

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI

**PENGARUH KINERJA PELAYANAN PENUNDAAN KAPAL
TERHADAP JUMLAH KUNJUNGAN KAPAL PADA
PT PELABUHAN INDONESIA CABANG TANJUNG PRIOK**

Oleh :

IGEDE LAKSA WIGUNA

NRP. 463200572

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2024**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI

**PENGARUH KINERJA PELAYANAN PENUNDAAN KAPAL
TERHADAP JUMLAH KUNJUNGAN KAPAL PADA
PT PELABUHAN INDONESIA CABANG TANJUNG PRIOK**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV**

Oleh :

I GEDE LAKSA WIGUNA

NRP. 463200572

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**




TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : I GEDE LAKSA WIGUNA
NRP : 463200572
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT
DAN KEPELABUHANAN
Judul : PENGARUH KINERJA PELAYANAN PENUNDAAN
KAPAL TERHADAP JUMLAH KUNJUNGAN KAPAL
PADA PT PELABUHAN INDONESIA CABANG
TANJUNG PRIOK

Jakarta, 26 Juli 2024

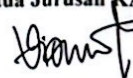
Pembimbing Utama


Roma Darmawaty, S.SiT., MM.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19790413 200212 2 001

Pembimbing Pendamping


Dr. Didik Sulistwo K. ST., M.Si.
Penata (III/c)
NIP. 19800702 200212 1 003

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK


Dr. Vidya Selasdini, S.SiT., M.M.Tr.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19831227200812 2 002

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : I GEDE LAKSA WIGUNA
NRP : 463200572
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT
DAN KEPELABUHANAN
Judul : PENGARUH KINERJA PELAYANAN PENUNDAAN
KAPAL TERHDAP JUMLAH KUNJUNGAN KAPAL
PADA PT PELABUHAN INDONESIA CABANG
TANJUNG PRIOK

Ketua Penguji

P. Dwikora Simanjuntak, MM
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19640906 199903 1 001

Anggota Penguji

Widiyanti Lestari, S.Psi, M.Pd
Penata (III/c)
NIP. 19830514 200812 2 001

Anggota Penguji

Roma Dormawaty, S.SiT., MM.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19790413 200212 2 001

**Mengetahui
Ketua Jurusan KALK**

Dr. Vidya Selasadini, S.SiT., M.M.Tr.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

KATA PENGANTAR

Puji syukur atas Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan berkah dan rahmat-Nya yang tak terhingga serta diiringi doa orang tua, keluarga, dan sahabat sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini sesuai dengan waktu yang telah ditentukan. Skripsi ini dimana merupakan kewajiban bagi taruna dan taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran untuk menyusun skripsi sebagai tugas akhir yang telah ditentukan Pendidikan sebagai salah satu persyaratan kelulusan program D-IV tahun ajaran 2024. Adapun judul skripsi yang penulis pilih adalah judul:

“PENGARUH KINERJA PELAYANAN PENUNDAAN KAPAL TERHADAP JUMLAH KUNJUNGAN KAPAL PADA PT PELABUHAN INDONESIA CABANG TANJUNG PRIOK”

Dalam penyusunannya, skripsi ini didasarkan atas pengamatan dan penelitian yang telah dilakukan oleh penulis saat melakukan Praktek Darat di PT. Pelabuhan Tanjung Priok dengan dipandu oleh materi - materi yang diperoleh selama melaksanakan pendidikan di kampus dan juga dari beberapa buku referensi yang berhubungan dengan masalah yang dibahas dalam penulisan skripsi ini.

Ucapan terimakasih atas bantuan dan doa serta bimbingan dalam penyusunan skripsi ini, penulis sampaikan kepada:

1. Yth Bapak Dr.Capt. Tri Cahyadi,M.H.,M.Mar.Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Yth Ibu Dr. Vidya Selasdini, S.SiT., M.M.Tr. selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. Yth. Bapak Titis Ari Wibowo S.SiT., M.M.Tr selaku Sekretaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
4. Yth. Ibu Roma Dormawaty, S.SiT., MM. selaku Dosen Pembimbing Materi dan Penulisan I yang telah memberikan pengarahan dan masukan dalam penulisan skripsi ini.
5. Yth. Bapak Dr. Didik Sulisty K, ST.,M.Si. selaku Dosen Pembimbing Materi dan Penulisan II yang telah memberikan pengarahan dan masukan dalam penulisan skripsi ini.
6. Seluruh Dosen pengajar dan Staf pelaksana jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta yang telah

- memberikan ilmu dan bimbingannya selama penulis belajar di kampus STIP.
7. Yang tercinta kedua orang tua, Bapak I Made Astika dan Ibu Ni Nyoman Ayu Henny Cahyani yang telah mendidik dan membesarkan dengan penuh cinta, kasih sayang, dan selalu menjadi penyemangat serta inspirasi penulis, terima kasih atas dukungan baik doa, dorongan, materi dan motivasi dalam menjalankan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
 8. Kepada seluruh taruna/i Angkatan 63 yang selalu memberikan support dan kenang-kenangan yang tak terlupakan yang membuat penulis termotivasi untuk menyelesaikan skripsi ini.
 9. Kepada I Gusti Ayu Agung Pradnyani yang kehadiran dan sosoknya sangat berarti, terimakasih atas dukungan yang tiada henti, perhatian, kasih sayang, waktu, serta motivasi dan semangat yang telah diberikan kepada penulis selama ini, sehingga dapat menyelesaikan pendidikan dan penulisan skripsi ini dengan baik.
 10. Kepada teman tercinta Beto Raja Gurning, Daniel Elvitto Sitinjak, Frans Wahyu Sola Gracia Sinaga dan Maulana Hanif Sultoni yang selalu mendukung penulis dalam situasi dan kondisi apapun.
 11. Kepada seluruh teman kelas KALK VIII Alpha yang selalu berbagi keceriaan terbaik kepada penulis.
 12. Serta semua pihak yang saya tidak bisa sebutkan satu per satu yang telah banyak membantu saya dan selalu memberikan dukungan moral.

Akhirnya penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini jauh dari sempurna dan masih terdapat kekurangan-kekurangan, maka dengan segala kerendahan hati penulis mengharapkan tanggapan dan saran dari semua pihak yang sifatnya membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Semoga dengan selesainya skripsi ini dapat menambah wawasan dan ilmu yang berguna nantinya bagi penulis dan juga para pembaca di masa yang akan datang.

Jakarta, 26 Juli 2024

Penulis



I Gede Laksa Wiguna

NRP. 463200572

DAFTAR ISI

SAMPUL DALAM	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR LAMPIRAN.....	x
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. LATAR BELAKANG.....	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH	5
C. BATASAN MASALAH	5
D. RUMUSAN MASALAH	5
E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN	6
F. SISTEMATIKA PENULISAN	6
BAB II LANDASAN TEORI.....	8
A. PENGERTIAN/DEFENISI OPERASIONAL	8
B. TEORI	9
C. KERANGKA PEMIKIRAN	20
D. HIPOTESIS	21
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	22
A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN	22
B. METODE PENDEKATAN	23
C. SUMBER DATA	23
D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA.....	23
E. POPULASI SAMPEL DAN TEKNIK SAMPLING	27
F. TEKNIK ANALISIS DATA.....	28

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....	33
A. DESKRIPSI DATA.....	33
B. ANALISIS DATA.....	40
C. PEMECAHAN MASALAH	54
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	56
A. KESIMPULAN	56
B. SARAN	57
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1 Tabel Jumlah Kapal Tunda dan Status Kepemilikan.....	3
Tabel 1. 2 Tabel waktu ideal dan waktu eksisting di PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok Bulan Januari Tahun 2020-2022	4
Tabel 2. 1 Tabel penelitian terdahulu.....	18
Tabel 2. 2 Kerangka Pemikiran.....	20
Tabel 2. 3 Kerangka Konseptual.....	20
Tabel 3. 1 Skor Penilaian Berdasarkan Skala Likert.....	25
Tabel 3. 2 Kisi-kisi Instrumen.....	20
Tabel 4. 1 Responden Berdasarkan Jabatan	40
Tabel 4. 2 Tanggapan Responden Terhadap Kinerja Pelayanan Penundaan Kapal (X) ..	41
Tabel 4. 3 Tabel Rekapitulasi Analisis Bobot Pernyataan Responden Variabel (X).....	43
Tabel 4. 4 Tanggapan Responden Terhadap Jumlah Kunjungan Kapal (Y).....	44
Tabel 4. 5 Analisis Bobot Pernyataan Responden Variabel (Y)	45
Tabel 4. 6 R Tabel.....	47
Tabel 4. 7 Hasil Uji Validitas	47
Tabel 4. 8 Hasil Uji Reliabilitas Kinerja Pelayanan Penundaan Kapal (X).....	48
Tabel 4. 9 Hasil Uji Reliabilitas Jumlah Kunjungan Kapal (Y)	48
Tabel 4. 10 Hasil Uji Normalitas	49
Tabel 4. 11 Hasil Uji Koefisien Korelasi.....	50
Tabel 4. 12 Hasil Uji Regresi Linier Sederhana	51
Tabel 4. 13 Hasil Koefisien Determinasi.....	52
Tabel 4. 14 Hasil Hipotesis.....	53
Tabel 4. 15 T Tabel.....	53

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4. 1 Jumlah Kunjungan Kapal Periode Tahun 2021	36
Gambar 4. 2 Jumlah Kunjungan Kapal Periode Tahun 2022	36
Gambar 4. 3 Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	37
Gambar 4. 4 Karakteristik Responden Berdasarkan Usia.....	37
Gambar 4. 5 Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir	38
Gambar 4. 6 Karakteristik Responden Berdasarkan Lama Masa Bekerja.....	39
Gambar 4. 7 Karakteristik Responden Berdasarkan Jabatan.....	39

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 : Penggabungan PT Pelabuhan Indonesia (PERSERO)
- Lampiran 2 : Struktur Organisasi PT Pelabuhan Indonesia (PERSERO)
- Lampiran 3 : Ship Particular KT. Bima 034
- Lampiran 4 : Gross Akte KT. Bima 034
- Lampiran 5 : Izin Sarana Bantu Pemanduan Kapal KT. Bima 034
- Lampiran 6 : Data Jumlah Kunjungan Kapal Periode 2021-2022
- Lampiran 7 : Sampel Data Kunjungan Kapal Periode Januari 2022
- Lampiran 8 : Kusioner Variabel X
- Lampiran 9 : Kusioner Variabel Y
- Lampiran 10 : T Tabel

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Pelabuhan Tanjung Priok merupakan pelabuhan utama dan terbesar di Indonesia, aktivitas yang setiap tahunnya meningkat. Maka dari itu Pelabuhan Tanjung Priok dituntut untuk meningkatkan peran dan kinerja dalam memberikan pelayanan terbaik kepada pengguna jasa angkutan laut dan pelabuhan. perannya cukup penting untuk melakukan perdagangan internasional, perdagangan antar pulau, dan pengembangan wilayah dan ekonomi Jakarta. Memiliki peran yang sangat strategis dalam mendukung arus logistik dan perdagangan nasional. Dalam operasional harian, aspek efisiensi dan kecepatan layanan menjadi faktor kunci yang mempengaruhi kinerja pelabuhan. Salah satu elemen penting yang memengaruhi efisiensi tersebut adalah pelayanan kapal tunda. Oleh karena itu, penting untuk memahami dan menganalisis pengaruh pelayanan kapal tunda terhadap dua parameter krusial, yaitu approach time dan kunjungan kapal, di Pelabuhan Tanjung Priok.

PT Pelabuhan Indonesia adalah Badan Usaha Milik Negara di bidang Jasa Kepelabuhanan dan merupakan Operator Pelabuhan terbesar di Indonesia. Pada tahun 2021 PT Pelabuhan Indonesia (Persero) secara resmi melakukan penggabungan, Penggabungan pada PT Pelabuhan (Persero) Indonesia di bagi menjadi beberapa regional, yaitu Regional I yang sebelumnya PT Pelabuhan Indonesia 1 yang berada di Pelabuhan Belawan, Regional 2 yang berada di Pelabuhan Tanjung Priok yang sebelumnya PT Pelabuhan Indonesia II, Regional 3 yang berada di Pelabuhan Tanjung Perak yang sebelum penggabungan merupakan PT Pelabuhan Indonesia III, dan Regional 4 yang sebelumnya PT Pelabuhan Indonesia IV yang berada di Pelabuhan Makassar. Hal ini dilakukan dikarenakan adanya arahan pembangunan secara nasional untuk pengembangan SDM, penyederhanaan regulasi, transformasi teknologi, pembangunan

infrastruktur, dan reformasi birokrasi di PT Pelabuhan Indonesia (Persero).

PT Pelabuhan Indonesia di Direksi Pengelolaan ada beberapa divisi salah satunya divisi Pelayanan Kapal yaitu untuk membantu kapal melakukan sandar ke dermaga dengan menggunakan kapal tunda dan kapal pandu. Maka dari itu perusahaan mengatur kapal yang harus dioperasikan sesuai dengan kapal yang akan datang ke pelabuhan. Pelaksanaan pelayanan pemanduan dan penundaan kapal dari kedatangan hingga keberangkatan kapal pada Pelabuhan Tanjung Priok.

Salah satu pelayanan jasa kepelabuhanan yaitu pelayanan pemanduan dan penundaan kapal merupakan salah satu divisi dari beberapa pelayanan jasa kepelabuhanan khususnya jasa pelayanan kapal. Memberikan kontribusi yang sangat penting terhadap jasa pelayanan yang cepat, tepat, dan sesuai serta mengoptimal waktu maupun sarana bantu dan prasarana pemanduan dan penundaan kapal yang digunakan juga berpengaruh terhadap jasa pelayanan. Proses kegiatan jasa pelayanan pemanduan dan penundaan kapal memerlukan sumber daya manusia yang memiliki keterampilan khusus, tanggung jawab, kerjasama, kejujuran, disiplin dan perilaku serta kondisi fisik yang prima. Terkait dengan kelancaran, keamanan, dan keselamatan dari kapal yang dilayani merupakan hal yang utama dalam melaksanakan proses pelayanan pemanduan dan penundaan kapal. Pengaruh kelancaran dan keselamatan lalu lintas kapal dari bagaimana pelayanan oleh pandu dan kesiapan sarana bantu dan prasarana pemanduan dan penundaan kapal.

Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan dan Penundaan merupakan alat yang didesain dan dioperasikan untuk melakukan tugas-tugas pemanduan agar meningkatkan keselamatan dan efisien dalam melakukan proses pelayanan kapal. Sarana Bantu Pemanduan antara lain, yaitu Kapal Tunda, Kapal Pandu, dan Kapal Kepil. Sedangkan Prasarana Pemanduan, yaitu Stasiun pandu, Marine VHF radio, Marine HT, *Life jacket*, kendaraan operasional, rumah dinas, AIS (*automatic identification system*), dan prasarana penunjang lainnya.

Tabel 1. 1**Tabel Jumlah Kapal Tunda dan Status Kepemilikan**

NO	NAMA KAPAL TUNDA	STATUS KEPEMILIKAN	KONDISI
1	KT BIMA III	Kapal Milik	Aktif
2	ARJUNA I 206	Kapal Milik	Aktif
3	ARJUNA II 206	Kapal Milik	Aktif
4	BIMA 034	Kapal Milik	Aktif
5	BIMA XI	Kapal Milik	Aktif
6	JAYAKARTA 1	Kapal Milik	Aktif
7	JAYAKARTA 3	Kapal Milik	Aktif
8	SDS 36	Kapal Milik	Aktif
9	JAYAKARTA 4	Kapal Milik	Aktif
10	BESTWIN 88	Kapal Milik	Aktif
11	IPCM ABIMANYU I	Kapal JAI	Aktif
12	BATAVIA III 216	Kapal JAI	Aktif
13	BIMA 035	Kapal JAI	Aktif
14	IPCM ABIMANYU III	Kapal JAI	Aktif
15	TIRTAYASA V – 208	Kapal JAI	Aktif
16	IPCM ABIMANYU V	Kapal JAI	Aktif
17	AQILA HARBOUR	Kapal Swasta di sewa JAI	Aktif
18	SACCI HARBOUR	Kapal Swasta di sewa JAI	Aktif

Berdasarkan tabel diatas, PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok memiliki armada kapal tunda sebanyak 18 kapal tunda. Dengan status kepemilikan 10 kapal tunda dimiliki oleh PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok , 6 kapal tunda milik PT Jasa Armada Indonesia (JAI), dan 2 kapal tunda yang disewakan JAI.

Kurangnya kesiapan dermaga dapat menghambat efisiensi dan kinerja pelayanan. Pelabuhan Tanjung Priok menerima volume kapal yang sangat tinggi setiap harinya. Pertumbuhan perdagangan internasional dan domestik telah meningkatkan frekuensi kedatangan dan keberangkatan kapal. Dermaga yang ada seringkali tidak mampu mengakomodasi semua kapal yang tiba, terutama selama periode puncak aktivitas. Dermaga yang ada di Tanjung Priok sering kali beroperasi di atas kapasitas maksimalnya. Kapasitas dermaga yang terbatas tidak sebanding dengan

jumlah kapal yang harus dilayani. Hal ini mengakibatkan antrian panjang kapal yang menunggu untuk sandar, memperpanjang waktu tunggu dan menurunkan kinerja pelayanan.

Selain masalah infrastruktur, kualitas sumber daya manusia (SDM) juga menjadi faktor penting yang perlu diperhatikan. Kualitas SDM yang kurangnya disiplin dalam melaksanakan proses kegiatan pemanduan dan penundaan kapal merupakan tantangan tersendiri. Kurangnya kedisiplinan ini berdampak pada ketepatan waktu serta kualitas layanan yang diberikan.

Tabel 1. 2

Tabel waktu ideal dan waktu eksisting di PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok Bulan Januari Tahun 2020-2022

TAHUN	WAKTU IDEAL	WAKTU EKSISTING
2020	54 Menit	1,25 Jam
2021		58,8 Menit
2022		1,10 Jam

Dalam kinerja pelayanan penundaan kapal waktu ideal dalam melayani kapal adalah 54 menit. Sedangkan kondisi dilapangan rata-rata waktu pelayanan penundaan kapal di bulan Januari 2020 yaitu 1,25 jam, bulan Januari 2021 selama 58,8 menit, dan bulan Januari 2022 selama 1,10 jam. Ada beberapa faktor yang menyebabkan hal tersebut melebihi waktu ideal melakukan pelayanan penundaan kapal antara lain : kapal terlambat tiba, masih ada kapal yang sandar, menunggu kapal siap, menunggu tempat siap, tempat belum cukup, dan menunggu kapal tunda. Dari faktor diatas menyebabkan menurunnya jumlah kunjungan kapal ke pelabuhan.

Menurunnya jumlah kunjungan kapal ke Pelabuhan Tanjung Priok tiap bulannya dari januari hingga desember tahun 2021 dengan jumlah 3.356, dan di januari hingga desember tahun 2022 berjumlah 3.347 kunjungan kapal jasa pelayanan PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok, yang melaksanakan proses kegiatan dari awal serta akhir dari proses kegiatan jasa pelayanan penundaan kapal. Menurunnya jumlah kunjungan kapal perlu menjadi perhatian untuk

mempersiapkan sarana bantu dan prasarana pemanduan dan penundaan untuk memaksimalkan waktu pelayanan kapal tunda dalam meningkatkan jumlah kunjungan kapal.

Berdasarkan fakta yang sudah di kumpulkan maka akan menjadi menarik untuk melakukan penelitian ini dan dipelajari lebih lanjut. Serta dengan bekal ilmu yang didapat penulis dan dari pengamatan selama penulis melakukan kegiatan praktik kerja lapangan, maka penulis mengambil judul penulisan tugas akhir **“PENGARUH KINERJA PELAYANAN PENUNDAAN KAPAL TERHADAP JUMLAH KUNJUNGAN KAPAL PADA PT PELABUHAN INDONESIA CABANG TANJUNG PRIOK”**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Dari latar belakang masalah yang telah diuraikan, maka identifikasi masalah yang didapatkan adalah sebagai berikut:

1. Kurangnya kesiapan dermaga di PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok.
2. Kualitas Sumber Daya Manusia yang kurang disiplin dalam melaksanakan proses kegiatan pemanduan dan penundaan kapal.
3. Menurunnya kinerja pelayanan penundaan kapal memengaruhi kunjungan kapal di PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok.
4. Menurunnya jumlah kunjungan kapal di PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok.

C. BATASAN MASALAH

Dalam penulisan skripsi ini, dibutuhkan batasan masalah yang bertujuan untuk membuat penyusun fokus pada materi yang penting. Pada penulisan skripsi ini, penulis akan memfokuskan dengan variabel sebagai berikut:

1. Menurunnya Kinerja pelayanan penundaan kapal di PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok
2. Menurunnya Jumlah kunjungan kapal PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok.

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan batasan masalah yang sudah dijelaskan sebelumnya, penulis menemukan beberapa rumusan masalah dalam penelitian ini, antara lain sebagai

berikut:

1. Apakah terdapat pengaruh kinerja pelayanan penundaan kapal terhadap jumlah kunjungan kapal di PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok?
2. Seberapa besar pengaruh pelayanan penundaan kapal terhadap jumlah kunjungan kapal di PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui apakah terdapat pengaruh kinerja pelayanan kapal terhadap jumlah kunjungan kapal.
- b. Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh pelayanan penundaan terhadap kunjungan kapal.

2. Manfaat Penelitian

a. Bagi Peneliti

Untuk menambah wawasan tentang mengambil keputusan dengan tepat dalam meningkatkan pelayanan kapal tunda dan jumlah kunjungan kapal.

b. Bagi Perusahaan

Sebagai bahan masukan bagi perusahaan untuk mengambil kebijakan dimasa yang akan datang dalam meningkatkan pelayanan kapal tunda dan jumlah kunjungan kapal.

c. Bagi STIP Jakarta

Penelitian ini bisa menjadi sumbangan pemikiran dan sumber analisa kepada para pembaca, baik di lingkungan kampus STIP Jakarta, ataupun di luar kampus sebagai masukan yang dapat dikembangkan untuk penelitian selanjutnya.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Sehubungan dengan pemikiran ini maka penulis skripsi terdiri dari 5 (lima) bab, di mana bab satu dengan bab yang lainnya saling terkait dan dilengkapi dengan daftar pustaka yang secara teori dapat dijadikan referensi oleh penulis dan didukung pula dengan lampiran-lampiran. Untuk gambaran lebih jelasnya mengenai skripsi ini, maka sistematika penulisan skripsi disusun sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Bab pendahuluan menguraikan masalah latar belakang masalah,

identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II : LANDASAN TEORI

Dalam bab ini dikemukakan tentang tinjauan pustaka yang memuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan, pengertian dari hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan dan kerangka pemikiran yang menjelaskan secara teoritis mengenai pertautan antara variabel yang diteliti secara hipotesis dalam mengemukakan jawaban sementara atau kesimpulan sementara yang diperoleh oleh penulis mengenai pokok permasalahan yang diteliti.

BAB III : METODOLOGI PENELITIAN

Mengenai metode penelitian penulis menguraikan cara pengumpulan data dari objek yang diteliti, meliputi : waktu dan tempat penelitian, berapa lama penelitian dilakukan, metode pendekatan dan teknik pengumpulan data, subjek penelitian yang merupakan informasi tentang subjek yang menjadi fokus penelitian, serta teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian.

BAB IV : ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bab ini, penulis memaparkan deskripsi data yaitu mengenai hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan yang dipilih oleh penulis, menganalisis data yang ada kaitannya dengan permasalahan yang akan dilakukan pembahasan lebih lanjut sehingga dapat ditemukan penyebab timbulnya permasalahan. Selain itu penulis juga mengemukakan alternatif pemecahan masalah tersebut dan mendapatkan hasil yang optimal.

BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini berisi kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan masalah penelitian. Dan juga berisi saran yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sehubungan dengan masalah penelitian yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. PENGERTIAN/DEFENISI OPERASIONAL

Berikut ini akan diuraikan beberapa teori yang menjadi landasan dasar dari penulisan skripsi ini, yang berkaitan dengan masalah yang akan dibahas dan diambil dari referensi para ahli tentang teori-teori yang berhubungan dengan skripsi ini, yaitu:

1. Menurut F.D.C. Sudjarmiko (2010:264) dalam buku yang berjudul Pokok-Pokok Pelayaran Niaga, bongkar muat berarti pemindahan muatan dari dan ke atas kapal untuk ditimbun ke dalam atau langsung diangkut ke tempat pemilik barang dengan melalui dermaga pelabuhan dengan mempergunakan alat pelengkap bongkar muat, baik yang berada di dermaga maupun yang berada di kapal itu sendiri.
2. Menurut Ashuru Djamaluddin (2023:21) dalam buku yang berjudul Desain Rekayasa: Perencanaan Pelabuhan, *Operation Planning* (Perencanaan Operasional adalah proses perencanaan untuk mengoptimalkan penggunaan sumber daya dan memaksimalkan efisiensi operasi pelabuhan.
3. Edy Hidayat (2009) mengemukakan bahwa Penundaan Kapal adalah pekerjaan mendorong, mengawal, menjaga, menarik atau menggandeng kapal yang berolahgerak, untuk bertambat atau untuk melepas dari tambatan, pelampung, breasting dolphin, pinggiran dan kapal lainnya dengan mempergunakan kapal tunda.
4. Menurut UU No.17 Thn.2008 tentang Pelayaran, Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah pindah

B. TEORI

Dalam rangka memudahkan untuk memahami istilah-istilah yang terdapat dalam laporan penelitian, maka penulis memberikan beberapa teori yang dapat membantu mempermudah dalam pembahasan laporan penulis, teori-teori itu seperti:

1. Kinerja Pelayanan Penundaan Kapal

Kinerja Menurut Fahmi (2018:2) kinerja adalah hasil yang diperoleh suatu organisasi baik organisasi tersebut bersifat profit oriented dan non profit oriented yang dihasilkan selama satu periode. Sedangkan menurut Sedarmayanti (2018:260) kinerja merupakan hasil kerja seorang, sebuah proses manajemen secara keseluruhan, dimana hasil kerja seorang tersebut harus dapat ditunjukkan buktinya secara konkrit dan dapat diukur. Kinerja atau performance merupakan sebuah penggambaran mengenai tingkat pencapaian pelaksanaan suatu program atau kebijakan dalam mewujudkan sasaran, tujuan, visi dan misi organisasi yang dituangkan dalam suatu perencanaan strategis suatu organisasi. Adapun menurut Mangkunegara (2017:67) kinerja merupakan hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang dicapai seorang pegawai dalam melaksanakan tugas dan sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan. Pegawai yang dimaksud dalam penelitian ini adalah Pandu.

Berdasarkan pengertian diatas, dapat disimpulkan kinerja adalah ukuran dari hasil yang dicapai oleh individu maupun organisasi dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab mereka, yang dapat diukur dan dibuktikan secara konkret, serta berkontribusi terhadap pencapaian sasaran, tujuan, visi, dan misi organisasi.

Kasmir (2010: 22) Pelayanan adalah setiap kegiatan yang diperuntukkan atau ditujukan untuk memberikan kepuasan kepada pelanggan, dan melalui pelayanan ini maka keinginan dan kebutuhan pelanggan dapat terpenuhi. Sedangkan menurut Valarie A. Zeithamel dan mary jo Bitner (2000:3) dalam buku Buchari Alma (2013:243) Jasa adalah suatu kegiatan ekonomi yang outputnya bukan dikonsumsi bersamaan dengan waktu si dan memberikan nilai tambah (seperti kenikmatan, hiburan, santai, sehat) bersifat tidak berwujud.

Pelayanan publik atau pelayanan umum dapat didefinisikan sebagai segala bentuk jasa pelayanan, baik dalam bentuk barang publik maupun jasa publik

yang pada prinsipnya menjadi tanggung jawab dan dilaksanakan oleh Instansi Pemerintah di Pusat, di Daerah, dan di lingkungan Badan Usaha Milik Negara atau Badan Usaha Milik Daerah, dalam rangka upaya pemenuhan kebutuhan masyarakat maupun dalam rangka pelaksanaan ketentuan peraturan perundang-undangan (Suryono, Agus, 2001).

Helien (2004:7) mengemukakan pelayanan pelanggan adalah kegiatan yang berorientasi kepada pelanggan yang terdiri dari elemen-elemen nyata berupa faktor yang bisa diraba, didengar dan dirasakan seperti ukuran, berat, warna dan sebagainya. Kemudian adanya elemen-elemen tidak nyata yaitu lebih sulit diukur dan sering kali subyektif karena tergantung pada sikap-sikap yang bisa dipengaruhi namun tidak diajarkan, sebagai contoh rasa nyaman, rileks, percaya dan lain sebagainya.

Dimensi Kualitas Pelayanan Tamu akan menilai kualitas pelayanan melalui lima prinsip dimensi pelayanan sebagai tolok ukurnya (Sulastiyono, 2011), yaitu :

1. Reliabilitas (*Reliability*), adalah kemampuan untuk memberikan secara tepat dan benar jenis pelayanan yang telah dijanjikan kepada tamu.
2. Responsif (*Responsiveness*), yaitu kesadaran atau keinginan untuk cepat bertindak membantu tamu dan memberikan pelayanan yang tepat waktu.
3. Kepastian/jaminan (*Assurance*), adalah pengetahuan kesopansantunan serta kepercayaan diri pegawai. Dimensi assurance memiliki ciri-ciri : kompetensi untuk memberikan pelayanan, sopan dan memiliki sifat respek terhadap tamu.
4. Empati (*Empathy*), memberikan perhatian individu tamu secara khusus. Dimensi empathy ini memiliki ciri-ciri : kemauan untuk melakukan pendekatan, memberikan perlindungan dan usaha untuk mengerti keinginan, kebutuhan dan perasaan tamu.
5. Nyata (*Tangibles*) yaitu sesuatu yang nampak atau yang nyata, seperti : penampilan para pegawai, dan fasilitas-fasilitas fisik, lainnya seperti peralatan dan perlengkapan yang menunjang pelaksanaan pelayanan.

Dwi Anggono (2018) modul pelayanan jasa kapal. Pelayanan jasa kapal merupakan jasa kegiatan operasional kapal mulai dari masuk hingga keluar

pelabuhan. Pelayanan jasa kapal dibedakan untuk kapal angkutan laut dalam negeri dan luar negeri. Pelayanan jasa kapal dikenakan tagihan sesuai besaran tarif sebagaimana Peraturan/Perundang-undangan yang berlaku. Kapal angkutan laut berbendera Indonesia yang melakukan kegiatan angkutan laut dalam negeri yang mengangkut barang ekspor atau impor dengan kegiatan Transshipment di pelabuhan dalam negeri dikenakan tarif pelayanan jasa kapal dalam negeri. Adapun untuk jasa pelayanan kapal tersebut meliputi :

1. Jasa Labuh

Pelayanan jasa labuh dikenakan terhadap setiap kapal yang berkunjung dan menggunakan perairan pelabuhan di dalam daerah lingkungan kerja dan atau daerah lingkungan kepentingan pelabuhan. Setiap kapal yang berkunjung ke pelabuhan akan dikenakan tarif pelayanan jasa labuh per kunjungan yang didasarkan pada GT kapal berpedoman pada surat ukur kapal.

2. Jasa Tambat

Jasa yang diberikan terhadap kapal yang merapat ke dermaga untuk melakukan kegiatan bongkar muat. Pelayanan jasa tambat dikenakan terhadap kapal yang bertambat pada tambatan dermaga, breasting dolphin/pelampung, dan pinggiran serta kapal yang merapat pada kapal lain yang sedang sandar/tambat. Waktu tambat dihitung sejak Kapal melakukan ikat tali (first line) sampai dengan lepas tali (last line)

3. Jasa Pandu

Jasa yang diberikan untuk kapal keluar masuk menuju dermaga melalui alur pelabuhan, agar navigasi pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan.

4. Jasa Penundaan (Tunda)

Jasa yang diberikan oleh kapal tunda untuk mendorong atau menarik kapal menuju atau keluar dermaga yang terhadap kapal dengan panjang 70 (tujuh puluh) meter atau lebih yang berolah gerak ke tambatan atau lepas dari tambatan di perairan wajib pandu untuk menjamin keselamatan pelayaran. Jam pemakaian kapal tunda akan dihitung sejak kapal tunda tiba di lokasi kapal yang ditunda sampai dengan selesai menunda ditambah jumlah jam keberangkatan dari dan kembali ke pangkalan (Mobilisasi dan Demobilisasi) yang disebut dengan waktu operasi Adapun terkait dengan

pembulatan jam pemakaian kapal tunda ditetapkan sebagai berikut:

- a. Penggunaan kapal tunda kurang dari 1 (satu) jam dihitung menjadi 1 (satu) jam
- b. Untuk kelebihan pemakaiannya kurang dari 1/2 jam dihitung menjadi 1/2 jam
- c. Lebih dari 1/2 jam dihitung menjadi 1 jam.

5. Pelayanan Jasa Kepil (Mooring Service)

Pelayanan pengepilan yang dilakukan terhadap kapal baik saat kapal bersandar maupun saat kapal keluar di dermaga. Pelayanan ini diberikan dalam melepas atau mengikat tali kapal di fasilitas tambatan dengan menggunakan kapal kepil maupun tidak menggunakan kapal kepil. Tarif jasa kepil dihitung berdasarkan satuan pergerakan dengan formul.

Berdasar pengertian diatas, dapat disimpulkan bahwa pengertian dari pelayanan adalah kegiatan yang ditujukan untuk memberikan kepuasan kepada pelanggan dengan memenuhi keinginan dan kebutuhan mereka dengan melibatkan elemen- elemen yang dapat diraba, didengar, dan dirasakan, seperti ukuran dan warna, serta elemen-elemen yang lebih abstrak dan subjektif seperti rasa nyaman, kenikmatan, hiburan, kesehatan, dan kepercayaan. Ini mencakup segala bentuk jasa pelayanan, baik dalam bentuk barang maupun jasa publik, yang dilakukan oleh berbagai entitas seperti instansi pemerintah, Badan Usaha Milik Negara (BUMN), dan Badan Usaha Milik Daerah (BUMD).

Pengertian Kapal Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 1 ayat 36, kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Menurut Keputusan Menteri 14 tahun 2002 (Bab I pasal 1) Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angina atau ditunda 10 termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Menurut Capt. R. P. Suyono (2007), kapal – kapal niaga yang beroperasi didunia

untuk melakukan pengangkutan barang banyak jenisnya, karena jenis barang niaga yang harus diangkut oleh kapal juga tidak terbatas. Ditinjau dari segi niaga (commercial aspects). Kita mengetahui kapal dagang dibagi menjadi tramper dan liner. Tramper adalah kapal dengan tujuan, rute, dan jadwal tidak tetap sedangkan Liner adalah kapal yang memiliki tujuan, rute, dan jadwal yang tetap. Adapun berdasarkan jenisnya, kapal dagang dapat dibagi menjadi sebagai berikut :

1. Conventional Liner Vessel (Kapal Barang Biasa) Kapal jenis ini melakukan pelayaran dengan jadwal tetap dan biasanya membawa muatan umum (general cargo) atau barang dalam partai yang tidak begitu besar. Muatan dibongkar dan dimuat dengan menggunakan peralatan kapal, seperti crane. Muatan disusun dalam palka kapal dengan bantuan tenaga manusia.
2. Semi Container Pallet Vessel (Kapal Pallet Semi Kontainer) Jenis kapal ini dapat mengangkut muatan secara breakbulk, pre slung atau unit-unit pre pallet. Kapal ini juga 11 dapat mengangkut peti kemas dalam palkanya yang terbuka dan diatas dek.
3. Full Container Vessel (Kapal Peti Kemas) Kapal ini khusus dibuat mengangkut peti kemas (container). Oleh karena itu, kapal ini bisa mempunyai alat bongkar atau muat sendiri dan dapat juga memakai shore crane dan gantry crane dari darat untuk memuat dan membongkar petikemas.
4. General Cargo Breakbulk Vessel (Kapal Kargo Curah Umum) Menurut sejarahnya kapal ini mula-mula beroperasi sebagai kapal angkut serba guna, sebelum ada kapal petikemas dan kapal-kapal lain yang memang dibuat demi efisiensi. Kapal general cargo tidak memerlukan terminal khusus untuk dibongkar/muat. Oleh karena itu, jenis kapal ini 17 masih sering dipakai. Kapal ini banyak berfungsi sebagai tramper karena harganya murah dan dapat mengangkut muatan ke segala penjuru dunia.
5. Kapal RoRo (Roll on, Roll off) Kapal RoRo adalah kapal yang dirancang untuk muat bongkar barang ke kapal diatas kendaraan roda. Kapal yang termasuk jenis RoRo antara lain kapal ferry, kapal pengangkut mobil (car ferry). Namun hal itu banyak 12 gunanya karena semua yang dapat diletakkan diatas kendaraan beroda dapat masuk, termasuk petikemas dengan kendaraan penariknya, muatan berat, project cargo, muatan oversize, dan lain sebagainya.

6. Lighter Carrier (Tongkang) Kapal pengangkut tongkang adalah variasi dari kapal pengangkut petikemas, dimana sebagai pengganti petikemas, kapal ini mengangkut tongkang bermuatan.
7. Bulk Carrier (Pengangkut Muatan Curah) Kapal bulk carrier adalah kapal besar dengan hanya satu dek yang mengangkut muatan yang tidak dibungkus atau curah (Bulk).
8. Passenger ship (Kapal Penumpang) Diperairan Indonesia, dengan banyaknya pulau maka kapal penumpang untuk angkutan antar pulau sangat dibutuhkan. Sejak dahulu, pengangkutan di Indonesia didominasi oleh PT. Pelni (Pelayaran Indonesia), sebuah perusahaan Negara yang didirikan pada tahun 1950 dengan maksud mengganti perusahaan colonial belanda KPM (Koninklijke Paketvaart Maatschappij) dengan mula-mula Perpuska (Yayasan Penguasaan Kapal-kapal) yang salah seorang pendirinya adalah Bapak Sunar Suraputra. Pada tahun 1952 Perpuska berubah nama menjadi Pelni.
9. Kapal tunda yang berfungsi sebagai sarana bantu pemanduan adalah kapal dengan karakteristik tertentu yang digunakan untuk kegiatan mendorong, menarik, menggandeng, mengawal (escort), dan membantu (assist) kapal yang berolah gerak di alur pelayaran, daerah labu jangkar maupun kolam Pelabuhan baik untuk bertambat ataupun untuk melepas dari dermaga, jetty, trestle, pier, pelampung, dolphin, kapal, dan fasilitas tambat lainnya (PM 93 Tahun 2014).

Ketentuan penggunaan kapal tunda yang digunakan untuk menjamin keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim dalam pelayanan pemanduan kapal di pelabuhan, perairan, dan alur pelayaran antara lain:

1. Kapal dengan panjang 70 meter sampai dengan 150 meter menggunakan minimal 1 unit kapal tunda dengan jumlah daya minimal 2.000 HP dan Bollard Pull minimal 24 ton.
2. Kapal dengan panjang di atas 150 meter sampai dengan 250 meter menggunakan minimal 2 unit kapal tunda dengan jumlah daya minimal 6.000 HP dan Bollard Pull minimal 65 ton.
3. Kapal dengan panjang di atas 250 meter menggunakan minimal 3 unit kapal tunda dengan jumlah daya minimal 11.000 HP dan Bollard Pull minimal 125 ton.

Kapal tunda yang digunakan sebagai sarana bantu pemanduan wajib memenuhi beberapa persyaratan sebagai berikut:

1. Memenuhi persyaratan kelaiklautan
2. Memiliki sertifikat pengujian Bolard Pull dari klasifikasi yang diakui pemerintah
3. Memiliki surat persetujuan penggunaan sarana bantu pemanduan dari Direktur Jenderal Perhubungan laut
4. Memiliki Dokumen kapal yang sah sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Menurut tenaga penggerak kapal tunda dapat digolongkan antara lain:

1. *Ocean Tugboat*

Kapal tunda dengan Horse Power (HP) lebih dari 2000 HP dengan panjang antara 38-76 m.

2. *Coastal Tugboat*

Kapal tunda dengan Horse Power (HP) antara 600 – 2000 HP dengan panjang 21 – 36 m.

3. *Inland Tugboat*

Kapal tunda dengan Horse Power (HP) dibawah 600 HP

4. *Harbour Tug*

kapal tunda dengan kekuatan mesin kurang lebih 800 HP tetapi sesuai dengan perkembangan besarnya kapal, seperti adanya super tanker, bulk carrier dan kapal penumpang samudera. Harbour Tug ada yang bertenaga sampai 3600 HP.

Kapal tunda memiliki kemampuan manuver tinggi tergantung dari unit penggerak. Kapal tunda dengan penggerak konvensional memiliki baling baling di belakang, efisien untuk menarik kapal untuk memasuki alur Pelabuhan. Jenis penggerak kapal tunda sering disebut Schottel propulsion system (azimuth thruster/Zpeller) dimana baling-baling dibawah kapal dapat bergerak 360 derajat atau sistem propulsi Voith-schneider yang 13 menggunakan semacam pisau dibawah kapal yang dapat membuat kapal berputar 360 derajat. Setiap kapal tunda yang digunakan dalam pelayanan pemanduan harus memiliki Anak Buah Kapal (ABK) minimal 9 orang dengan persyaratan Ahli Nautika Tingkat III untuk Nahkoda dan Ahli Teknik Tingkat III untuk Kepala Kamar Mesin (KKM).

Menurut PM 57 Tahun 2015 Tentang Pemanduan Dan Penundaan Kapal. Penundaan Kapal adalah bagian dari pemanduan yang meliputi kegiatan mendorong, menarik, menggandeng, mengawal (escort) dan membantu (assist) kapal yang berolah-gerak di alur pelayaran, daerah labuh jangkar maupun kolam pelabuhan, baik untuk bertambat ke atau untuk melepas dari dermaga, jetty, trestle, pier, pelampung, dolphin, kapal dan fasilitas tambat lainnya dengan mempergunakan kapal tunda sesuai dengan ketentuan yang dipersyaratkan.

Edy Hidayat (2009) mengemukakan bahwa penundaan kapal adalah pekerjaan mendorong, mengawal, menjaga, menarik atau menggandeng kapal yang berolah gerak, untuk bertambat atau untuk melepas dari tambatan, pelampung, breasting dolphin, pinggiran dan kapal lainnya dengan mempergunakan kapal tunda.

Jadi dapat disimpulkan pelayanan penundaan kapal adalah sebuah jasa pelayanan kapal yang menggunakan kapal tunda untuk melakukan kegiatan mendorong, menarik, menggandeng, mengawal, dan membantu kapal yang berolah gerak di alur pelayaran, daerah labu jangkar maupun kolam pelabuhan baik untuk bertambat ataupun untuk melepas dari dermaga. Kapal tunda memegang kunci dalam pelayanan kapal pada pelabuhan, karena petugas kapal tunda mempunyai tanggung jawab terhadap olah gerak kapal dan memenuhi kebutuhan pengguna jasa dalam hal pelayanan dalam lingkungan pelabuhan.

Maka dapat simpulkan dari kinerja pelayanan penundaan kapal adalah ukuran dari hasil yang dicapai dalam jasa pelayanan kapal yang menggunakan kapal tunda untuk melakukan kegiatan mendorong, menarik, menggandeng, mengawal, dan membantu kapal yang berolah gerak di alur pelayaran, daerah labu jangkar, maupun kolam pelabuhan, baik untuk bertambat ataupun untuk melepas dari dermaga. Kinerja ini dapat diukur dan dibuktikan secara konkret serta berkontribusi terhadap pencapaian sasaran, tujuan, visi, dan misi organisasi pelabuhan.

Adapun dimensi dan indikator dari pelayanan penundaan kapal adalah sebagai berikut :

a. Kinerja Operasional, indikatornya:

- 1) Tingkat ketepatan waktu dalam proses pelayanan penundaan kapal
- 2) Jumlah kapal yang dapat dilayani untuk penundaan kapal.
- 3) Waktu yang dibutuhkan kapal untuk menunggu sebelum mulai operasi penundaan kapal.

- 4) Durasi waktu penundaan kapal untuk menyelesaikan proses pelayanan kapal.
- b. Keamanan navigasi, indikatornya:
 - 1) Kepatuhan terhadap prosedur keselamatan pelayanan penundaan kapal yang sudah ditetapkan
 - 2) Prosedur keselamatan diawasi dengan ketat dan konsisten
 - 3) Tingkat kepadatan lalu lintas kapal di alur pelayaran
- c. Kepuasan Pelayanan, indikatornya:
 - 1) Tingkat kepuasan terhadap pelayanan penundaan kapal
 - 2) Kemudahan dari proses penundaan kapal
 - 3) Responsif terhadap pelayanan penundaan kapal

2. Jumlah Kunjungan Kapal

Kunjungan Kapal Mengutip dari Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) menyatakan bahwa Kunjungan Kapal adalah kapal yang datang di pelabuhan baik untuk berlabuh di perairan maupun bersandar di dermaga. Adapun dalam konteks penulisan skripsi ini, penulis mengambil pendapat tentang definisi kunjungan kapal yaitu jumlah kedatangan kapal (*ship's call*) dalam jangka waktu tertentu yang diageni oleh perusahaan.

Jumlah kunjungan kapal dapat diartikan banyaknya kapal yang datang ke pelabuhan baik berlabuh di perairan atau sandar di dermaga dalam periode waktu tertentu yang di ageni oleh perusahaan.

Adapun dimensi dan indikator dari pelayanan penundaan kapal adalah sebagai berikut :

- a. Spesifikasi teknis, indikatornya:
 - 1) Jenis kapal yang masuk ke pelabuhan
 - 2) Tonase kapal yang berkunjung
 - 3) LOA/panjang kapal yang berkunjung
- b. Waktu, indikatornya:
 - 1) Jumlah kunjungan kapal per bulan
 - 2) Jumlah kunjungan kapal per tahun
- c. Frekuensi kunjungan kapal, indikatornya:
 - 1) Rata-rata kunjungan kapal per tahun
 - 2) Tingkat pertumbuhan kunjungan kapal per bulan

Tabel 2. 1

Tabel penelitian terdahulu

No	Peneliti/Jurnal	Judul	Variabel		Hasil
			Sama	Beda	
1	Sutowo, Rustan DM, Abdullah <i>Jurnal CENDEKIA AKADEMIKA INDONESIA 2, Desember2023</i>	PENGARUH JASA TAMBATAN, PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPALTERHADAP PENDAPATAN PELAYANAN KAPAL PADA PT. PELABUHAN INDONESIA (PERSERO) REGIONAL 4 MAKASSAR PERIODE TAHUN 2018 -2022	Penundaan Kapal	Jasa Tambatan, Pemanduan , dan Pendapatan Pelayanan Kapal	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa (1) Secara parsial jasa tambatan, pemanduan dan penundaaan Kapal berpengaruh positif dan signifikan terhadap berpengaruh positif dan signifikan terhadap Pendapatan Pelayanan Kapal di PT..Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 4 Makassar tahun 2018-2022. (2) Secara simultan terdapat pengaruh Pelayanan Jasa Tambatan, Pelayanan Jasa Pemanduan Kapal dan Pelayanan Jasa Penundaan Kapal terhadap Pendapatan Pelayanan Kapal.

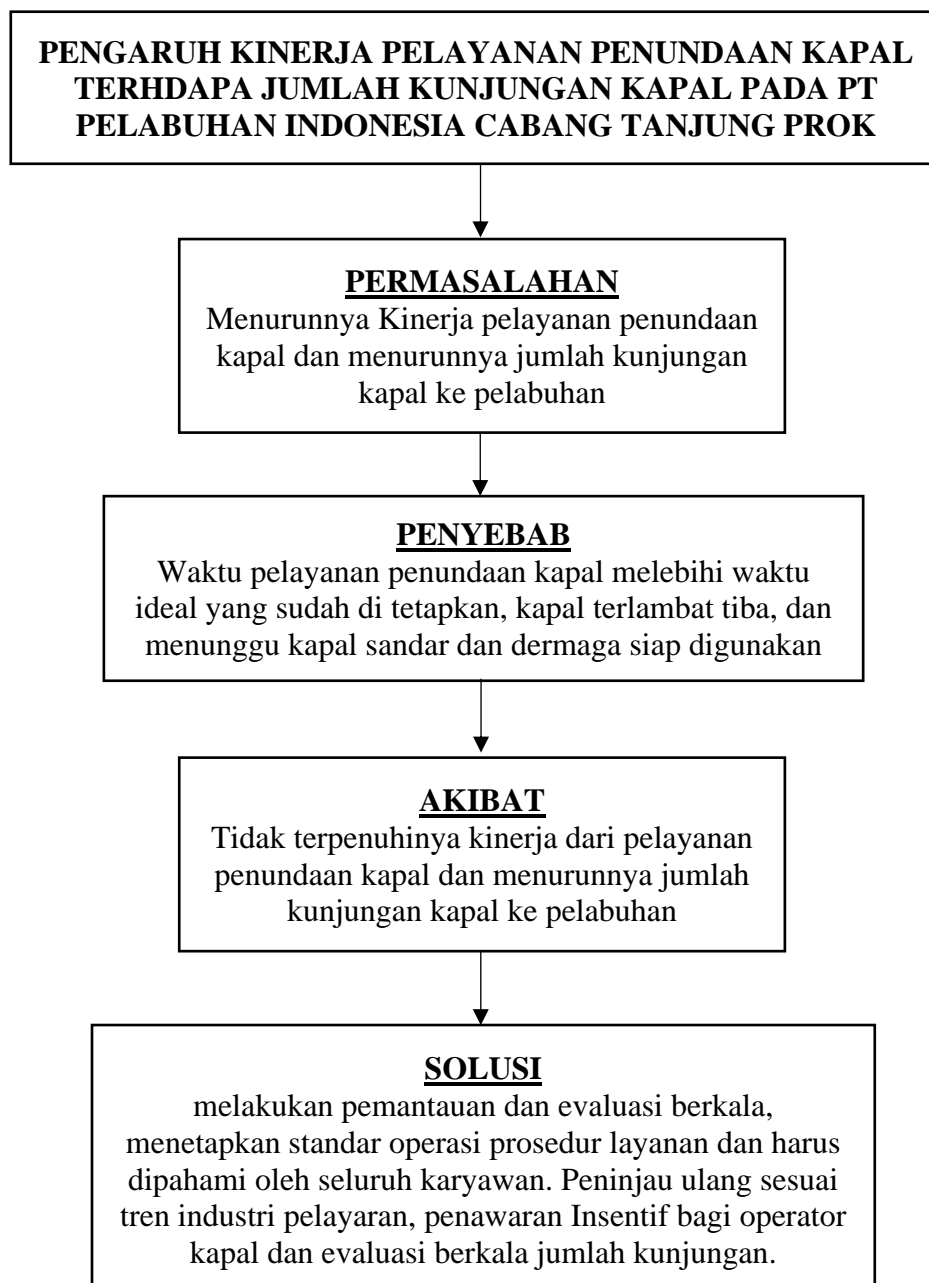
2	<p>Rudolf Barivesa Bagaskara, Sugiyanto, Sukmanofith, Ernis</p> <p><i>Jurnal Pusat Penelitian dan Pengabdian Kepada Masyarakat (P3M) Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta, Vol4 No. 1 2022</i></p>	<p>Pengaruh Clearance In Dan Out Terhadap Jumlah Kunjungan Kapal Yang Diageni Oleh PT Buana Lintas Lautan Jakarta</p>	<p>Jumlah Kunjungan Kapal</p>	<p>Pengaruh Clearance In Dan Out</p>	<p>Kurangnya komunikasi antara pihak agen kepada instansi-instansi terkait seperti (Bea dan Cukai, KSOP, Imigrasi, Karantina dan Pelindo) juga menghambat pelayanan clearance kapal sehingga memakan waktu lebih lama. Maka perusahaan perlu menekan waktu pengurusan clearance sehingga jumlah kapal yang diageni perusahaan dapat lebih banyak serta pelayanannya lebih cepat.</p>
3	<p>Adelyna Ester</p> <p><i>Jurnal Repository Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta, 2019</i></p>	<p>Pengaruh Kinerja Bongkar Muat Terhadap Jumlah Kunjungan Kapal Pada Terminal Peti Kemas Koja</p>	<p>Jumlah Kunjungan Kapal</p>	<p>Pengaruh Kinerja Bongkar Muat</p>	<p>Dengan mengoptimalkan kinerja bongkar muat seperti memastikan <i>crane</i> atau sarana dan prasarana penunjang pelayanan bongkar muat yang akan dipakai dalam kondisi siap dan baik sehingga dapat bekerja secara efektif dan dapat mencapai kinerja bongkar muat yang efektif dan mencapai target seperti tingkat <i>box shift hour</i> yang tinggi, yang dapat mengakibatkan waktu kegiatan bongkar muat menjadi cepat sehingga waktu kapal/ <i>turn around time</i> kapal berada di pelabuhan untuk kegiatan bongkar muat lebih cepat.</p>

C. KERANGKA PEMIKIRAN

Kerangka pemikiran adalah suatu konsep yang menyajikan hubungan antara variabel yang diperkirakan terjadi dan diperoleh dari hasil penjabaran tinjauan pustaka. Kerangka pemikiran mencakup daftar faktor yang merupakan fokus atau aspek tertentu yang terkait dengan penelitian dan penulisan. Untuk mengatur pembahasan skripsi ini dengan cara yang terstruktur, peneliti merancang sebuah kerangka pemikiran yang menguraikan pokok-pokok utama yang akan dibahas dalam Pengaruh Lamanya Waktu Pelayanan Kapal Tunda Terhadap Kunjungan Kapal Pada PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok.

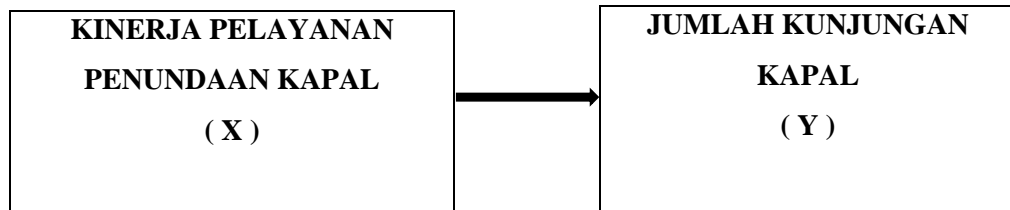
Tabel 2. 2

Kerangka Pemikiran



D. HIPOTESIS

Tabel 2. 3
Kerangka Konseptual



Berdasarkan kerangka konseptual diatas, maka penulis membuat hipotesis untuk topik yang di sajikan. Dimana untuk memberikan jawaban sementara atau perkiraan pemecahan masalah adalah sebagai berikut :

- Ha : Terdapat pengaruh antara Kinerja Pelayanan Penundaan Kapal dengan Jumlah Kunjungan Kapal
- Ho : Tidak ada pengaruh antara Kinerja Pelayanan Penundaan Kapal dengan Jumlah Kunjungan Kapal

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Dalam penelitian skripsi ini, bahan diambil berdasarkan penelitian yang dilaksanakan pada saat penulis melakukan praktek darat (PRADA) terhitung mulai periode Agustus 2022 hingga Juli 2023.

2. Tempat dan Profil Penelitian

a. Tempat Penelitian

Penelitian ini dilakukan di PT Pelabuhan Indonesia

b. Profil Penelitian

PT Pelabuhan Indonesia memiliki beragam sektor jasa kepelabuhanan, salah satunya dari jasa kepelabuhanan yaitu jasa pemanduan dan penundaan kapal.

Berikut adalah informasi umum mengenai data-data perusahaan:

Nama Perusahaan : PT. Pelabuhan Indonesia (Persero)

Alamat : PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Pelindo Tower, Jl.
Yos Sudarso No.9, Jakarta Utara 14230

Telepon : +62 24 3545721

Email : corp_sec@pelindo.co.id

B. METODE PENDEKATAN

Metode pendekatan yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah menggunakan metode kuantitatif. Metode Kuantitatif adalah metode yang mengandalkan pengukuran objektif dan analisis matematis (statistik) terhadap sampel data yang diperoleh melalui kuesioner, jejak pendapat, tes, atau instrumen penelitian lainnya untuk membuktikan atau menguji hipotesis (dugaan sementara) yang diajukan dalam penelitian.

C. SUMBER DATA

Dalam menulis skripsi ini, peneliti tentunya memerlukan data-data untuk mendukung penelitian yang dilakukan. Adapun data yang diperlukan oleh peneliti pada PT Pelabuhan Tanjung Priok Cabang Tanjung Priok yaitu :

1. Data Primer Data tangan pertama (data primer) biasanya diperoleh melalui observasi yang bersifat langsung sehingga akurasi lebih tinggi. Dalam penelitian ini peneliti melakukan pengamatan secara langsung di PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok dan juga melalui pengamatan kegiatan Pemanduan dan Penundaan kapal di PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok.
2. Data Sekunder Adapun dalam penelitian ini data sekunder diperoleh dari referensi yang berkaitan dengan penyusunan skripsi, serta data yang diperoleh dari instansi terkait dalam penelitian. Dalam penyusunan skripsi peneliti mengambil data tentang sistematisasi dan kegiatan proses pelayanan pemanduan dan penundaan PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok. Peneliti juga mendapatkan data tentang dokumen-dokumen yang berkaitan dengan permasalahan yang sedang dianalisis oleh peneliti serta keterangan tentang proses pelayanan pemanduan dan penundaan PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok. Data-data tersebut diharapkan dapat memberikan informasi dalam pemecahan masalah yang terdapat dalam skripsi ini.

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Teknik pengumpulan data adalah cara mendapatkan data atau informasi keadaan yang sebenarnya atau langsung dari objek yang diteliti sehingga data atau sumber tersebut dapat diyakini kebenarannya, disamping itu Teknik pengumpulan data juga dimaksudkan untuk mengolah data empiris dan data teoritis yang diperlukan

untuk penyusunan skripsi ini dapat terkumpul, penulis menggunakan teknik pengumpulan data berupa:

1. Teknik Observasi

Observasi adalah metode pengumpulan data di mana peneliti mencatat informasi sebagaimana yang mereka saksikan selama penelitian. Penyaksian terhadap peristiwa-peristiwa itu bisa dengan melihat, mendengarkan, merasakan, yang kemudian dicatat seobjektif mungkin. Orang sering kali mengartikan observasi sebagai suatu aktiva yang sempit, yakni memperhatikan sesuatu dengan pengamatan, meliputi kegiatan pemuatan perhatian terhadap sesuatu objek dengan menggunakan seluruh alat indra. Jadi, mengobservasi dapat dilakukan melalui penglihatan, penciuman, pendengaran, peraba, dan pengecap. Apa yang dikatakan ini sebenarnya adalah pengamatan langsung (Prof. Dr. Suharsimi Arikunto, 2006 : 156).

2. Dokumentasi

Dokumen adalah catatan tentang berbagai kegiatan atau peristiwa pada waktu yang lalu, semua dokumen yang berhubungan dengan penelitian yang bersangkutan perlu dicatat sebagai sumber informasi. Di dalam melaksanakan metode dokumentasi, peneliti menyelidiki benda-benda tertulis seperti buku-buku, majalah, dokumen, peraturan-peraturan, notulen rapat, catatan harian, dan sebagainya.

3. Studi Pustaka

Yaitu pengumpulan data dengan cara membaca, melihat, meneliti, mengutip dari buku-buku atau referensi yang disajikan, masukan atau bahan pertimbangan dan perbandingan mengenai apa yang dapat dilihat dari teori yang sudah ada. Studi pustaka ini bertujuan untuk memperoleh dasar-dasar teori dengan jalan membaca buku-buku termasuk peraturan dan dokumen-dokumen lainnya yang berkaitan dengan masalah yang akan dibahas.

4. Kuesioner (Angket)

Menurut Sugiyono (2019), Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawabnya. Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang efisien bila peneliti tahu dengan pasti variabel yang akan diukur dan tahu apa yang bisa diharapkan dari

responden. Kuesioner dapat berupa pertanyaan atau pernyataan tertutup maupun terbuka, dapat diberikan kepada responden secara langsung atau dikirim melalui pos, maupun secara langsung dengan bertatap muka antara peneliti dan responden.

Pada penelitian ini kuesioner diberikan kepada 45 orang dari bagian Operasional di PT Pelabuhan Indonesia. Dalam setiap kuesioner yang disebarkan kepada responden terdiri dari dua bagian pernyataan, yaitu :

- a. Bagian pertama berisikan 10 pernyataan mengenai Kinerja Pelayanan Penundaan Kapal oleh PT. Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok.
- b. Bagian kedua berisikan 7 pernyataan mengenai Jumlah Kunjungan Kapal di PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok.

Masing-masing pernyataan akan diberikan setiap pilihan jawaban yang diberikan bobot nilai berdasarkan skala likert. Menurut Sugiyono (2019) skala likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial.

Dengan skala likert, maka variabel yang akan diukur dijabarkan menjadi indikator variabel. Kemudian indikator variabel dijadikan sebagai titik tolak ukur menyusun item- item instrumen yang dapat berupa pertanyaan dan pernyataan. Skala penilaian untuk pernyataan sebagai berikut :

Tabel 3. 1

Skor Penilaian Berdasarkan Skala Likert

No	Keterangan	Skor
1	Sangat Setuju (SS)	5
2	Setuju (S)	4
3	Kurang Setuju (KS)	3
4	Tidak Setuju (TS)	2
5	Sangat Tidak Setuju (STS)	1

Adapun kisi-kisi instrument dalam penelitian ini sebagai berikut:

Tabel 3. 2

Kisi-kisi Instrumen

Variabel	Dimensi	Indikator	Nomor Soal
Kinerja Pelayanan Penundaan Kapal	Kinerja Operasional	a. Tingkat ketepatan waktu dalam proses pelayanan penundaan kapal.	1
		b. Jumlah kapal yang dapat dilayani untuk penundaan kapal	2
		c. Rata-rata waktu yang dibutuhkan kapal untuk menunggu sebelum mulai operasi penundaan kapal.	3
		d. Durasi waktu penundaan kapal untuk menyelesaikan proses pelayanan kapal.	4
	Keamanan Navigasi	a. Kepatuhan terhadap prosedur keselamatan pelayanan penundaan kapal yang sudah ditetapkan	5
		b. Prosedur keselamatan diawasi dengan ketat dan konsisten	6
		c. Tingkat kepadatan lalu lintas kapal di alur pelayaran	7
	Kepuasan Pelayanan	a. Tingkat kepuasan terhadap pelayanan penundaan kapal	8
		b. Kemudahan dari proses penundaan kapal	9
		c. Responsif terhadap pelayanan penundaan kapal	10

Jumlah Kunjungan Kapal	Spesifikasi Teknis	a. Jenis kapal yang masuk ke pelabuhan	11
		b. Tonase kapal yang berkunjung	12
		c. LOA/panjang kapal yang berkunjung	13
	Waktu	a. Jumlah kunjungan kapal per bulan	14
		b. Jumlah kunjungan kapal per tahun	15
	Frekuensi Kunjungan Kapal	a. Rata-rata kunjungan kapal per tahun	16
		b. Tingkat pertumbuhan kunjungan kapal per bulan	17

E. POPULASI SAMPEL DAN TEKNIK SAMPLING

1. Populasi

Populasi dalam suatu penelitian merupakan sekumpulan objek yang dapat dijadikan sumber penelitian yang berbentuk benda-benda, manusia ataupun peristiwa yang terjadi sebagai objek atau sasaran penelitian. Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari obyek / subjek yang memiliki kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan (Sugiyono, 2013). Populasi pada penelitian ini adalah sebanyak 45 orang dari pihak pengguna jasa.

2. Sampel

Menurut (Rubiyanto & Rubino, 2011) Sampel merupakan bagian populasi atau sejumlah anggota populasi. Sebagaimana karakteristik populasi, sampel yang mewakili ialah sampel yang benar-benar terpilih sesuai dengan karakteristik populasi tersebut. Sampel yang digunakan untuk menentukan jumlah banyaknya populasi yaitu sampel jenuh karena sampling jenuh itu merupakan semua anggota populasi dijadikan sampel dan data yang diambil merupakan pihak pengguna jasa sebanyak 45 orang.

3. Teknik Sampling

Teknik sampling ialah teknik pengumpulan sampel. Pada penelitian ini, teknik pengumpulan sampel yang digunakan adalah teknik sampling jenuh. Menurut Sugiyono (2019), teknik sampling jenuh adalah teknik penentuan sampel bila semua anggota populasi digunakan sebagai sampel.

F. TEKNIK ANALISIS DATA

Proses pengolahan data dengan memecah data menjadi beberapa bagian pokok yang selanjutnya dipakai untuk menguji hipotesis disebut proses analisis data, sehingga data menjadi lebih sederhana dan mudah dibaca serta mudah diinterpretasikan. Data dianalisis dengan menggunakan teknik analisis statistik yaitu sebagai berikut:

1. Uji Validitas

Menurut Ghazali, (2021:66) Uji validitas digunakan untuk mengukur sah atau valid tidaknya suatu kuesioner. Sebuah instrumen atau kuesioner dikatakan valid jika pertanyaan pada instrumen atau kuesioner mampu mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh kuesioner tersebut. Untuk mengukur uji validitas dengan menggunakan rumus korelasi pearson product moment sebagai berikut:

$$r = \frac{n\sum xy - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{(n\sum x^2 - (\sum x)^2)(n\sum y^2 - (\sum y)^2)}}$$

Keterangan :

r : Koefisien korelasi

x : Skor butir soal

y : Skor total

n : Jumlah sample

Adapun kriteria untuk menentukan apakah data yang diteliti itu valid atau tidak yaitu sebagai berikut:

1. Jika $r_{hitung} \geq r_{tabel}$, maka pernyataan yang diajukan dinyatakan valid
2. Jika $r_{hitung} \leq r_{tabel}$, maka pernyataan yang diajukan dinyatakan tidak valid

2. Uji Reliabilitas

Menurut Sugiyono (2018) menyatakan bahwa uji reliabilitas adalah sejauh mana hasil pengukuran dengan menggunakan objek yang sama, akan menghasilkan data yang sama. Uji reliabilitas dilakukan secara bersamasama terhadap seluruh pernyataan. Pada penelitian ini untuk mencari reliabilitas instrumen menggunakan rumus alpha (α), karena instrumen dalam penelitian ini berbentuk angket atau daftar pertanyaan yang skor nya merupakan rentangan antara 1-5 dan uji validitas menggunakan item total, dimana untuk mencari reliabilitas instrumen yang skor nya bukan 1 dan 0, misalnya angket atau soal bentuk uraian maka menggunakan rumus alpha (α).

Reliabilitas adalah sejauh mana hasil suatu pengukuran dapat dipercaya, maksudnya apabila dalam beberapa pelaksanaan pengukuran terhadap kelompok yang sama diperoleh hasil yang relatif sama. Dalam penelitian ini penulis reliabilitas melakukan uji dengan menggunakan kriteria pengujian tersebut, apabila *Cronbach's Alpha* $> 0,60$ maka alat ukur tersebut dinyatakan handal (reliable), dan sebaliknya apabila *Cronbach's Alpha* $< 0,60$ maka alat ukur tersebut adalah tidak handal (reliable).

3. Uji Normalitas

Uji normalitas data, menggunakan pengujian Kolmogorov-Smirnov dengan kriteria jika nilai asymp. Sig $> \alpha$, maka sebaran data berdistribusi normal. Pedoman pengambilan keputusan normalitas dengan menggunakan uji Kolmogorov-Smirnov dalam SPSS 16.0 adalah :

- Nilai Sig atau signifikasi $< 0,05$ distribusi data adalah tidak normal,
- Nilai Sig atau signifikasi $> 0,05$ distribusi data adalah normal

4. Analisis Koefisien Korelasi

Korelasi statistik adalah yang mengukur keserasian hubungan di antara dua variabel yang masing-masing diukur pada skala interval atau rasio, dengan asumsi bahwa masing-masing variabel itu terdistribusi menurut distribusi normal. Analisis koefisien korelasi digunakan untuk mencari saling hubungan atau keeratan hubungan antar variabel bebas (independent variable) yang dinyatakan dalam (X) dan variabel tidak bebas (dependent variable) yang dinyatakan dalam (Y), adapun persamaannya adalah:

$$r = \frac{\Sigma XY}{\sqrt{\Sigma X^2 \Sigma Y^2}}$$

Di mana :

r = Besarnya korelasi antara X dan Y

n = Banyaknya data

X = Variabel bebas (kinerja pelayanan penundaan kapal)

Y = Variabel tidak bebas (jumlah kunjungan kapal)

Besarnya r dapat dinyatakan dari $-1 < r < 1$ artinya:

- 1) Bila $r = +1$ atau mendekati 1, maka ada hubungan antara variabel X dan variabel Y, dimana hubungan sangat kuat dan positif.
- 2) Bila $r = 0$, tidak ada hubungan antara variabel x dan variabel y atau sangat lemah.
- 3) Bila $r = -1$ atau mendekati -1, ada hubungan antara variabel X dan variabel Y, dimana hubungan sangat kuat dan negatif.

Penafsiran akan besarnya koefisien korelasi yang umum digunakan adalah:

0,00 – 0,19 = korelasi sangat rendah

0,20 – 0,39 = korelasi rendah

0,40 – 0,59 = korelasi cukup kuat

0,60 – 0,79 = korelasi kuat

0,80 – 1,00 = korelasi sangat kuat

5. Analisis Regresi Linier Sederhana

Adalah analisis yang digunakan untuk mengetahui hubungan antara dua variabel yang dinyatakan dalam satu garis lurus. Analisis regresi linear sederhana adalah untuk mengetahui hubungan antara variabel pengaruh kinerja pelayanan penundaan kapal yang dinyatakan dalam variabel X terhadap variabel jumlah kunjungan kapal yang dinyatakan dalam variabel Y.

$$Y = a + bX$$

$$a = \frac{\sum Y - b(\sum X)}{n}$$

$$b = \frac{n(\sum XY) - (\sum X)(\sum Y)}{n(\sum X^2) - (\sum X)^2}$$

Di mana :

X = variabel bebas (kinerja pelayanan penundaan kapal)

Y = variabel tidak bebas (jumlah kunjungan kapal)

n = \sum bulan

a = bilangan konstan

b = koefisien regresi

6. Analisis Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi adalah koefisien yang berfungsi untuk mengukur seberapa dalam kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen. Jika nilai R² rendah dapat diartikan bahwa kemampuan variabel independen sangat terbatas dalam menerangkan variabel dependen (Ghozali, 2018). Sedangkan apabila nilai R² mendekati 1 berarti kemampuan variabel independen dalam menerangkan variabel dependen sangat lengkap dalam memberikan informasi mengenai variabel dependen. Biasanya nilai koefisien determinasi data cross-section lebih rendah dibandingkan dengan koefisien determinasi pada data time series. Hal ini disebabkan karena pada data cross-section memiliki banyak variasi pengamatan.

Koefisien determinasi (R²) atau Koefisien Penentu (KP) digunakan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh atau dampak perubahan variabel independen (X) terhadap dependen (Y) digunakan perhitungan koefisien determinasi, yaitu :

$$R^2 = (r)^2 \times 100\%$$

Keterangan:

R² : Koefisien Determinasi

r : Koefisien Korelasi X dan Y

Fungsi dari koefisien determinasi (R^2), antara lain:

- a. Menentukan kelayakan penelitian menggunakan model regresi linier. Jika mendekati 1 maka layak digunakan, sedangkan apabila mendekati 0, maka tidak layak digunakan.
- b. Menentukan peranan variabel tak terikat dan mempengaruhi variabel terikat (%)

7. Analisis Uji Hipotesis

Analisis uji hipotesis adalah metode pengambilan keputusan yang didasarkan dari analisis data, baik dari percobaan yang terkontrol, maupun dari observasi (tidak terkontrol) sehingga dapat dikatakan bahwa analisis uji hipotesis merupakan suatu dugaan sementara dan analisis uji hipotesis bertujuan untuk mengetahui seberapa jauh hipotesis penelitian yang telah disusun semula dapat diterima berdasarkan data yang telah dikumpulkan. Analisis uji hipotesis tidak untuk menguji kebenaran hipotesis, tetapi untuk menguji dapat diterima atau ditolaknya hipotesis yang bersangkutan.

Persamaannya adalah :

$t_o = t$ hitung

$$t_o = \frac{r\sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}}$$

Maka persamaannya adalah :

$H_o : r = 0$ (nol), tidak ada hubungan antara X dan Y

$H_a : r > 0$ (nol), ada hubungan antara X dan Y

$H_o : b = 0$ (nol), tidak ada hubungan antara X dan Y

$\alpha = 0,05$ (tingkat kesalahan)

Simpulannya :

H_o = Hipotesis semula atau hipotesis 0, tidak ada hubungan antara X dan Y

H_a = Hipotesis statistik atau hipotesis analisis ada hubungan antara X dan Y

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Dalam bab ini penulis akan membahas tentang permasalahan atau fakta fakta yang terjadi di lapangan sesuai dengan peristiwa yang terjadi pada saat penulis melaksanakan praktek darat (Prada). Penulis akan menyampaikan data yang berkaitan dengan masalah yang akan dibahas dalam skripsi ini antara lain :

1. Profil PT Pelabuhan Indonesia

PT Pelabuhan Indonesia I (Persero), PT Pelabuhan Indonesia II (Persero), PT Pelabuhan Indonesia III (Persero), dan PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero) adalah perusahaan BUMN Non-Listed yang sahamnya 100% dimiliki oleh Kementerian BUMN selaku Pemegang Saham mewakili Negara Republik Indonesia. Pada tanggal 1 Oktober 2021, secara legal PT Pelabuhan Indonesia I (Persero), PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) dan PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero) digabungkan ke dalam PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 101 Tahun 2021. PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) bertindak sebagai surviving entity (perusahaan yang bertahan). Kemudian berdasarkan Surat Menteri Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia No. S-756/MBU/10/2021 tanggal 1 Oktober 2021 perihal Persetujuan Perubahan Nama, Perubahan Anggaran Dasar dan Logo Perusahaan, PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) berganti nama menjadi “PT Pelabuhan Indonesia (Persero) atau disingkat Pelindo”.

Perjalanan Penggabungan Pelindo sebelumnya telah lama diwacanakan. Dimulai pada tahun 2009, dilakukan penyusunan Kajian Holding Pelabuhan dan Pengerukan. Kemudian disusul pada tahun 2012 telah disusun Kajian Integrasi Pelindo I, II, III, dan IV. Selanjutnya pada tahun 2013, telah disusun juga studi Holding Pelabuhan Indonesia dan pembentukan PT Terminal Petikemas Indonesia. Pada tahun 2016, dibentuk PMO Nasional dan dilanjutkan dengan

penyusunan studi Pelindo Incorporated, yang saat itu bermaksud untuk menyatukan Anak Perusahaan dari PT Pelabuhan Indonesia I, II, III dan IV (Persero) yang memiliki bidang usaha sejenis. Selanjutnya, pada tahun 2017 dilaksanakan inisiasi Pembentukan Holding Maritim dan pada tahun 2018 dilaksanakan studi Integrated Port Network yang mengidentifikasi 7 (tujuh) Hub Pelabuhan RJPMN, hingga pada tahun 2019 dilaksanakan inisiasi Pembentukan Subholding Petikemas.

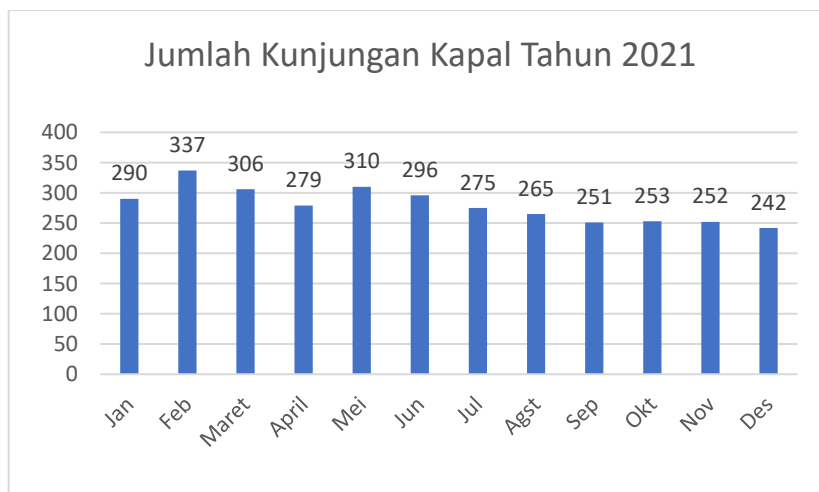
Perkembangan berikutnya adalah terbentuknya Tim Percepatan Peningkatan Sinergi dan Integrasi Badan Usaha Milik Negara dalam Layanan Pelabuhan oleh Kementerian BUMN pada bulan Desember 2019 yang tertuang dalam Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara No. SK-311/MBU/12/2019, sebagai bagian dari program strategis pemerintah untuk meningkatkan konektivitas perdagangan yang dapat berkontribusi menurunkan biaya logistik nasional. Keputusan ini kemudian terus diperbarui dalam Keputusan Menteri BUMN No. SK-83/MBU/Wk2/11/2020 tanggal 13 November 2020 dan Keputusan Menteri BUMN No. SK-33/MBU/Wk2/03/2021 tanggal 29 Maret 2021. Kementerian BUMN berinisiatif untuk menjalankan proses konsolidasi BUMN dalam Layanan Kepelabuhanan agar penataannya tidak berdasarkan wilayah dan memberikan kapasitas maksimal dalam konektivitas maritim dan konektivitas dengan kawasan strategis yang terkait di seluruh Indonesia. Dengan demikian, BUMN dalam layanan pelabuhan dapat menjadi lebih efisien dalam operasional dan investasi, tercipta jaringan transportasi laut yang optimal, serta dapat memberikan pelayanan yang prima dengan didukung oleh infrastruktur kepelabuhanan yang standar dan memadai. Hal ini diwujudkan melalui penyusunan Kajian Sinergi dan Integrasi BUMN Pelabuhan yang menghasilkan output berupa desain penggabungan keempat Pelindo pada tahun 2020.

2. Jumlah Kunjungan Kapal

Dibawah ini akan menunjukkan grafik dari jumlah kunjungan kapal yang masuk ke Pelabuhan Tanjung Priok oleh PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok periode tahun 2021 dan 2022:

Gambar 4. 1

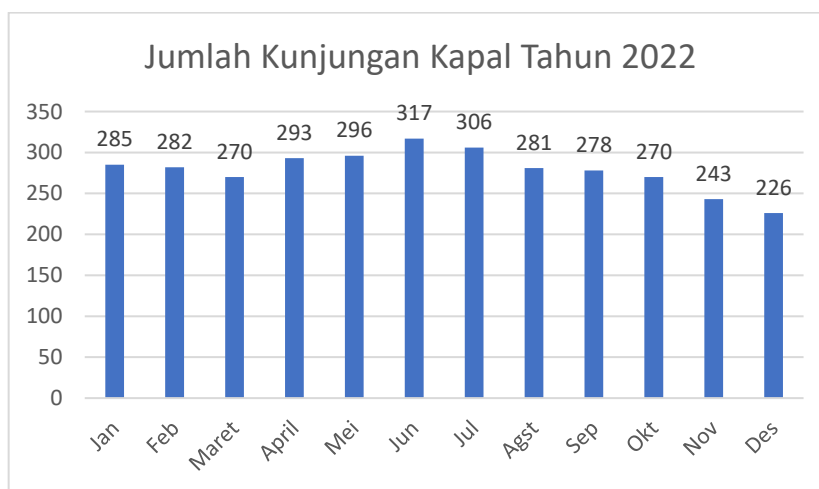
Jumlah Kunjungan Kapal Periode Tahun 2021



Sumber : PT Pelabuhan Indonesia Persero

Gambar 4. 2

Jumlah Kunjungan Kapal Periode Tahun 2022



Sumber : PT Pelabuhan Indonesia Persero

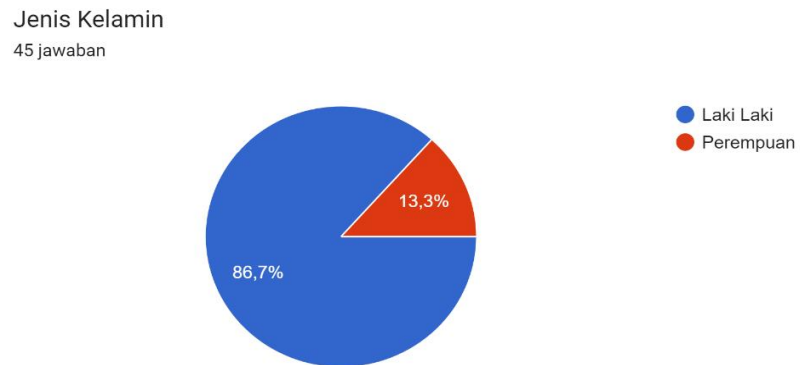
3. Karakteristik Responden

Gambaran umum responden ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik karakteristik dari pengguna jasa yang menjadi responden berkaitan dengan objek penelitian. Penggolongan terhadap pengguna jasa didasarkan pada usia, status perkawinan, dan lama masa bekerja. Berdasarkan penggolongan ini akan diperoleh suatu kesimpulan mengenai keadaan responden.

a. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Gambar 4. 3

Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin



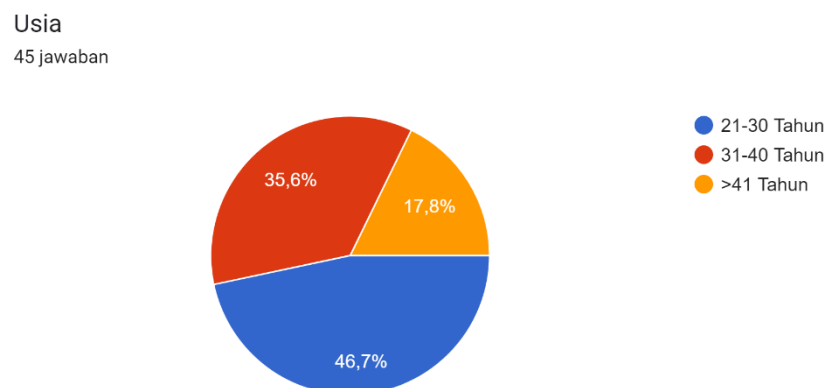
Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

Berdasarkan gambar 4.1 hasil pengolahan dari kuesioner yang disebar pada 45 responden dapat peneliti jelaskan bahwa sebanyak 86,7% responden berjenis kelamin laki-laki dan sebanyak 13,3% responden berjenis kelamin perempuan.

b. Karakteristik Responden Berdasarkan Usia

Gambar 4. 4

Karakteristik Responden Berdasarkan Usia



Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

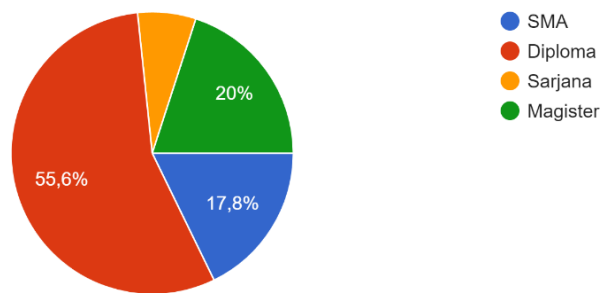
Berdasarkan gambar 4.2 di atas dapat diketahui bahwa responden dengan usia <20 tahun sebanyak 10% responden, usia 21-30 tahun sebanyak 46,7% responden, usia 31-40 tahun sebanyak 35,6%, dan usia diatas 41 tahun sebanyak 17,8%.

c. Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

Gambar 4. 5

Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

Pendidikan Terakhir
45 jawaban



Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

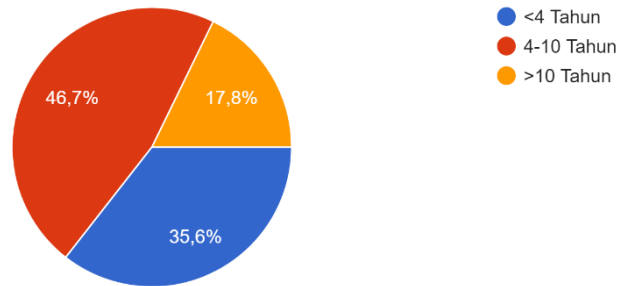
Berdasarkan gambar 4.3 data dari pendidikan terakhir bahwa responden dengan pendidikan terakhir SMA sebanyak 17,8%, pendidikan terakhir diploma sebanyak 55,6%, pendidikan terakhir sarjana sebanyak 6,7%, dan pendidikan terakhir magister sebanyak 20%.

d. Karakteristik Responden Berdasarkan Lama Masa Bekerja

Gambar 4. 6

Karakteristik Responden Berdasarkan Lama Masa Bekerja

Lama Masa Bekerja
45 jawaban



Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

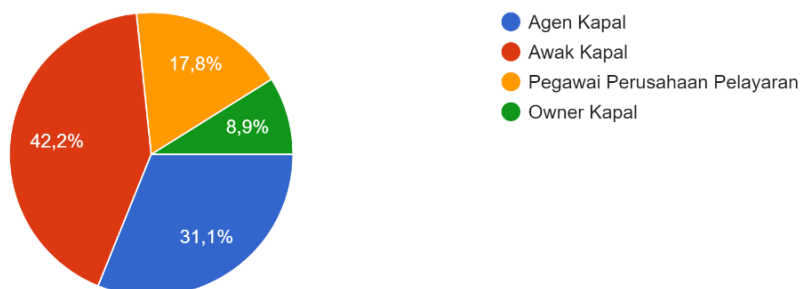
Berdasarkan gambar 4.4 data dari lama masa bekerja dapat diketahui bahwa responden dengan lama masa bekerja dibawah 4 tahun sebanyak 33,3%, 4-10 tahun sebanyak 31,1%, diatas 10 tahun sebanyak 35,6%.

e. Karakteristik Responden Berdasarkan Jabatan

Gambar 4. 7

Karakteristik Responden Berdasarkan Jabatan

Jabatan
45 jawaban



Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

Berdasarkan gambar 4.5 data dari jabatan dapat diketahui bahwa responden dengan jabatan agen kapal sebanyak 31,1%, awak kapal sebanyak 42,2%, pegawai perusahaan pelayaran sebanyak 17,8%, dan owner kapal sebanyak 8,9%.

Tabel 4. 1
Responden Berdasarkan Jabatan

No	Jabatan	Total Orang	Presentase
1	Agen Kapal	14	31,3%
2	Awak Kapal	19	42,2%
3	Pegawai Perusahaan Pelayaran	8	17,8%
4	Owner Kapal	4	8,9%
Total		45	100%

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

B. ANALISIS DATA

1. Analisis Statistika Deskriptif

Deskripsi penelitian adalah tanggapan responden mengenai pengaruh antara variabel Kinerja Pelayanan Penundaan Kapal (X) terhadap variabel Jumlah Kunjungan Kapal (Y) yang diberikan kepada 45 orang dari berbagai bagian yang mengalami langsung terkait Kinerja Pelayanan Penundaan Kapal terhadap Jumlah Kunjungan Kapal di PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok, dengan menggunakan metode kuesioner. Untuk mengolah data yang diperoleh dari jawaban-jawaban pertanyaan yang berasal dari kuesioner, maka hasil jawaban responden diolah berdasarkan indikator dari masing-masing variabel untuk nilai variabel Kinerja Pelayanan Penundaan Kapal (X) terhadap variabel Jumlah Kunjungan Kapal (Y). Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel :

a. Analisis Kinerja Pelayanan Penundaan Kapal

Berikut ini merupakan tanggapan dari analisis variable X (Kinerja Pelayanan Penundaan Kapal) berdasarkan dimensi dan indikator yang telah ditentukan. Kuisisioner yang telah dibagikan berjumlah 10 pernyataan kepada 45 responden.

Tabel 4. 2**Tanggapan Responden Terhadap Kinerja Pelayanan Penundaan Kapal (X)**

No	Pernyataan	SS (5)	S (4)	KS (3)	TS (2)	STS (1)
Kinerja Operasional						
1	Proses pelayanan penundaan kapal di PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok selalu tepat waktu sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan.	24	12	9	0	0
2	PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok mampu melayani jumlah kapal yang memerlukan penundaan dengan baik.	25	15	4	1	0
3	Waktu tunggu sebelum operasi penundaan kapal dimulai di PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok adalah sesuai harapan.	22	19	4	0	0
4	Durasi waktu penundaan kapal yang dibutuhkan untuk menyelesaikan proses pelayanan di PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok adalah efisien.	18	19	7	1	0
Keamanan Navigasi						
5	PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok selalu mematuhi prosedur keselamatan yang telah ditetapkan dalam pelayanan penundaan kapal.	27	12	5	1	0

6	Pelaksanaan prosedur keselamatan dalam pelayanan penundaan kapal di PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok diawasi dengan ketat dan konsisten.	23	16	6	0	0
7	Tingkat kepadatan lalu lintas kapal di alur pelayaran tidak mengganggu proses penundaan kapal yang dilakukan oleh PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok.	24	16	5	0	0
Kepuasan Pelayanan						
8	Puas dengan jumlah kunjungan kapal penundaan kapal yang diberikan oleh PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok.	21	17	6	1	0
9	Proses penundaan kapal di PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok sangat mudah dan tidak berbelit-belit.	22	18	4	1	0
10	Pelayanan penundaan kapal di PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok selalu responsif terhadap permintaan yang diajukan oleh kapal.	24	18	2	1	0
Total		230	162	52	6	0

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

Tabel 4. 3

Tabel Rekapitulasi Analisis Bobot Pernyataan Responden Variabel (X)

No. Pernyataan	Hasil Jawaban					Total Bobot	Rata- rata
	SS	S	KS	TS	STS		
1	120	48	27	0	0	195	4,33
2	125	60	12	2	0	199	4,42
3	110	76	12	0	0	198	4,4
4	90	76	21	2	0	189	4,2
5	135	48	15	2	0	200	4,44
6	115	64	18	0	0	197	4,37
7	120	64	15	0	0	199	4,42
8	105	68	18	2	0	193	4,28
9	110	72	12	2	0	196	4,35
10	120	72	6	2	0	200	4,44
Total	1150	648	156	12	0	1966	4,36

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

Berdasarkan skor jawaban responden terhadap Kinerja Pelayanan Penundaan Kapal (variabel X) dimana jumlah total Sangat Setuju sebanyak 230, jawaban total Setuju sebanyak 162, jawaban total Kurang Setuju sebanyak 52, jawaban total Tidak Setuju (TS) sebanyak 6, dan jawaban total Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0.

Berdasarkan pada tabel analisis bobot pernyataan responden terhadap Kinerja Pelayanan Penundaan Kapal (variabel X) dimana bobot tertinggi terdapat pada pernyataan 5 dan 10, yaitu Pelaksanaan prosedur keselamatan dalam pelayanan penundaan kapal di PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok diawasi dengan ketat dan konsisten serta pelayanan penundaan kapal di PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok selalu responsif terhadap permintaan yang diajukan oleh kapal dengan rata-rata 4,44. Bobot terendah terdapat pada pernyataan 4 yaitu Durasi waktu penundaan kapal yang dibutuhkan untuk menyelesaikan proses pelayanan di PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok dengan rata-rata 4,2. Dan jumlah rata-rata bobot

penilaian sebesar 4,36. Dengan ini dapat disimpulkan bahwa Kinerja Pelayanan Penundaan Kapal pada PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok sudah dalam kategori “Sangat Baik” artinya bahwa Kinerja Pelayanan Penundaan Kapal pada PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok harus dipertahankan dan dapat lebih ditingkatkan lagi.

b. Analisis Jumlah Kunjungan Kapal

Berikut ini merupakan tanggapan dari analisis variable Y (Jumlah Kunjungan Kapal) berdasarkan dimensi dan indikator yang telah ditentukan. Kuisioner yang telah dibagikan berjumlah 7 pernyataan kepada 45 responden.

Tabel 4. 4

Tanggapan Responden Terhadap Jumlah Kunjungan Kapal (Y)

No	Pernyataan	SS (5)	S (4)	KS (3)	TS (2)	STS (1)
Spesifikasi Teknis						
1	Variasi jenis kapal yang masuk ke pelabuhan meningkat dengan pelayanan penundaan kapal yang efisien.	20	21	3	1	0
2	Tonase kapal yang berkunjung meningkat dengan pelayanan penundaan kapal yang optimal.	30	8	7	0	0
3	Pelayanan penundaan kapal yang baik mempengaruhi peningkatan panjang kapal (LOA) yang berkunjung ke pelabuhan PT Pelindo.	23	17	5	0	0
Waktu						
4	Pelayanan penundaan kapal yang diberikan PT Pelabuhan Indonesia mempengaruhi peningkatan jumlah kunjungan kapal per bulan.	22	16	6	1	0

5	Pelayanan penundaan kapal yang baik berdampak positif terhadap jumlah kunjungan kapal tahunan di pelabuhan PT Pelindo.	25	12	8	0	0
Frekuensi Kunjungan Kapal						
6	Pelayanan penundaan kapal yang baik mempengaruhi peningkatan rata-rata kunjungan kapal per tahun di pelabuhan PT Pelindo.	26	13	6	0	0
7	Tingkat pertumbuhan kunjungan kapal per bulan meningkat seiring dengan pelayanan penundaan kapal yang baik di pelabuhan PT Pelindo.	26	10	8	1	0
Total		172	97	43	3	0

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

Tabel 4. 5

Analisis Bobot Pernyataan Responden Variabel (Y)

No. Pernyataan	Hasil Jawaban					Total Bobot	Rata- rata
	SS	S	KS	TS	STS		
1	100	84	9	2	0	195	4,33
2	150	32	21	0	0	203	4,51
3	115	68	15	0	0	198	4,4
4	110	64	18	2	0	194	4,31
5	125	48	24	0	0	197	4,37
6	130	52	18	0	0	200	4,44
7	130	40	24	2	0	196	4,35
Total	860	388	129	6	0	1383	4,39

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

Berdasarkan skor jawaban responden terhadap Jumlah Kunjungan Kapal (variabel Y) dimana jumlah total Sangat Setuju (SS) sebanyak 172, jawaban total Setuju (S) sebanyak 97, jawaban total Kurang Setuju (KS) sebanyak 43, jawaban total Tidak Setuju (TS) sebanyak 3 dan jawaban total Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0.

Berdasarkan pada tabel analisis bobot pernyataan responden terhadap Jumlah Kunjungan Kapal (variabel Y) dimana bobot tertinggi terdapat pada pernyataan 2 yaitu Jumlah kunjungan kapal ke pelabuhan PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok setiap tahun menunjukkan angka yang memuaskan dengan rata-rata 4,51. Bobot terendah terdapat pada pernyataan 4 yaitu Tonase kapal yang berkunjung ke pelabuhan PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok sesuai dengan kapasitas yang telah direncanakan dengan rata-rata 4,31. Dan jumlah rata-rata bobot penilaian sebesar 4,51. Dengan ini dapat disimpulkan Jumlah Kunjungan Kapal pada PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok sudah dalam kategori “Sangat Baik” artinya bahwa Jumlah Kunjungan Kapal pada PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok harus dipertahankan dan dapat lebih ditingkatkan lagi.

2. Pengujian Instrumen

a. Uji Validitas

Uji validitas ini dilakukan untuk mengukur tingkat kevalidan suatu instrumen yang terdapat pada suatu kuesioner dalam bentuk pernyataan. Dalam penelitian ini, teknik yang dilakukan untuk mengukur validitas dari kuesioner, yaitu dengan menggunakan rumus korelasi *product moment* pada setiap data dalam masing-masing pernyataan kuesioner. Setiap data instrumen dapat dinyatakan valid apabila $r_{hitung} > r_{table}$ dengan nilai signifikansi sebesar 0,05 (5%), yang dimana dengan jumlah responden sebanyak 45 responden yang berada dalam nilai r_{table} sebesar 0,294. Berikut hasil uji validitas pada penelitian sebagai berikut :

Rumus mencari r_{table} :

Degree of freedom	: $n-2$
Df	: $n(45)-2$
Df	: $45-2 = 43$

Tabel 4. 6

R Tabel

34	0.2709	0.3271	0.3802	0.4238	0.5237
35	0.2746	0.3246	0.3810	0.4182	0.5189
36	0.2709	0.3202	0.3760	0.4128	0.5126
37	0.2673	0.3160	0.3712	0.4076	0.5066
38	0.2638	0.3120	0.3665	0.4026	0.5007
39	0.2605	0.3081	0.3621	0.3978	0.4950
40	0.2573	0.3044	0.3578	0.3932	0.4896
41	0.2542	0.3008	0.3536	0.3887	0.4843
42	0.2512	0.2973	0.3496	0.3843	0.4791
43	0.2483	0.2940	0.3457	0.3801	0.4742
44	0.2455	0.2907	0.3420	0.3761	0.4694
45	0.2429	0.2876	0.3384	0.3721	0.4647
46	0.2403	0.2845	0.3348	0.3683	0.4601
47	0.2377	0.2816	0.3314	0.3646	0.4557
48	0.2353	0.2787	0.3281	0.3610	0.4514
49	0.2329	0.2759	0.3249	0.3575	0.4473
50	0.2306	0.2732	0.3218	0.3542	0.4432

Tabel 4. 7

Hasil Uji Validitas

Variabel	Butir Pertanyaan	Nilai r_{hitung}	Nilai r_{tabel}	Keterangan
Kinerja Pelayanan Penundaan Kapal (X)	1	0,832	0,294	Valid
	2	0,847	0,294	Valid
	3	0,723	0,294	Valid
	4	0,868	0,294	Valid
	5	0,796	0,294	Valid
	6	0,773	0,294	Valid
	7	0,827	0,294	Valid
	8	0,845	0,294	Valid
	9	0,859	0,294	Valid
	10	0,831	0,294	Valid
Jumlah Kunjungan Kapal (Y)	1	0,768	0,294	Valid
	2	0,845	0,294	Valid
	3	0,781	0,294	Valid
	4	0,894	0,294	Valid
	5	0,872	0,294	Valid
	6	0,835	0,294	Valid
	7	0,896	0,294	Valid

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

Berdasarkan hasil dari pengujian validitas tabel 4.7 variabel Kinerja Pelayanan Penundaan Kapal (X) dan variabel Jumlah Kunjungan Kapal (Y) diatas, maka dapat disimpulkan bahwa semua pernyataan yang di isi oleh kuesioner-kuesioner dinyatakan valid karena memiliki rhitung > rtabel dimana rtabel sebesar 0,294.

b. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas ini bertujuan untuk menguji tingkat reliabel (konsistensi) dalam kuesioner, dengan kriteria atas pernyataan dalam setiap variabel dapat dikatakan reliabel apabila nilai kriteria *Cronbach Alpha* > 0,60, sedangkan jika pernyataan setiap variabel dinyatakan tidak reliabel, apabila nilai kriteria *Cronbach Alpha* < 0,60. Berikut ini merupakan hasil uji reliabilitas pada penelitian ini, yaitu sebagai berikut :

Tabel 4. 8

Hasil Uji Reliabilitas Kinerja Pelayanan Penundaan Kapal (X)

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.946	10

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

Tabel 4. 9

Hasil Uji Reliabilitas Jumlah Kunjungan Kapal (Y)

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.932	7

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

Berdasarkan hasil uji reliabilitas pada kedua tabel diatas, penulis menyimpulkan bahwa seluruh pernyataan yang telah diuji dari 17 pernyataan

dapat dinyatakan reliabel, karena nilai *Cronbach Alpha* yang dihasilkan dapat melebihi nilai kriteria *Cronbach Alpha* yang telah ditentukan sebesar 0,60.

3. Pengujian Normalitas

Tabel 4. 10
Hasil Uji Normalitas
One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

			Unstandardiz ed Residual
N			45
Normal Parameters ^{a,b}	Mean		.0000000
	Std. Deviation		2.29357783
Most Extreme Differences	Absolute		.127
	Positive		.127
	Negative		-.109
Test Statistic			.127
Asymp. Sig. (2-tailed) ^c			.068
Monte Carlo Sig. (2-tailed) ^d	Sig.		.066
	99% Confidence Interval	Lower Bound	.059
		Upper Bound	.072

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

Berdasarkan hasil pengujian diatas dengan menggunakan aplikasi SPSS di dapatkan nilai uji Normalitas sebesar 0,68. Dengan ketentuan jika nilai uji Normalitas di atas 0,05 maka berdistribusi normal, jika di bawah 0,05 maka berdistribusi tidak normal. Maka nilai signifikansi menunjukkan **0.68 > 0.05**, dengan demikian dapat disimpulkan bahwa nilai residual berdistribusi normal.

4. Analisis Koefisien Korelasi

Analisis koefisien korelasi ini bertujuan untuk menyatakan derajat dan arah hubungan linear antara dua variabel. Ketika terdapat hubungan linear sempurna, setiap perubahan pada variabel Jumlah Kunjungan Kapal (Y).

Korelasi antara dua variabel dinyatakan dengan koefisien korelasi yang dihitung dengan *r* (*Pearson's correlation*). Berikut ini merupakan hasil pengujian analisis yang dilakukan dengan menggunakan SPSS sebagai berikut :

Tabel 4. 11
Hasil Uji Koefisien Korelasi

Correlations			
		X	Y
X	Pearson Correlation	1	.859**
	Sig. (2-tailed)		<,001
	N	45	45
Y	Pearson Correlation	.859**	1
	Sig. (2-tailed)	<,001	
	N	45	45

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

Berdasarkan tabel 4.11 diatas, hasil analisis koefisien korelasi di atas menunjukkan bahwa nilai koefisien korelasi antara variabel pengaruh Kinerja Pelayanan Penundaan Kapal (X) dengan variabel Jumlah Kunjungan Kapal (Y) diperoleh hasil perhitungan korelasi diatas sebesar 0,859 yang memiliki pengaruh yang sangat kuat yaitu berada pada interval 0.80-1,00.

Berdasarkan analisis koefisien korelasi di atas, variabel Kinerja Pelayanan Penundaan Kapal (X) terhadap variabel Jumlah Kunjungan Kapal (Y) mempunyai pengaruh yang signifikan pada taraf (*Alpha*) yaitu variabel Kinerja Pelayanan Penundaan Kapal (X) dengan nilai signifikan sebesar 0,859 terhadap variabel Jumlah Kunjungan Kapal (Y). Dapat disimpulkan bahwa variabel Kinerja Pelayanan Penundaan Kapal (X) memiliki korelasi yang sangat kuat dan positif terhadap variabel Jumlah Kunjungan Kapal (Y).

5. Analisis Regresi Linear Sederhana

Analisis regresi linear sederhana ini di lakukan untuk melihat seberapa besar pengaruh Kinerja Pelayanan Penundaan Kapal (X) terhadap Jumlah Kunjungan Kapal (Y), maka perhitungan regresi linear sederhana yang dapat dilihat pada tabel sebagai berikut :

Tabel 4. 12
Hasil Uji Regresi Linier Sederhana

Coefficients^a					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	3.113	2.535	1.228	.226
	X	.632	.057	.859	<.001

a. Dependent Variable: Y

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

Berdasarkan hasil analisis regresi tersebut, maka model regresi yang mengatakan Kinerja Pelayanan Penundaan Kapal (X) terhadap Jumlah Kunjungan Kapal (Y) dapat dinyatakan sebagai berikut:

$$Y = 3,113 + 0,632X$$

Berdasarkan persamaan diatas dapat diketahui nilai konstantanya sebesar 3,113 secara matematis, nilai konstanta ini menyatakan bahwa nilai konsisten variabel Kinerja Pelayanan Penundaan Kapal (X) adalah sebesar 3,113. Koefisien regresi X sebesar 0,632 yang menyatakan bahwa setiap penambahan 1% nilai Kinerja Pelayanan Penundaan Kapal (X), maka nilai Jumlah Kunjungan Kapal (Y) akan bertambah sebesar 0,632. Koefisien regresi tersebut bernilai positif, sehingga dapat dikatakan bahwa arah pengaruh variabel Kinerja Pelayanan Penundaan Kapal (X) terhadap variabel Jumlah Kunjungan Kapal (Y) adalah positif.

6. Analisis Koefisien Determinasi

Analisis koefisien determinasi dilakukan untuk mengukur hubungan antar variabel bebas dalam penelitian ini (Kinerja Pelayanan Penundaan Kapal) terhadap variabel terikat (Jumlah Kunjungan Kapal) yang diukur dengan menggunakan nilai *Adjusted R-Square* dengan nilai koefisien determinasi berkisar antara 0 – 1 atau 0 – 80%. Kriteria dalam pengujian ini yaitu semakin besar nilai *Adjusted R-Square* yang dihasilkan sehingga mendekati angka 1, maka dapat dikatakan hubungan antar variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y) akan semakin kuat. Berikut ini merupakan hasil pengujian koefisien determinasi yaitu sebagai berikut :

Tabel 4. 13**Hasil Koefisien Determinasi**

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.859 ^a	.738	.732	2.320

a. Predictors: (Constant), X
b. Dependent Variable: Y

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

Berdasarkan hasil pengujian koefisien determinasi pada tabel 4.13, penulis dapat menyimpulkan bahwa nilai *R* dalam penelitian ini sebesar 0.859, Untuk nilai *R-Square* dalam penelitian ini sebesar 0.738, dan nilai *Adjusted R-Square* (*R*²) yang dihasilkan sebesar 0.732. Berdasarkan hasil ini peneliti dapat memberikan kesimpulan bahwa variabel Kinerja Pelayanan Penundaan Kapal (*X*) dapat mempengaruhi variabel Jumlah Kunjungan Kapal (*Y*) sebesar 73,8% sedangkan 26,2% berasal dari faktor-faktor penyebab yang lain.

7. Uji Hipotesis (Uji T)

Uji Statistik T dilakukan untuk mengetahui Kinerja Pelayanan Penundaan Kapal (*X*) secara individu terhadap variabel Jumlah Kunjungan Kapal (*Y*). Pengujian hipotesis secara parsial antara variabel independen dan variabel dependent dilakukan dengan menggunakan *t* hitung. Kriteria pengujian :

- a) Jika $T_{hitung} > T_{tabel}$ maka H_0 ditolak dan H_a diterima (signifikan).
- b) Jika $T_{hitung} < T_{tabel}$ maka H_0 diterima H_a ditolak (tidak signifikan).

Pengujian ini dilakukan dengan cara membandingkan antara nilai signifikansi (Sig.) dengan tingkat kepercayaan (α) sebesar 5%, atau 0,05. Jika nilai signifikansi $\geq 0,05$, maka H_0 diterima, dan H_a ditolak, tetapi jika nilai signifikansi $\leq 0,05$, maka H_0 ditolak, dan H_a diterima. Berikut ini merupakan hasil pengujian statistik *t*, yaitu sebagai berikut :

Tabel 4. 14
Hasil Hipotesis

Coefficients^a					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	3.113	2.535	1.228	.226
	X	.632	.057	.859	<.001

a. Dependent Variable: Y

Sumber : Peneliti, data diolah (2024)

Hasil pengujian hipotesis dalam penelitian ini yang menyebutkan variabel pengaruh Kinerja Pelayanan Penundaan Kapal (X) memiliki pengaruh positif terhadap variabel Jumlah Kunjungan Kapal (Y), dimana untuk hipotesis ini memperoleh nilai signifikansi sebesar 0,01 yang dimana lebih kecil dari taraf signifikansi sebesar 0,05. Selain dengan nilai signifikansinya, dapat dilakukan juga dengan membandingkan nilai thitung terhadap ttabel.

Dalam mencari ttabel yaitu dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

Nilai sign. < 0,05

Nilai thitung > Nilai ttabel

$$\begin{aligned}
 \text{ttabel} &= t(\alpha; n-k-1) \\
 &= t(0,05; 45-1-1) \\
 &= (0,05; 43) \\
 &= 2,0166
 \end{aligned}$$

Tabel 4. 15
T Tabel

Titik Persentase Distribusi t (df = 41 – 80)

Pr df	0.25 0.50	0.10 0.20	0.05 0.10	0.025 0.050	0.01 0.02	0.005 0.010	0.001 0.002
41	0.68052	1.30254	1.68288	2.01954	2.42080	2.70118	3.30127
42	0.68038	1.30204	1.68195	2.01808	2.41847	2.69807	3.29595
43	0.68024	1.30155	1.68107	2.01669	2.41625	2.69510	3.29089
44	0.68011	1.30109	1.68023	2.01537	2.41413	2.69228	3.28607
45	0.67998	1.30065	1.67943	2.01410	2.41212	2.68959	3.28148
46	0.67986	1.30023	1.67866	2.01290	2.41019	2.68701	3.27710
47	0.67975	1.29982	1.67793	2.01174	2.40835	2.68456	3.27291
48	0.67964	1.29944	1.67722	2.01063	2.40658	2.68220	3.26891

Dengan demikian ttabel yang didapatkan sebesar 2,0166. Untuk perbandingan thitung dan ttabel yaitu $11,000 > 2,0166$. Berdasarkan hasil tersebut, nilai signifikansi yang dihasilkan untuk hipotesis tersebut adalah $0,01 < 0,05$ dan perbandingan antara thitung dan ttabel yaitu $11,000 > 2,0166$ sehingga H_0 ditolak dan H_a di terima yang berarti terdapat pengaruh variabel Kinerja Pelayanan Penundaan Kapal (X) terhadap variabel Jumlah Kunjungan Kapal (Y) pada hasil penelitian ini memiliki pengaruh yang signifikan.

C. PEMECAHAN MASALAH

Pemecahan masalah merupakan solusi yang dapat digunakan untuk memecahkan masalah. Dalam beberapa hal, pihak yang terkait dalam masalah ini melakukan pemecahan masalah yang terbaik untuk mengatasi permasalahan dalam Pengaruh Kinerja Pelayanan Penundaan Kapal terhadap Jumlah Kunjungan Kapal Di PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok. Pada umumnya pengambilan keputusan akan menggunakan pengetahuan, pertimbangan, dan pengalaman untuk memutuskan mana yang paling baik digunakan untuk memecahkan masalah.

Adapun pemecahan masalah setelah menganalisis data diatas antara lain :

1. Berdasarkan Uji Korelasi secara simultan diketahui bahwa variabel kinerja pelayanan penundaan kapal berpengaruh sangat kuat, positif dan signifikan terhadap jumlah kunjungan kapal di PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok di buktikan dengan nilai signifikansi sebesar $0,01 < 0,05$ maka berkorelasi dan variabel X terhadap variabel Y memiliki korelasi dengan derajat hubungan yaitu korelasinya sangat kuat dan bentuk hubungannya ialah Positif. Selain itu, dengan diperoleh hasil perhitungan korelasi diatas sebesar 0,859 ini menunjukkan mempunyai pengaruh yang sangat kuat yaitu berada pada interval (0,80 – 1.0). Maka dapat disimpulkan bahwa hipotesis kinerja pelayanan penundaan kapal dalam penelitian ini diterima. Berdasarkan hasil penelitian ini dapat disimpulkan bahwa semakin baiknya kinerja pelayanan penundaan kapal maka semakin baik jumlah kunjungan kapal jasa keagenan kapal di PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok.
2. Berdasarkan beberapa uji dan di lakukan uji Regresi Linear diketahui bahwa setiap penambahan 1% variabel Kinerja pelayanan penundaan kapal (X) maka akan bertambah sebesar 0,632 jumlah kunjungan kapal di PT Pelabuhan Indonesia

Cabang Tanjung Priok (Y), diperoleh koefisien determinasi (R Square) sebesar 0,738, yang mengandung pengertian bahwa pengaruh variable bebas (Kinerja pelayanan penundaan kapal) terhadap variable terikat (Jumlah kunjungan kapal) adalah sebesar 73,8% dan sisanya sebesar 26,2% berasal dari faktor faktor lain yang tidak diteliti oleh penulis.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan analisis regresi linear sederhana, diperoleh hasil bahwa kinerja pelayanan penundaan kapal memiliki pengaruh positif yang signifikan terhadap jumlah kunjungan kapal.

1. Hasil analisis data terhadap keseluruhan pernyataan responden pada variabel kinerja pelayanan penundaan kapal (X) terlihat bahwa penilaian sebesar 4,36 bobot ideal yang menunjukkan bahwa kinerja pelayanan penundaan kapal berjalan dengan baik. Pernyataan yang memiliki bobot skor tertinggi pada kuesioner variabel X adalah pernyataan 5 dan 10, yaitu PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok selalu mematuhi prosedur keselamatan yang telah ditetapkan dalam pelayanan penundaan kapal dan Pelayanan penundaan kapal PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok Selalu responsif terhadap permintaan yang di ajukan oleh kapal. Sedangkan pernyataan yang memiliki bobot skor terendah pada kuesioner pada variabel X adalah pernyataan nomor 4 yaitu Durasi waktu penundaan kapal yang dibutuhkan untuk menyelesaikan proses pelayanan di PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok adalah efisien. Dari pernyataan tersebut artinya responden menilai bahwa kinerja indikator tersebut masih rendah.
2. Hasil analisis data terhadap keseluruhan pernyataan responden pada variabel jumlah kunjungan kapal (Y) terlihat bahwa penilaian sebesar 4,39 bobot ideal yang menunjukkan bahwa jumlah kunjungan kapal selalu meningkat. Pernyataan yang memiliki bobot skor tertinggi pada kuesioner variabel Y adalah pernyataan 2 yaitu Tonase kapal yang berkunjung meningkat dengan pelayanan penundaan kapal yang optimal. Sedangkan pernyataan yang memiliki bobot skor terendah pada kuesioner pada variabel Y adalah pernyataan nomor 4 yaitu Pelayanan penundaan kapal yang diberikan PT

Pelabuhan Indonesia mempengaruhi peningkatan jumlah kunjungan kapal per bulan. kapal ke pelabuhan PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok setiap bulan. Dari pernyataan tersebut artinya responden menilai bahwa indikator tersebut masih rendah.

3. Hasil uji korelasi meningkat bahwa hipotesis kinerja pelayanan penundaan kapal dalam penelitian ini dapat diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa semakin baik kinerja pelayanan penundaan kapal maka semakin meningkat juga jumlah kunjungan kapal di PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok.
4. Hasil uji regresi linier menunjukkan bahwa pengaruh variabel kinerja pelayanan penundaan kapal (X) terhadap variabel jumlah kunjungan kapal sebesar 73,8%, sehingga 26,2% berasal dari faktor-faktor lain.

B. SARAN

Berdasarkan hasil dari penelitian dan pembahasan yang menyangkut seluruh kesimpulan permasalahan yang diuji, maka peneliti memberikan saran dan masukan yang kiranya dapat memberikan manfaat kepada pihak-pihak yang terkait dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok dalam pelayanan penundaan kapal dengan melakukan pemantauan dan evaluasi berkala terhadap kinerja pelayanan penundaan kapal untuk memastikan bahwa perbaikan yang dilakukan membawa hasil yang diharapkan serta gunakan data dan feedback dari pengguna jasa untuk terus meningkatkan kualitas pelayanan. Meningkatkan kompetensi karyawan melalui pelatihan yang berfokus pada efisiensi kerja dan penanganan operasional yang lebih baik. Menetapkan standar operasi prosedur layanan untuk setiap tahap proses pelayanan kapal. Standar ini harus diketahui dan dipahami oleh seluruh karyawan untuk meningkatkan kinerja dari pelayanan penundaan kapal.
2. Jumlah kunjungan kapal di PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok untuk rencana kapasitas pelabuhan harus ditinjau ulang dan disesuaikan dengan tren industri pelayaran. Optimisasi jadwal kunjungan kapal menggunakan teknologi VTMS dapat membantu menghindari kemacetan. Menawarkan insentif kepada operator kapal dan evaluasi berkala terhadap jumlah kunjungan

kapal yang berkunjung juga penting untuk menjaga relevansi dan kompetitivitas pelabuhan.

3. PT Pelabuhan Indonesia Cabang Tanjung Priok perlu mengambil langkah-langkah penting untuk meningkatkan kinerja pelayanan penundaan kapal, dan jumlah kunjungan kapal. Dengan meningkatkan pelatihan dan sertifikasi, audit berkala, pembaruan prosedur pelayanan penundaan kapal, meninjau ulang rencana kapasitas pelabuhan, meningkatkan kerja sama dengan operator kapal, meningkatkan infrastruktur, optimisasi jadwal kunjungan, dan penawaran insentif akan membantu meningkatkan jumlah kunjungan kapal ke pelabuhan. Langkah-langkah ini akan meningkatkan kinerja pelayanan penundaan kapal, jumlah kunjungan kapal, dan posisi kompetitif pelabuhan dalam industri maritim.
4. Untuk penelitian selanjutnya sebesar 26,2% bisa dilakukan dengan mengganti variabel bebas Kinerja Pelayanan Penundaan Kapal menjadi variabel yang lainnya, misalnya Pengaruh Kesiapan Sarana Bantu dan Prasarana Pelayanan Kapal terhadap Jumlah Kunjungan Kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- Adelyna Ester (2019) *Pengaruh Kinerja Bongkar Muat Terhadap Jumlah Kunjungan Kapal Pada Terminal Peti Kemas Koja, Jakarta: Jurnal Repository Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta*
- Alma, Buchari. (2011). *Manajemen Pemasaran dan PemasaranJasa. Edisi Revisi. Cetakan Ke-9.* Bandung: Alfabeta
- Arikunto, Suharsimi. 2006. *Prosedur Penelitian*, Jakarta: Rineka Cipta
- Ashury Djamaluddin (2023). *Desain Rekayasa : Perencanaan Pelabuhan*
- A. Edy Hidayat N. (2009). *Pengoperasian Pelabuhan*
- Capt. R. P. Suyono, M.Mar, 2007, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut Edisi IV*, Jakarta
- Dadan, F. H. (2021). *Mekanisme Kapal Tunda Untuk Membantu Pandu Di Alur Pelayaran Cilacap.* KARYA TULIS.
- Ghozali, I. (2021). *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program IBM SPSS 26.* Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Ghozali, imam. 2018. *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program IBM SPSS 25.* Semarang: Universitas Diponegoro
- Helien, Fisher, (2004). *Layanan Konsumen dalam Seminggu.* Jakarta: Penerbit Pustaka Publisher.
- Irham Fahmi (2018). *Manajemen Kinerja : Teori dan Aplikasi.* Bandung : Alfabeta
- Kasmir. (2010). *Manajemen Perbankan. Raja Grafindo Persada.* Jakarta
- KM 14 Tahun 2002 *Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan ke Kapal.*
- Mangkunegara, A. P., & Prabu, A. (2017). *Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan (Cetakan 14).* PT. Remaja Rosdakarya.

- PM 93 Tahun 2014 *Tentang Sarana Bantu Dan Prasarana Pemanduan Kapal.*
- PM 57 Tahun 2015 *Tentang Pemanduan Dan Penundaan Kapal.*
- Rubiyanto, R. (2011). Metode penelitian pendidikan. *Surakarta: FKIP PGSD UMS.*
- Sudjatmiko, F.D.C. (1979). *Pokok-pokok pelayaran niaga.*
- Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian Manajemen.* Bandung: Penerbit Alfabeta.
- Sugiyono. 2018. *Metode Penelitian Kuantitatif.* Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2019). Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R& D. Bandung: Alfabeta.
- Sulastiyono, A. (2011). *Manajemen Penyelenggaraan Hotel: Manajemen Hotel.* Bandung: Alfabeta.
- Suryono, Agus. (2001). *Jurnal Administrasi Negara Volume I No. 2 Tentang Manajemen Pelayanan Publik.* Malang. FIA
- UU No.17 Thn.2008 *tentang Pelayaran.*

Lampiran 1
Penggabungan PT Pelabuhan Indonesia (PERSERO)



SALINAN

PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA

NOMOR 101 TAHUN 2021

TENTANG

PENGGABUNGAN PERUSAHAAN PERSEROAN (PERSERO) PT PELABUHAN
INDONESIA I, PERUSAHAAN PERSEROAN (PERSERO) PT PELABUHAN
INDONESIA III, DAN PERUSAHAAN PERSEROAN (PERSERO) PT PELABUHAN
INDONESIA IV KE DALAM PERUSAHAAN PERSEROAN (PERSERO)
PT PELABUHAN INDONESIA II

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

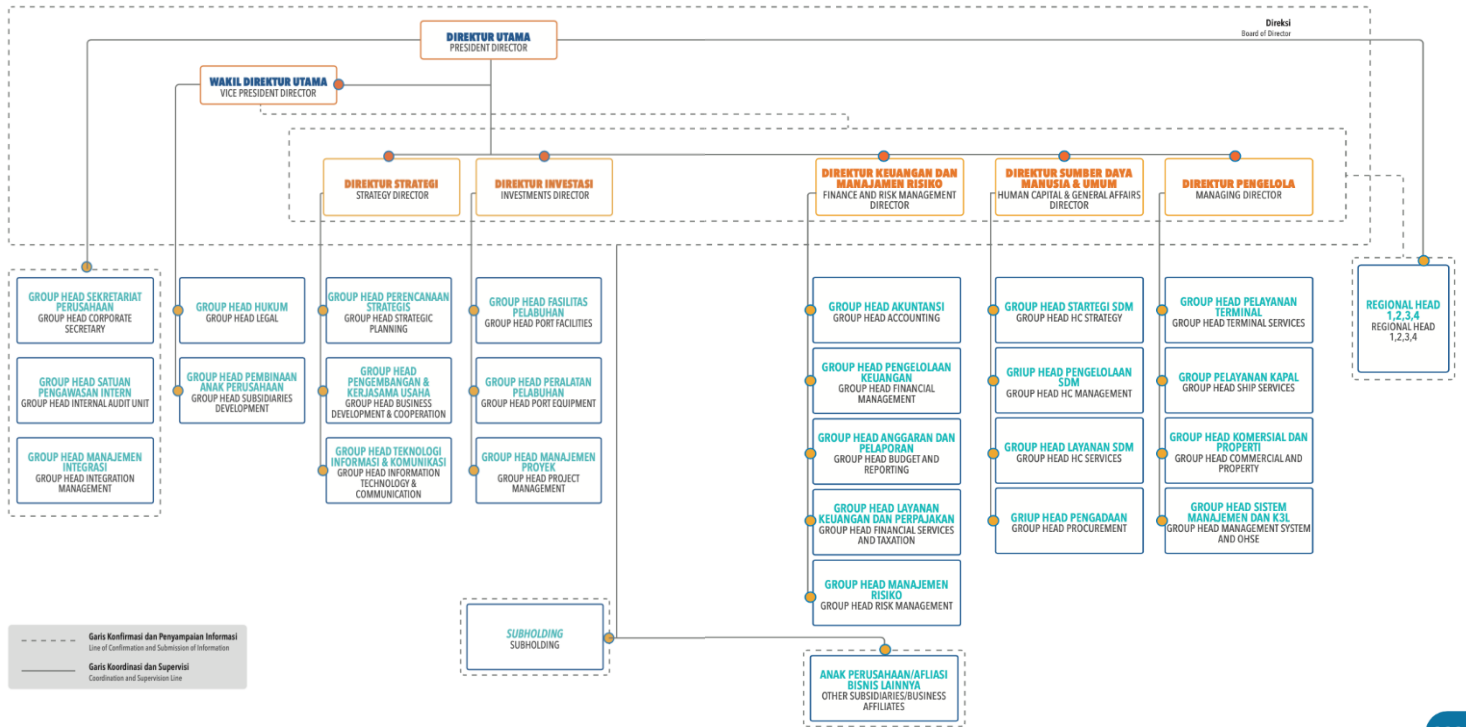
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang : a. bahwa dalam rangka mewujudkan industri kepelabuhanan nasional yang lebih kuat, menurunkan biaya logistik nasional, meningkatkan konektivitas maritim di seluruh Indonesia serta meningkatkan kinerja dan daya saing Badan Usaha Milik Negara di bidang kepelabuhanan dan daya saing global, perlu melakukan penggabungan Perusahaan Perseroan (Persero) PT Pelabuhan Indonesia I, Perusahaan Perseroan (Persero) PT Pelabuhan Indonesia III, dan Perusahaan Perseroan (Persero) PT Pelabuhan Indonesia IV ke dalam Perusahaan Perseroan (Persero) PT Pelabuhan Indonesia II;
- b. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 4 Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 2005 tentang Penggabungan, Peleburan, Pengambilalihan, dan Perubahan Bentuk Badan Hukum Badan Usaha Milik Negara, penggabungan Badan Usaha Milik Negara ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah;

c. bahwa . . .

Lampiran 2

Struktur Organisasi PT Pelabuhan Indonesia (PERSERO)



Lampiran 4

Gross Akte KT. Bima 034

AKTA BALIKNAMA

Nomor : 5387

<p>Akta tanggal : 24 September 2008 Nomor : 5387</p>	<p>----- Pencatatan baliknama sebuah kapal motor motor tunda bernama BIMA 034, seperti diuraikan dalam Surat Ukur tertanggal Tanjung Priok, 28 Juli 2003 Nomor 2063/Ba, dengan ukuran-ukuran ;-----</p> <p>P a n j a n g : 23,78 meter ;-----</p> <p>Mengenai kapal ----- L e b a r : 9,80 meter ;-----</p> <p>motor tunda ----- D a l a m : 4,80 meter ;-----</p> <p>bernama----- Tonase Kotor (GT) : 291 ;-----</p> <p>BIMA 034 ----- Tonase Bersih (NT) : 174 ;-----</p> <p>----- Tanda Selar : GT. 291 No. 2063/Ba ;-----</p> <p>Milik :----- Kapal dibuat di Wuxi China dalam tahun 2002 terutama dari baja dengan satu</p> <p>PT. (Persero) ----- geladak, dua cerobong asap, dilengkapi dengan mesin induk merek YANMAR</p> <p>PELABUHAN ----- ENGINE 2 x 1600 PS dipergunakan dalam pelayaran di laut dan telah</p> <p>INDONESIA II ----- didaftarkan dalam Daftar Umum untuk Pendaftaran dan Pencatatan Baliknama</p> <p>berkedudukan di ----- Kapal di Jakarta sebagai kapal laut dengan Akta Pendaftaran Nomor 3132</p> <p>JAKARTA----- tanggal 21 Mei 2003 atas nama PT. WINTERMAR berkedudukan di Jakarta;--</p>
--	---

----- oooOOOooo -----

-----Pada hari ini **Rabu** tanggal **24 September 2008**-----

telah menghadap kepada kami, Captain, ARIFIN SOENARDJO, Magister Hukum, Kepala Sub Direktorat Pengukuran, Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal, Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Departemen Perhubungan, dalam hal ini bertindak sebagai PEJABAT PENDAFTAR DAN PENCATAT BALIKNAMA KAPAL di Jakarta, berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan tanggal 28 Juli 2005 Nomor KM. 43 Tahun 2005 dan tanggal 30 Mei 2006 Nomor KM. 26 Tahun 2006, atas dasar Keputusan Bersama Menteri Agraria dan Menteri Pelayaran tanggal 24 Juni 1959 Nomor SK/204/Ka, sehubungan

Kab.3/9/12

dengan Keputusan Presiden Republik Indonesia tanggal 13 Nopember 1958 Nomor 219, dibantu oleh MARDIATI Sarjana Hukum, Magister Hukum, Pelaksana Harian Kepala Seksi Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal pada Sub Direktorat Pengukuran, Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal tersebut di atas ;-----

AKTA BALIKNAMA BIMA 034

Lampiran 5

Izin Sarana Bantu Pemanduan Kapal KT. Bima 034



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

JL. MEDAN MERDEKA BARAT No. 8 TELP : (021) 3813269, 3842440 IG : @djplkemenhub151
JAKARTA - 10110 FAX : (021) 3811786, 3845430 FB : Ditjen Perhubungan Laut
EMAIL : djpl@dephub.go.id Twitter : @djplkemenhub151

SURAT PERSETUJUAN PENGGUNAAN SARANA BANTU PEMANDUAN PERSETUJUAN PENGGUNAAN KAPAL TUNDA

Diterbitkan berdasarkan ketentuan Pasal 4
Permenhub Nomor PM 93 Tahun 2014
Nomor : **AL.327/3/14/DJPL/2024**

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

Nama Kapal	Jenis Kapal	Tanda Panggilan	Tempat Pendaftaran	Tanda Pendaftaran
BIMA 034	TUG BOAT	YD 4913	JAKARTA	2003 PST NO. 3132/L

Daya Mesin	Tonase Kotor	Bahan Utama Kapal	Kekuatan Tarik (Bollard Pull)	Tahun Pembangunan
3200 PS	291 GT	BAJA	35 TON	2002

DENGAN INI MENYATAKAN

1. Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2014 tentang Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan Kapal.
2. Bahwa kapal telah memiliki dokumen kapal yang sah sesuai peraturan perundang-undangan terkait.
3. Bahwa kapal layak digunakan dan dapat diberikan persetujuan penggunaan sarana bantu pemanduan kapal sebagai Kapal Tunda untuk melaksanakan kegiatan penundaan kapal di **Perairan Wajib Pandu Kelas I Perairan Pelabuhan Tanjung Priok** yang disediakan oleh **PT PELABUHAN INDONESIA (PERSERO)**.
4. Tanggal selesainya pemeriksaan sebagai dasar penerbitan Surat Persetujuan ini **05 Februari 2024**.
5. Surat persetujuan penggunaan sarana bantu ini berlaku sampai dengan tanggal **04 Februari 2025**.

Diterbitkan di : J A K A R T A
Pada tanggal : 05 Februari 2024
a.n. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR KEPELABUHANAN



DITANDATANGANI SECARA ELEKTRONIK OLEH:
MUHAMMAD MASYHUD, ST., MT.
NIP. 197006221998031001

Catatan:

PT PELABUHAN INDONESIA (PERSERO) bertanggung jawab penuh atas keabsahan, validitas, dan keaslian dokumen serta informasi yang disampaikan dalam pemenuhan persyaratan, serta menjamin dan menghilangkan hak gugat hukum dan/atau upaya hukum lainnya kepada Kementerian Perhubungan yang timbul di kemudian hari.

Lampiran 6

Data Jumlah Kunjungan Kapal Periode 2021-2022

Periode	Jumlah Kunjungan Kapal	
	2021	2022
Januari	290	285
Februari	337	282
Maret	306	270
April	279	293
Mei	310	296
Juni	296	317
Juli	275	306
Agustus	265	281
September	251	278
Oktober	253	270
November	252	243
Desember	242	226
Total	3356	3347

Lampiran 7

Sampel Data Kunjungan Kapal Periode Januari 2022

Nama Kapal	Gross Tonnage	LOA	Tanggal Tiba	Mulai Pelaksanaan	Selesai Pelaksanaan	Gerakan	Kapal Tunda 1	Kapal Tunda 2	Mulai Tunda	Selesai Tunda	Lama Tunda
BUKIT RAYA. KM	6022	100	05-01-2022 12:34	05-01-2022 13:21	05-01-2022 14:18	Masuk	BIMA 034		13:21	14:15	00:54
BUKIT RAYA. KM	6022	100	19-01-2022 11:00	19-01-2022 11:21	19-01-2022 12:37	Masuk	BIMA 034		11:23	12:29	01:05
MV. EVER BLESS	32691	211	23-01-2022 20:00	24-01-2022 00:20	24-01-2022 02:02	Masuk	ABIMANYU III	TB HTS3 /TB SACCI	00:19	01:55	01:36
MV. RANIA	3933	96	25-01-2022 12:58	25-01-2022 04:20	25-01-2022 05:35	Masuk	BIMA II	ARJUNA II 206	03:56	05:57	02:01
KM CAMARA NUSANTARA 1	1587	70	22-01-2022 14:00	22-01-2022 14:05	22-01-2022 15:20	Masuk	TELUK JAKARTA 208		14:10	15:15	01:05
STAR BELITUNG. KM	2534	71	09-01-2022 16:18	09-01-2022 11:20	09-01-2022 12:20	Masuk	ARJUNA I 206		11:51	12:09	00:18
SINGSING 88. TK	897	56	16-01-2022 19:24	16-01-2022 11:31	16-01-2022 11:58	Masuk	ARJUNA I 206		11:22	12:22	01:00
SURYA XXVIII TK	3767	79	31-01-2022 18:47	31-01-2022 11:06	31-01-2022 12:25	Masuk	ARJUNA II 206		11:07	12:16	01:09
KM NEW HUMMER	1371	76	18-01-2022 18:00	20-01-2022 11:13	20-01-2022 12:18	Masuk	ARJUNA I 206	SDS 36	10:52	12:12	01:20
UMSINI KM	14501	144	29-01-2022 19:04	29-01-2022 10:53	29-01-2022 12:11	Masuk	TB HTS3 /TB SACCI HARBOUR	ABIMANYU III	10:42	12:00	01:18

Lampiran 8

Kusioner Variabel X

X1.1	X1.2	X1.3	X1.4	X1.5	X1.6	X1.7	X1.8	X1.9	X1.10	X
4	5	5	4	5	4	4	4	5	4	44
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
3	4	4	4	3	4	4	4	4	4	38
3	2	3	2	2	3	3	2	2	2	24
4	4	3	3	4	4	3	3	4	4	36
4	5	5	5	4	5	4	5	5	5	47
3	3	4	4	4	3	4	4	3	4	36
3	4	4	4	3	4	4	4	4	4	38
3	4	3	3	3	4	4	3	4	4	35
4	5	4	5	5	4	5	5	5	5	47
3	4	4	3	3	4	4	4	4	4	37
3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	32
3	4	4	3	4	3	3	3	4	4	35
4	3	3	4	3	4	3	4	4	4	36
5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	49
5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	48
5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	49
5	4	5	4	5	4	5	4	5	5	46
3	4	4	3	4	4	4	3	3	3	35
5	4	4	4	5	3	4	5	4	4	42
5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	49
4	5	4	4	5	4	4	4	4	4	42
4	5	4	5	5	5	5	4	5	5	47
5	5	4	5	5	5	5	5	4	5	48
4	5	5	4	4	5	4	5	4	5	45
5	5	5	4	4	5	5	5	5	4	47
5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	49
4	4	5	4	5	5	4	4	4	4	43
5	5	5	5	4	5	5	4	5	5	48
5	5	4	4	5	5	5	4	5	5	47
5	5	5	4	5	5	5	4	4	4	46
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
4	3	4	3	4	3	4	3	3	4	35
5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	49
5	4	4	4	4	4	5	4	4	5	43
5	4	5	5	5	4	5	5	5	4	47
5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	49
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
5	4	4	5	5	5	4	5	5	4	46
5	4	5	5	5	5	4	5	5	5	48
5	5	5	4	5	5	5	4	4	5	47
4	5	5	5	4	5	4	5	4	5	46
5	4	4	4	5	5	5	5	4	5	46
4	5	5	5	4	5	5	5	4	5	47
5	4	4	4	4	5	5	5	4	5	46
4	5	5	4	5	4	5	4	4	5	45

Lampiran 9

Kusioner Variabel Y

Y1.1	Y1.2	Y1.3	Y1.4	Y1.5	Y1.6	Y1.7	Y
4	5	5	4	4	5	5	32
5	5	5	5	4	4	5	33
4	5	4	4	5	4	4	30
3	4	3	3	3	3	3	22
5	5	5	5	5	5	5	35
5	5	5	5	5	5	5	35
4	3	4	3	3	3	3	23
3	5	4	3	3	4	3	25
4	3	3	4	3	4	3	24
4	5	5	5	5	5	5	34
4	4	4	4	4	5	4	29
4	3	3	3	3	3	2	21
4	3	4	3	3	3	3	23
3	3	4	4	4	3	3	24
5	5	4	5	5	5	5	34
5	5	4	5	4	5	5	33
5	5	4	5	5	5	4	33
4	5	5	4	5	5	5	33
2	3	3	2	3	3	3	19
4	4	5	4	4	4	4	29
4	5	5	5	5	5	4	33
4	5	4	4	4	4	5	30
5	5	5	5	5	4	5	34
5	5	4	5	5	4	5	33
5	5	5	5	5	5	5	35
5	4	4	5	5	4	5	32
4	5	5	4	5	5	5	33
4	5	4	4	4	5	4	30
5	5	5	5	5	5	5	35
4	5	5	4	5	4	5	32
4	5	5	5	4	5	5	33
5	5	5	5	5	5	5	35
5	5	5	5	5	5	5	35
4	3	3	3	3	4	3	23
5	5	5	5	5	5	5	35
4	4	5	4	4	4	5	30
5	4	5	5	4	5	5	33
5	5	5	5	5	5	5	35
5	5	5	5	5	5	5	35
4	4	5	4	5	4	4	30
5	5	4	4	5	5	4	32
4	5	4	4	5	5	5	32
5	5	5	5	5	5	4	34
5	4	4	5	4	5	4	31
4	5	4	4	5	5	5	32

Lampiran 10

T Tabel

Titik Persentase Distribusi t (df = 1 – 40)

Pr df	0.25 0.50	0.10 0.20	0.05 0.10	0.025 0.050	0.01 0.02	0.005 0.010	0.001 0.002
1	1.00000	3.07768	6.31375	12.70620	31.82052	63.65674	318.30884
2	0.81650	1.88562	2.91999	4.30265	6.96456	9.92484	22.32712
3	0.76489	1.63774	2.35336	3.18245	4.54070	5.84091	10.21453
4	0.74070	1.53321	2.13185	2.77645	3.74695	4.60409	7.17318
5	0.72669	1.47588	2.01505	2.57058	3.36493	4.03214	5.89343
6	0.71756	1.43976	1.94318	2.44691	3.14267	3.70743	5.20763
7	0.71114	1.41492	1.89458	2.36462	2.99795	3.49948	4.78529
8	0.70639	1.39682	1.85955	2.30600	2.89646	3.35539	4.50079
9	0.70272	1.38303	1.83311	2.26216	2.82144	3.24984	4.29681
10	0.69981	1.37218	1.81246	2.22814	2.76377	3.16927	4.14370
11	0.69745	1.36343	1.79588	2.20099	2.71808	3.10581	4.02470
12	0.69548	1.35622	1.78229	2.17881	2.68100	3.05454	3.92963
13	0.69383	1.35017	1.77093	2.16037	2.65031	3.01228	3.85198
14	0.69242	1.34503	1.76131	2.14479	2.62449	2.97684	3.78739
15	0.69120	1.34061	1.75305	2.13145	2.60248	2.94671	3.73283
16	0.69013	1.33676	1.74588	2.11991	2.58349	2.92078	3.68615
17	0.68920	1.33338	1.73961	2.10982	2.56693	2.89823	3.64577
18	0.68836	1.33039	1.73406	2.10092	2.55238	2.87844	3.61048
19	0.68762	1.32773	1.72913	2.09302	2.53948	2.86093	3.57940
20	0.68695	1.32534	1.72472	2.08596	2.52798	2.84534	3.55181
21	0.68635	1.32319	1.72074	2.07961	2.51765	2.83136	3.52715
22	0.68581	1.32124	1.71714	2.07387	2.50832	2.81876	3.50499
23	0.68531	1.31946	1.71387	2.06866	2.49987	2.80734	3.48496
24	0.68485	1.31784	1.71088	2.06390	2.49216	2.79694	3.46678
25	0.68443	1.31635	1.70814	2.05954	2.48511	2.78744	3.45019
26	0.68404	1.31497	1.70562	2.05553	2.47863	2.77871	3.43500
27	0.68368	1.31370	1.70329	2.05183	2.47266	2.77068	3.42103
28	0.68335	1.31253	1.70113	2.04841	2.46714	2.76326	3.40816
29	0.68304	1.31143	1.69913	2.04523	2.46202	2.75639	3.39624
30	0.68276	1.31042	1.69726	2.04227	2.45726	2.75000	3.38518
31	0.68249	1.30946	1.69552	2.03951	2.45282	2.74404	3.37490
32	0.68223	1.30857	1.69389	2.03693	2.44868	2.73848	3.36531
33	0.68200	1.30774	1.69236	2.03452	2.44479	2.73328	3.35634
34	0.68177	1.30695	1.69092	2.03224	2.44115	2.72839	3.34793
35	0.68156	1.30621	1.68957	2.03011	2.43772	2.72381	3.34005
36	0.68137	1.30551	1.68830	2.02809	2.43449	2.71948	3.33262
37	0.68118	1.30485	1.68709	2.02619	2.43145	2.71541	3.32563
38	0.68100	1.30423	1.68595	2.02439	2.42857	2.71156	3.31903
39	0.68083	1.30364	1.68488	2.02269	2.42584	2.70791	3.31279
40	0.68067	1.30308	1.68385	2.02108	2.42326	2.70446	3.30688