

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



SKRIPSI

**PENGARUH MEKANISME PEREKRUTAN *CREW* KAPAL
TERHADAP KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL DI
PT PELAYARAN KORINDO JAKARTA**

Oleh :

MUHAMAD ALIAFI

NRP. 463200654

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2024**

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



SKRIPSI

**PENGARUH MEKANISME PEREKRUTAN *CREW* KAPAL
TERHADAP KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL DI
PT PELAYARAN KORINDO JAKARTA**

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

Oleh :

MUHAMAD ALIAFI

NRP. 463200654

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2024**

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



TANDA TANGAN PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : MUHAMAD ALIAFI
NRP : 463200654
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN (KALK)
Judul : PENGARUH MEKANISME PEREKRUTAN *CREW* KAPAL
TERHADAP KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL
PT. PELAYARAN KORINDO JAKARTA

Jakarta, 04 Juni 2024

Pembimbing Utama

ROMA DORMAWATY, S.Si.T., M.M

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19790413 200212 2 001

Pembimbing Pendamping

DERMA WATTY SIHOMBING, S.E., M.M

Penata (III/c)

NIP. 19840316 201012 2 002

**Mengetahui
Ketua Jurusan KALK**

Dr. VIDYA SELASDINI, M.M., Tr.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19831227 200812 2 002

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




TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : MUHAMAD ALIAFI
NRP : 463200654
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN (KALK)
Judul : PENGARUH MEKANISME PEREKRUTAN *CREW* KAPAL TERHADAP KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL PT. PELAYARAN KORINDO JAKARTA

Ketua Penguji


Dr. ROY KASIONO, M. Sc
Penata (IV/b)
NIP. 19650107 199203 1 001

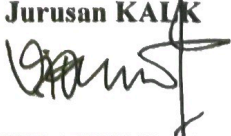
Anggota Penguji


TRI BUDI PRASETYA, S.Si.T., MM
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19801124 200812 1 001

Anggota Penguji


ROMA DORMAWATY, S.Si.T., M.M
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19790413 200212 2 001

**Mengetahui
Ketua Jurusan KALK**


Dr. VIDYA SELASDINI, M.M., Tr.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis ucapkan kepada Allah SWT atas berkah, rahmat dan hidayah-Nya yang tak terkira sehingga penulis dapat menyelesaikan Skripsi ini, dimana hal ini menjadi syarat kelulusan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

Dalam penulisan Skripsi ini, penulis akan mencoba menulis pengalaman yang penulis dapatkan selama melakukan praktek darat di PT. Pelayaran Korindo Jakarta sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul :

“PENGARUH MEKANISME PEREKRUTAN *CREW* KAPAL TERHADAP KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL PT. PELAYARAN KORINDO JAKARTA”

Skripsi ini disiapkan sepenuhnya dengan tujuan untuk memnuhi kebutuhan wajib sebagai taruna dengan tujuan untuk dapat menyelesaikan program Diploma IV Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK) pada program yang diselenggarakan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta. Penyusunan skripsi ini berdasarkan hasil dari pengalaman penulis selama melakukan praktek parat di PT. Pelayaran Korindo Jakarta.

Penulis memahami bahwa dalam menyusun skripsi ini masih terdapat beberapa kekurangan, baik dari segi cara penyampaian, materinya, maupun penggunaan bahasanya, mengingat keterbatasan kemampuan penulis. Bagaimanapun dalam menyiapkan skripsi ini penulis berusaha untuk mengoordinasikan skripsi ini sebaik yang diharapkan. Pada kesempatan ini penulis tidak lupa mengucapkan terimakasih kepada seluruh pihak yang telah membantu sehingga skripsi ini dapat selesai dengan baik. Terutama kepada. Yth :

1. Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M. Maret selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Dr. Vidya Selasдини, S.Si.T., M.M.Tr. selaku Ketua Jurusan KALK.
3. Ibu Roma Dormawaty, S.Si.T., M.M. dosen pembimbing materi yang telah memberikan waktu untuk membimbing materi skripsi ini.

4. Ibu Dermawatty Sihombing.,SE., MM selaku dosen pembimbing penulisan yang telah memberikan waktu untuk membimbing proses penulisan skripsi ini.
5. Kepada Seluruh Dosen, Staf Pengajar, Perwira, Instruktur Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta yang telah membimbing dan mendidik penulis selama dalam masa perkuliahan.
6. Untuk yang tercinta, Ayah Hadi Sutikno dan ibu Dasmi, Kaka Munawaroh serta Kakak Imam Syafiii atas doa dan dukungan secara moril, materil, serta pengorbanan yang tak berujung.
7. Kepada seluruh senior dan staff PT. Pelayaran Korindo yang telah banyak membantu serta mengarahkan penulis sehingga kegiatan Praktik Darat dapat berjalan dengan baik dan lancar.
8. Kepada seluruh angkatan 63 Taruna/i yang selalu hadir di saat susah dan senang, yang selalu tetap semangat di segala keadaan. Kepada taruna–taruni 63 terima kasih kalian sudah menjadi saudara, sahabat, kakak, dan adik yang selalu hadir untuk menyemangati dan menghibur penulis hingga akhir.
9. Kepada seluruh teman – teman KALK VIII E terima kasih atas kerjasama dan bantuan sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.

Akhir kata, penulis juga menyadari bahwa skripsi ini masih terdapat banyak kekurangan. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi penulis sendiri dan juga bagi para pembacanya.

Jakarta, Juli 2024

Penulis,

Muhamad Aliafi

NRP. 463200654/K

DAFTAR ISI

	Halaman
SAMPUL DALAM	i
TANDA TANGAN PERSETUJUAN SKRIPSI.....	ii
TANDA PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi
BAB I : PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi Masalah.....	2
C. Batasan Masalah.....	2
D. Rumusan Masalah	3
E. Tujuan Dan Mafaat Penelitian	3
F. Sistematika Penulisan.....	4
BAB II : LANDASAN TEORI.....	6
A. Pengertian Definisi Operasional.....	6
B. Teori.....	7
C. Kerangka Pemikiran.....	15
D. Hipotesis.....	16
BAB III : METODOLOGI PENELITIAN.....	17
A. Waktu Dan Tempat Penelitian.....	17
B. Metode Pendekatan	17
C. Sumber Data	18
D. Teknik Pengumpulan Data.....	18
E. Subjek Penelitian	22
F. Teknik Analisis Data.....	23

BAB IV	: ANALISIS DAN PEMBAHASAN	30
	A. Deskripsi Data.....	30
	B. Analisis Data.....	44
	C. Pemecahan Masalah.....	55
 BAB V	 : KESIMPULAN DAN SARAN	 57
	A. Kesimpulan.....	57
	B. Saran	58
 DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN		

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4. 1 Struktur Organisasi	31
---------------------------------------	----

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2. 1 Kerangka Pemikiran	15
Tabel 2. 2 Alur Pemikiran.....	15
Tabel 3. 1 Kisi – Kisi Instrumen Penelitian.....	19
Tabel 3. 2 Pedoman Nilai Jawaban Kuesioner	21
Tabel 3. 3 Berikut Tabel Koefisien Realibilitas	25
Tabel 3. 4 Interpretasi Koefisien Korelasi Nilai r.....	26
Tabel 4. 1 Data Berdasarkan Jenis Kelamin	32
Tabel 4. 2 Data Berdasarkan Pendidikan Terakhir	32
Tabel 4. 3 Data Responden Berdasarkan Umur.....	33
Tabel 4. 4 Hasil Jawaban Responden Pernyataan Variabel X.1	34
Tabel 4. 5 Hasil Jawaban Responden Pernyataan Variabel X.2.....	34
Tabel 4. 6 Hasil Jawaban Responden Pernyataan Variabel X.3.....	35
Tabel 4. 7 Hasil Jawaban Responden Pernyataan Variabel X.4.....	35
Tabel 4. 8 Hasil Jawaban Responden Pernyataan Variabel X.5	36
Tabel 4. 9 Hasil Jawaban Responden Pernyataan Variabel X.6.....	36
Tabel 4. 10 Hasil Jawaban Responden Pernyataan Variabel X.7	37
Tabel 4. 11 Hasil Jawaban Responden Pernyataan Variabel X.8.....	37
Tabel 4. 12 Hasil Jawaban Responden Pernyataan Variabel X.9.....	38
Tabel 4. 13 Hasil Jawaban Responden Pernyataan Variabel X.10.....	38
Tabel 4. 14 Hasil Jawaban Responden Pernyataan Variabel Y.1	39
Tabel 4. 15 Hasil Jawaban Responden Pernyataan Variabel Y.2.....	39
Tabel 4. 16 Hasil Jawaban Responden Pernyataan Variabel Y.3.....	40
Tabel 4. 17 Hasil Jawaban Responden Pernyataan Variabel Y.4.....	41
Tabel 4. 18 Hasil Jawaban Responden Pernyataan Variabel Y.5.....	41
Tabel 4. 19 Hasil Jawaban Responden Pernyataan Variabel Y.6.....	42
Tabel 4. 20 Hasil Jawaban Responden Pernyataan Y.7.....	42
Tabel 4. 21 Hasil Jawaban Responden Pernyataan Y.8.....	43
Tabel 4. 22 Hasil Jawaban Responden Variabel Y.9.....	43
Tabel 4. 23 Hasil Jawaban Responden Variabel Y.10.....	44
Tabel 4. 24 Validitas Item.....	45
Tabel 4. 25 Validitas Item Mekanisme Perekrutan Crew Kapal	45

Tabel 4. 26 Validitas Item Kelancaran Operasional Kapal	46
Tabel 4. 27 Hasil Uji Reliabilitas Mekanisme Perekrutan Crew Kapal (X)	48
Tabel 4. 28 Hasil Uji Reliabilitas Kelancaran Operasional Kapal (Y)	49
Tabel 4. 29 Hasil Uji Koefisien Korelasi (r).....	49
Tabel 4. 30 Hasil Uji Koefisien Determinasi (r^2).....	50
Tabel 4. 31 Hasil Analisis Regresi Linier Sederhana	51
Tabel 4. 32 Hasil Uji Normalitas Kolmogorov-Smirnov	52
Tabel 4. 33 Hasil Analisis Pengujian Hipotesis Metode Uji T	54

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Surat izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL)
- Lampiran 2 Data Instrumen Variabel Mekanisme Perekrutan Crew Kapal (X)
- Lampiran 3 Titik Presentase Distribusi t ($df = 1 - 40$)
- Lampiran 4 Distribusi Nilai rtabel Signifikansi 5% dan 1%
- Lampiran 5 *SOP FLOW HRD CREWING*
- Lampiran 6 FORM APLIKASI
- Lampiran 7 Penawaran Lowongan
- Lampiran 8 Foto Kegiatan
- Lampiran 9 Perjanjian Kerja Laut (PKL)
- Lampiran 10 *Crew Condition*
- Lampiran 11 *Crew List*
- Lampiran 12 Iklan *Crew Recruitment*

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

PT. Pelayaran Korindo Jakarta yang merupakan perusahaan Pelayaran turut andil dalam memajukan perekonomian Indonesia di bidang pelayaran. PT. Pelayaran Korindo adalah perusahaan Ship Owner yang memiliki divisi dalam melaksanakan tugas untuk kelancaran operasional Kapal-kapalnya, PT. Pelayaran Korindo memiliki kapal jenis tanker dan kontainer dengan 8 jumlah kapal yang dimiliki yaitu MT. Lamiwuri, MT. Asike 1, MT. New Global, MT. Mutiara Global, MT. Helmy Rejeki, MT. Hanyu Glory dan MT. Griya Flores, Sehingga disini ditekankan pada pengelolaan manusia menjadi bagian yang sangat penting dalam kelancaran operasional kapal yang dimiliki dan dikelola PT. Pelayaran Korindo oleh karena itu perusahaan memiliki kewenangan untuk merekrut awak kapal dengan kualifikasi yang sesuai untuk *crew* kapal.

Sesuai dengan judul penelitian ini mekanisme perekrutan yang menjadi salah satu sebab masalah dominan yang dapat mempengaruhi kinerja, keamanan dan kelancaran operasional kapal pada penulisan skripsi ini yaitu masih belum berjalan dengan baik dan perlu adanya perbaikan. Misalnya dalam proses perekrutan pada bagian wawancara atau interview dan tes tulis, calon *crew* dengan jabatan Captain, Mualim I, Mualim II, Kepala Kamar Mesin, Masinis II yang paling sering tetapi jabatan lain juga masih banyak keluhan dari pelamar karna sulitnya prosedur perekrutan yang ada di PT. Pelayaran Korindo. Keluhan juga kerap dialami oleh *crew* kapal yang akan *sign off* karena belum adanya *crew* yang disiapkan untuk pengganti.

Dalam melaksanakan perekrutan *crew* (*recruitment*) masih banyak kendala dalam mengimplementasikan dari lambatnya proses seleksi dan *recruitment* pelaut yang diperlukan. Terkait dengan penerimaan pelaut, pelamar juga merasakan bahwa proses penerimaan sangat sulit dan tidak efisien karena kurangnya tenaga kerja di divisi

Crewing, karena kekurangan tenaga kerja tersebut menimbulkan beban kerja yang sangat tinggi yaitu proses mekanisme perekrutan *crew* yang menjadi terganggu sehingga tidak terlaksananya masalah pengecekan sertifikasi, Penginformasian dalam proses perekrutan maupun dalam mempersiapkan *crew stand-by* untuk pengganti *crew* di atas kapal dan mengakibatkan *crew* yang sudah habis kontrak di atas kapal harus menunggu dan bekerja lebih lama di atas kapal. hal ini dikarenakan *crew* pengganti belum siap dan dapat mengakibatkan berkurangnya semangat kerja, maupun profesionalisme awak kapal, karena terlalu lamanya mereka bekerja di atas kapal yang dapat mengganggu mental dan emosional *crew* kapal serta dapat mengganggu operasional kapal.

Melihat latar belakang informasi yang diberikan, penulis mencoba mengangkat permasalahan ini dalam skripsi berjudul :

**“PENGARUH MEKANISME PEREKRUTAN *CREW* KAPAL TERHADAP
KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL PT. PELAYARAN KORINDO
JAKARTA”**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang telah penulis uraikan di atas, maka penulis dapat mengidentifikasi masalah antara lain :

1. Kurangnya ketersediaan *crew stand-by*
2. Sulitnya prosedur dalam perekrutan (*recruitment*) *crew* kapal
3. Kurangnya fasilitas dalam pengawasan atau tenaga kerja pada divisi *crewing*
4. Keterlambatan dalam melakukan pengiriman *crew* Kapal
5. Kurangnya pengawasan sertifikasi calon *crew*

C. BATASAN MASALAH

Berdasarkan identifikasi masalah di atas penulis membatasi permasalahan yang akan dibahas dalam penulisan skripsi ini, yaitu :

1. Kurangnya ketersediaan *crew stand-by*
2. Sulitnya prosedur dalam perekrutan (*recruitment*) *crew* kapal

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan batasan masalah di atas penulis merumuskan permasalahan pokok yang akan dibahas dalam penulisan skripsi ini, yaitu :

1. Seberapa besar pengaruh dari hasil penyebab kurangnya ketersediaan *crew* kapal yang *Stand-by* ?
2. Seberapa besar pengaruh dari sulitnya prosedur dalam perekrutan (*recruitment*) *crew* kapal PT. Pelayaran Korindo ?

E. TUJUAN DAN MAFAAT PENELITIAN

1. Tujuan penelitian

Sesuai dengan masalah yang sudah ditentukan maka penelitian ini memiliki tujuan sebagai berikut :

- a. Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh dari hasil penyebab kurangnya ketersediaan *crew* kapal yang *stand-by*
- b. Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh dari sulitnya prosedur dalam perekrutan (*recruitment*) *crew* kapal PT. Pelayaran Korindo

2. Manfaat penelitian

Adapun penulisan laporan ini memiliki 2 manfaat yaitu :

- a. Secara teoritis
 - 1) Untuk pembaca bisa menambahkan pengetahuan dalam bidang pelayaran
 - 2) Untuk peneliti dapat dijadikan referensi penelitian selanjutnya
- b. Secara Praktis
 - 1) Bagi Peneliti
Penelitian ini diharapkan dapat menjadi wawasan baru dan inovasi baru dalam memahami tentang sumber daya manusia
 - 2) Bagi Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran
Sebagai bahan informasi untuk mengolah dan mengelola sumber daya manusia khususnya awak kapal, sebagai data dokumen di perpustakaan
 - 3) Bagi Instansi Terkait
Perusahaan dapat mengatasi keterlambatan *Crew Replacement* sehingga dapat selesai tepat waktu

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika penyusunan skripsi ini terdiri dari 5 (lima) bagian yang saling berkaitan dan dilengkapi dengan daftar pustaka yang dapat dijadikan referensi oleh penulis. Setiap bagian saling mendukung dan berhubungan. Adapun sistematika penyusunan tersebut adalah sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Pada Bab Pendahuluan ini menguraikan latar belakang masalah, perumusan masalah yang mencakup pembatasan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, hipotesis, metode penelitian, serta sistematika penulisan skripsi.

BAB II : LANDASAN TEORI

Menjelaskan teori-teori yang berkaitan dengan judul skripsi secara deduktif, mulai dari teori-teori yang dikembangkan dalam berbagai bidang penelitian hingga teori-teori yang akan digunakan secara khusus untuk mengatasi permasalahan dalam penelitian ini.

BAB III : METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini menjelaskan kapan dan di mana (waktu dan tempat) penulis mengamati dan melakukan penelitian dengan menggunakan teknik pengumpulan data yang dipilihnya teknik tersebut dapat berupa populasi, sampel dan teknik analisis

BAB IV : ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bagian ini, kita membahas isu-isu yang akan diperkenalkan dalam rumusan masalah. Banyaknya sub-bagian sangat bergantung pada tujuan eksplorasi dan luas pembicaraan. Oleh karena itu, dalam subproyek ini persoalannya dibedah dengan menggunakan spekulasi dan perangkat ilmiah yang baru-baru ini dipilih dan dibedakan, misalnya pengujian teori, pengujian informasi dan pemahaman informasi.

BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN

Ini adalah bagian terakhir dari skripsi ini, termasuk tujuan dan gagasan. Tujuan yang diambil dari Bab IV adalah sebagai pemeriksaan dan pembicaraan, sedangkan saran dan pengaturan diberikan dalam pemeriksaan.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. PENGERTIAN DEFINISI OPERASIONAL

1. Perjanjian Kerja Laut (PKL)

Perjanjian Kerja Laut (PKL) adalah perjanjian kerja perseorangan yang dibuat dan ditandatangani antara awak kapal dengan pihak yang bertindak untuk dan atas nama pemberi kerja atau prinsipal yang memuat hak dan kewajiban para pihak dan di sahkan oleh syahbandar.

2. Buku Pelaut

Buku pelaut adalah dokumen resmi negara yang dikeluarkan oleh pemerintah yang berisi identitas fisik pelaut yang tidak berdasarkan standar biometrik sidik jari dan bukan sebagai dokumen perjalanan serta tidak dapat menggantikan paspor.

3. Surat Mutasi Naik/Turun

Mutasi naik adalah proses naik *crew* ke atas kapal untuk menggantikan *crew* yang akan turun dari kapal. sedangkan Mutasi Turun adalah proses bergantinya *crew* di atas kapal dengan *crew* yang akan *on board*.

4. Pelaut

Pelaut adalah setiap orang yang mempunyai kualifikasi keahlian atau keterampilan sebagai awak kapal.

5. Sertifikat Ke pelautan

Sertifikat kepelautan adalah dokumen ke pelautan yang sah dengan nama apa pun yang diterbitkan oleh Menteri Perhubungan .

6. Seleksi

Seleksi adalah suatu rekomendasi atau suatu keputusan untuk menerima atau menolak seorang calon untuk pekerjaan tertentu berdasarkan suatu dugaan tentang kemungkinan-kemungkinan dari calon untuk menjadi tenaga kerja yang berhasil pada pekerjaannya.

7. Buku Sijil

Buku sijil adalah dokumen resmi negara yang di keluarkan oleh pemerintah yang berisi daftar awak kapal yang bekerja di atas kapal sesuai dengan jabatannya dan tanggal naik turunnya yang disahkan oleh Syahbandar.

8. Pemilik Kapal

Pemilik kapal adalah perseorangan, instansi pemerintah kementerian/ lembaga, badan usaha milik negara dan badan hukum Indonesia yang telah memperoleh status badan hukum.

B. TEORI

Pada bab ini, penulis akan menyajikan wawasan mengenai permasalahan yang akan dibahas, mengutip dari berbagai buku yang ditulis oleh para ahli. Pembahasan ini disampaikan secara singkat dan padat, dengan penjelasan yang jelas tentang variabel-variabel yang diamati sesuai dengan objek penelitian. Selain itu, konsep variabel dalam hipotesis dijelaskan dengan dukungan teori dari penelitian sebelumnya. Sebagai dasar penelitian yang akan dilakukan, tinjauan kritis dan tepat terhadap literatur dari buku atau jurnal yang relevan akan dibahas. Untuk memudahkan pembaca memahami skripsi ini, penulis telah mengutip beberapa referensi dari ahli yang membahas teori-teori terkait dengan skripsi ini. Adapun tinjauan pustaka dan teori-teori yang digunakan sebagai landasan teori dalam penulisan skripsi ini meliputi:

1. Pengertian Pengaruh

Menurut Susanto (2022), pengaruh adalah suatu proses yang dilakukan oleh seseorang atau kelompok untuk mengubah perilaku, sikap, atau keyakinan orang lain. Sementara menurut Siahaya (2022), pengaruh adalah suatu tindakan yang dilakukan oleh seseorang atau kelompok untuk mengubah perilaku, sikap, atau keyakinan orang lain.

Menurut (Norman Barry, 2020) pengaruh adalah suatu tipe kekuasaan agar bertindak dengan cara tertentu, terdorong untuk bertindak demikian, sekalipun ancaman sanksi yang terbuka tidak merupakan motivasi yang mendorongnya. Dari definisi di atas dapat disimpulkan pengaruh adalah suatu hal yang dapat mendorong seseorang dalam melakukan sesuatu atau melakukan tindakan bisa berdasarkan perintah ataupun insting seseorang. Dalam kelancaran pelaksanaan

mekanisme perekrutan *crew* kapal terhadap kelancaran operasional kapal PT. Pelayaran Korindo.

2. Pengertian Mekanisme

Mekanisme pada dasarnya yaitu istilah lain yang berasal dari Bahasa Yunani yaitu kata “*machane*” yang berarti instrumen, perangkat, bahan dan peralatan. Menurut Galileo, (2018 : 120) menyatakan bahwa, “Mekanisme yaitu bahwa semua gejala dapat dijelaskan berdasarkan asas-asas mekanik (Mesin). Menurut Robert K. Yin (Metode Penelitian Studi Kasus) Mekanisme adalah serangkaian prosedur, langkah-langkah atau tindakan yang terorganisir dan saling terkait digunakan untuk mencapai tujuan tertentu atau menghasilkan hasil yang diinginkan. Sedangkan menurut Utomo (2020) mekanisme adalah suatu proses yang kompleks dan terorganisir yang terdiri dari berbagai komponen yang saling berinteraksi untuk mencapai tujuan tertentu. Dari definisi diatas dapat disimpulkan mekanisme adalah suatu metode yang digunakan untuk memperoleh hasil yang terstruktur sehingga dapat mencapai hasil yang maksimal dalam pekerjaan dengan memikirkan tujuan dan keterkaitan dalam prosedur yang sudah ada.

3. Pengertian Perekrutan

Menurut Tekkay (2020) rekrutmen adalah suatu proses yang menghasilkan sejumlah pelamar yang berkualifikasi untuk pekerjaan di suatu perusahaan atau organisasi atau rekrutmen adalah proses mencari, menemukan, mengajak dan menetapkan sejumlah orang, baik dalam maupun dari luar perusahaan sebagai calon tenaga kerja dengan karakteristik tertentu seperti yang telah ditetapkan dalam perencanaan SDM.

Menurut *Maritime Labour Convention* (MLC) Perekrutan awak kapal adalah kegiatan yang melibatkan identifikasi kebutuhan tenaga kerja, pengiklanan posisi tersedia, penerimaan lamaran, penilaian kualifikasi, dan pengambilan keputusan untuk merekrut individu yang memenuhi syarat sebagai anggota awak kapal. International Labour Organization (ILO). Di Indonesia sendiri memiliki sistem pengawakan yang tetap seperti perusahaan Badan Usah Milik Negara (BUMN), tetapi di Indonesia pada perusahaan pelayaran swasta memiliki sistem kontrak sesuai dengan SOP yang sudah ditetapkan perusahaan tersebut. Untuk

persyaratan *crew* kapal untuk bisa bekerja diatas kapal harus memenuhi persyaratan yang sudah ditetapkan Dirjen Perhubungan Laut seperti ;

Memiliki sertifikat keahlian pelaut dan sertifikat keterampilan pelaut

- a. Perjanjian Kerja Laut (PKL) perjanjian atau kontrak yang disetujui oleh kedua belah pihak yang sudah disahkan oleh syahbandar.
- b. Sijil awak kapal
- c. Memiliki sertifikat kesehatan dengan standar perhubungan laut minimal 1 tahun dan maksimal 2 tahun masa berlakunya.
- d. Buku Pelaut
- e. Pergantian *crew* kapal (mutasi naik dan mutasi turun) disebabkan oleh beberapa hal kemungkinan
 - 1) Telah habis masa perjanjian kerja
 - 2) Atas permintaan sendiri
 - 3) Cuti
 - 4) Kecelakaan kerja
 - 5) Pemeriksaan kesehatan sampai mendapat surat sehat
 - 6) Mengikuti diklat atau sekolah
 - 7) Mengurus validasi sertifikat, buku pelaut dan paspor

Berdasarkan penjelasan di atas dapat disimpulkan dalam perekrutan awak di perusahaan pelayaran merupakan sesuatu yang sangat penting untuk mencari SDM yang berkualitas dalam menunjang kelancaran operasional dan pengoperasian kapal yang maksimal dan aman dikarenakan *crew* memiliki batas waktu yang sudah ditentukan oleh kontrak kerja yang menjadi perhatian khusus karena melibatkan banyak pilihan.

4. Pengertian *Crew* atau Awak Kapal

Menurut Undang-Undang RI No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Bab I Ketentuan Umum, Pasal 1, Ayat 40, —Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil. Sedangkan menurut Capt. John Martin Downard (2020) awak kapal adalah *crew* profesional yang terdiri dari berbagai bidang keahlian, bekerja

terintegrasi sebagai satu tim untuk memastikan kelancaran fungsi dan kelayakan operasi kapal, serta menjamin keselamatan pelayaran. Dalam susunan di atas kapal terdapat jabatan dari nakhoda sampai dengan *messboy* yang akan memiliki peranan tugas dan tanggung jawab yang berbeda. Menurut UU 17 Tahun 2008 tentang pelayaran nakhoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pelaut adalah seorang yang dipekerjakan oleh pemilik atau operator kapal untuk melaksanakan tugas sesuai dengan jabatannya yang tercatat dalam buku sijilnya, di atas kapal dibagi 2 jabatan yaitu Perwira dan Anak Buah Kapal (ABK) sebagai berikut :

- a. Perwira kapal, terdiri dari *Captain, Chieff Officer, Second Officer*, dan *Third Officer* untuk Bagian *Deck*, sedangkan untuk Bagian *Engine* adalah *Chief Enginer, First Enginer, Second Enginer, Third Enginner, Fourth Enginer*
 - b. Anak Buah Kapal, terdiri dari Bosun, *Able Seaman (AB), Ordinary Seaman (OS), Mess Boy, Chief Cook* untuk Bagian *Deck*, sedangkan untuk Bagian *Engine* adalah *Oiler* dan *Wiper*.
 - c. Setiap Crew kapal memiliki tugas dan tanggung jawab yang berbeda-beda.
- Tugas dan Tanggung Jawab Awak Kapal Bagian Dek

1) Captain atau Nahkoda :

- a) Melengkapi peralatan kapal.
- b) Mengawaki kapal sesuai prosedur dan aturan yang berlaku.
- c) Menjamin kelayakan laut kapal.
- d) Bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran.
- e) Bertanggung jawab atas keselamatan seluruh awak kapal.
- f) Mematuhi perintah pemilik kapal selama tidak bertentangan dengan hukum yang berlaku.

2) *Chief Officer* :

- a) Merawat seluruh bagian kapal kecuali ruang mesin.
- b) Mengawasi muat dan bongkar muatan di palka-palka.
- c) Mengurus administrasi terkait pengangkutan muatan.
- d) Menggantikan Nahkoda saat berhalangan atas perintah Nahkoda.
- e) Mengatur muatan, persediaan air tawar, dan navigasi.

3) *Second Officer* :

- a) Menjaga dan menyiapkan peta laut dan buku panduan pelayaran.
- b) Merawat dan menyimpan alat navigasi *non-elektronik*.
- c) Bertanggung jawab atas operasional radar.
- d) Merawat *gyro compass* dan *autopilot*.
- e) Menjaga *magnetic compass* dan mengisi kompas *error register book* oleh mualim jaga.

4) *Third Officer* :

- a) Merawat dan melengkapi *lifeboats*, *liferafts*, *lifebuoys*, dan *lifejackets* serta administrasinya.
- b) Bertanggung jawab atas perawatan alat pemadam kebakaran, alat pelempar tali, alat semboyan bahaya, dan alat pernapasan.
- c) Menyusun sijil kebakaran, sekoci, orang jatuh ke laut, dan menempatkannya di lokasi yang ditentukan.
- d) Merawat bendera kebangsaan, semboyan internasional, dan perusahaan.
- e) Mengawasi pendugaan tangki air tawar atau *ballast* dan got palka serta mencatatnya di jurnal.

5) *Bosun*:

- a) Memimpin dan mengarahkan ABK *deck*, serta mengambil inisiatif kerja.
- b) Membagi tugas kepada ABK setelah menerima perintah dari *Chief Officer*.
- c) Melakukan ronda rutin, merawat tanggung jawabnya, dan melaporkan kepada Nahkoda.
- d) Memahami pekerjaannya dengan baik dan dapat bekerja sama dengan bagian lain.
- e) Merawat alat kerja yang berada di bawah tanggung jawabnya.

6) *Able Seaman (AB)*:

- a) Menjaga anjungan, tangga (*gangway*), kemudi, dan pengintaian (*look-out*).
- b) Menyiapkan bendera dan alat pemadam di *deck*.

- c) Menjaga kebersihan anjungan dan *gangway*, serta melaksanakan perintah perwira *deck* selama perawatan kapal atau penggunaan alat navigasi.

7) *Ordinary Seaman (OS)* :

- a) Merawat lambung kapal.
- b) Membantu penanganan muatan.
- c) Melaksanakan pekerjaan lain yang diperintahkan.

8) *Mess Boy* :

- a) Membantu semua kegiatan yang diperintahkan.
- b) Menjaga kebersihan dapur.
- c) Menjaga kebersihan area deck atau mess room.

Tugas dan Tanggung Jawab Awak Bagian Mesin

1) *Chief Engineer* :

- a) Memastikan semua personel departemen mesin familiar dengan prosedur yang relevan.
- b) Memberikan perintah yang jelas kepada insinyur dan lainnya di departemen mesin.
- c) Menyesuaikan jam kerja di ruang mesin untuk memastikan semua penjaga cukup istirahat.
- d) Menjaga disiplin, kebersihan, dan praktik kerja aman di departemen mesin.
- e) Mengevaluasi kinerja junior dan melaporkannya kepada Nahkoda.
- f) Mengidentifikasi dan mengatasi potensi bahaya operasional mesin.

2) *Second Engineer* :

- a) Merawat mesin tambahan, generator air tawar, mesin kerek, peralatan tambat, sekoci motor, kompresor darurat, dan pompa kebakaran darurat.
- b) Menganalisis air dan pengolahan kimia untuk sistem air pendingin mesin utama.

- c) Melakukan pemeliharaan preventif alat pemadam kebakaran dan peralatan keselamatan di ruang mesin, serta melaporkan kekurangan kepada *Chief Engineer*.
 - d) Memperbarui catatan pemeliharaan preventif terkait kompresor dan generator.
 - e) Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh *Chief Engineer*.
- 3) *Third Engineer* :
- a) Membantu *Chief Engineer* saat manuver kapal.
 - b) Merawat bahan bakar minyak, pemurnian minyak pelumas, dan filter.
 - c) Mengawasi sistem transfer bahan bakar dan pabrik limbah.
 - d) Merawat peralatan lain di ruang mesin sesuai perintah *Chief Engineer*.
 - e) Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh *Chief Engineer*.
- 4) *Oiler* :
- a) Mencatat pemasukan atau pengeluaran bahan bakar dan minyak lumas.
 - b) Melaporkan kepada Masinis Jaga jika ada kelainan pada indikator minyak.

5. Pengertian Operasional

Pengertian Operasional menurut Rony, et al (2019) operasional adalah suatu kegiatan yang mengelola faktor-faktor produksi untuk menciptakan produk (barang atau jasa) agar bernilai tambah (*added value*) melalui proses transformasi. Menurut Nurdin et al (2019) definisi operasional adalah mendefinisikan variabel secara operasional berdasarkan karakteristik yang diamati yang memungkinkan peneliti untuk melakukan observasi atau pengukuran secara cermat terhadap suatu objek atau fenomena. Menurut Utama (2016:52) yaitu pemberian atau penetapan makna bagi suatu variabel dengan spesifikasi kegiatan atau pelaksanaan atau operasi yang dibutuhkan untuk mengukur, mengategorisasi atau memanipulasi variabel. Definisi operasional mengatakan pada pembaca laporan penelitian apa yang diperlukan untuk menjawab pertanyaan atau pengujian hipotesis. Menurut Nurcahyo & Khasanah (2016:5) definisi operasional variabel penelitian yaitu sebuah

definisi berdasarkan pada karakteristik yang dapat di observasi dari apa pun yang didefinisikan atau mengubah konsep dengan kata-kata yang menguraikan perilaku yang dapat diamati dan dapat diuji serta ditentukan kebenarannya oleh seseorang.

Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa operasional merupakan suatu kegiatan terpadu dari fungsi-fungsi perusahaan yang bertujuan untuk mencapai atau melaksanakan rencana strategis perusahaan. Dengan adanya departemen operasi dalam perusahaan pelayaran. Bagian operasional yang berperan sebagai acuan dalam pengawasan kegiatan kapal dan informasi kegiatan kapal. Peranannya juga bertugas dalam menginformasikan kepada seluruh divisi yang ada di dalam manajemen PT. Pelayaran Korindo agar kelancaran operasional berjalan dengan baik.

6. Pengertian Kapal

Kapal merupakan salah satu transportasi laut yang sering digunakan di Indonesia terutama angkutan barang dan angkutan penumpang, kapal menjadi salah satu transportasi laut yang paling penting di Indonesia yang merupakan negara dengan wilayah perairan yang besar. Menurut PM 52 tahun 2016 tentang penyelenggara dan perusahaan bongkar muat barang dari dan ke kapal Bab I Pasal 1 (2016) kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan dengan tenaga angin, mekanik dan tenaga lainnya, ditarik atau ditunda termasuk dengan kendaraan berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Sedangkan menurut Undang-undang 17 Tahun 2008 pasal 1 ayat 1 tentang pelayaran kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan dengan tenaga angin, mekanik dan tenaga lainnya, ditarik atau ditunda termasuk dengan kendaraan berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah kedua pengertian tersebut memiliki pengertian yang sama. Sementara menurut pasal 309 ayat 1 Kitab Undang - Undang Hukum Dagang (KUHD) menyatakan bahwa kapal adalah semua alat berlayar apa pun nama dan sifatnya.

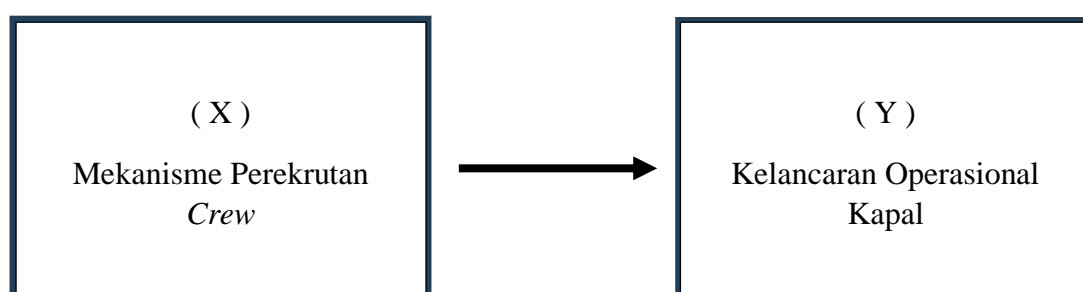
Maka dapat disimpulkan bahwa kapal merupakan akomodasi angkutan laut yang berfungsi sebagai sarana angkutan laut yang mengangkut barang dan penumpang yang memiliki jenis dan bentuk berbeda-beda dengan mesin penggerak yang berbeda.

C. KERANGKA PEMIKIRAN

Menurut Sugiono (2017) menyatakan bahwa kerangka pemikiran adalah suatu konsep atau model konseptual yang dapat memberikan landasan atau dasar pikiran dalam merancang penelitian. Kerangka pemikiran membantu menghubungkan teori dengan realitas empiris. Untuk dapat memaparkan pembahasan dari skripsi ini penulis membuat suatu kerangka berpikir terhadap hal-hal yang menjadi pembahasan pokok yaitu mengenai “Pengaruh Mekanisme Perekrutan *crew* kapal Terhadap Kelancaran Operasional Kapal PT. Pelayaran Korindo Jakarta”

Berdasarkan uraian berbagai teori dan penjelasan dari pendapat para ahli pada tinjauan pustaka sebelumnya untuk mendukung pemaparan bab-bab yang akan dibahas selanjutnya maka perlu ditulis kerangka pemikiran yang akan memudahkan penulis ataupun pembaca dalam memahami skripsi/penulisan karya ilmiah ini. Dari uraian diatas dapat dilihat dari bana alur pemikiran secara garis besar sebagai berikut :

Tabel 2. 1 Kerangka Pemikiran



Keterangan :

X : Mekanisme Perekrutan *Crew*

Y : Kinerja Operasional Kapal

Tabel 2. 2 Alur Pemikiran

Sebab
1. Kurangnya ketersediaan <i>crew stand-by</i>

2. Sulitnya prosedur dalam perekrutan (<i>recruitment</i>) <i>crew</i> kapal
<p>Akibat</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mekanisme perekrutan yang belum optimal 2. Terganggunya kelancaran operasional kapal Jakarta. Pelayaran Korindo
<p>Solusi</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mengoptimalkan mekanisme perekrutan <i>crew</i> pada saat mempersiapkan calon <i>crew</i> yang menggantikannya 2. Memonitoring dan kordinasi setiap proses alur perekrutan
<p>Tujuan</p> <p>Memperlancar operasional kapal di Jakarta. Pelayaran Korindo</p>

D. HIPOTESIS

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian , dimana rumusan telah dinyatakan dalam kalimat tanya. Hipotesis Penelitian merupakan jawaban sementara atas masalah penelitian yang penulis sampaikan di atas. Maka penulis dapat membuat suatu hipotesis atau jawaban sementara tentang jawaban yang akan penulis teliti yaitu :

Ho : Tidak ada hubungan antara Pengaruh Mekanisme Perekrutan terhadap Kelancaran Operasional Kapal Jakarta. Pelayaran Korindo. (Ho : Ditolak)

Ha: Terdapat hubungan antara Pengaruh Mekanisme Perekrutan terhadap Kelancaran Operasional Kapal Jakarta. Pelayaran Korindo. (Ha : Diterima)

BAB III

METODE PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Dalam penulisan ini, penulis mengambil bahan skripsi berdasarkan penelitian lapangan yang dilaksanakan penulis saat melakukan Praktek Darat (PRADA) di Jakarta. Pelayaran Korindo Jakarta yang terhitung pada tanggal 23 Agustus 2022 sampai dengan 23 Agustus 2023 yang dilaksanakan 12 bulan penuh di perusahaan yang sama.

2. Tempat dan Profil Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Jakarta. Pelayaran Korindo Jakarta, berikut data Jakarta. Pelayaran Korindo Jakarta :

Nama	: Jakarta. Pelayaran Korindo
Perusahaan	
Alamat	: Jl. MT. Haryono Kav. 62 Jakarta 12780 Jakarta
Telepone	: +62-21-787-5959
Fax	: +62-21-797- 6176
E-mail	: http://www.korindo.co.id
Jenis Usaha	: Perusahaan Pelayaran (<i>Owner Ship</i>)

B. METODE PENDEKATAN

Menurut Sugiyono (2016:3) mendefinisikan metode penelitian sebagai suatu langkah atau tindakan sistematis yang digunakan oleh peneliti dalam proses pengumpulan data, analisis data, dan interpretasi hasil penelitian. Sedangkan menurut Creswell (2014) John W. Creswel mendefinisikan metode penelitian sebagai “prosdur, teknik atau cara-cara yang digunakan oleh peneliti untuk mengembangkan dan

mengumpulkan data.” Adapun penelitian yang digunakan penulis dalam penulisan skripsi ini yaitu metode kuantitatif yaitu penelitian yang menggunakan analisis numerikal dan angka yang diolah dengan metode statistika. Menurut Sugiono (2019), adalah suatu metode penelitian yang berdasarkan pada filsafat positivisme, sebagai metode ilmiah atau *scientific* karena telah memenuhi kaidah ilmiah secara konkrit atau empiris, obyektif, terukur, rasional serta sistematis.

C. SUMBER DATA

Menurut V. Wiratna Sujarweni (2018) sumber data adalah subjek darimana asal data peneliti itu diperoleh. Apa bila peneliti misalnya menggunakan kuisioner atau wawancara dalam pengumpulan datanya, maka sumber data disebut responden, yaitu orang yang merespon atau menjawab pertanyaan, baik tertulis maupun lisan. Berikut ini jenis sumber data yaitu :

1. Data Primer

Menurut Sugiyono (2019:193) yang dimaksud dengan data primer adalah sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data. Dalam penulisan ini data primer dilakukan dengan menyebarkan kuesioner ke karyawan kantor terutama divisi operasional dan *crew* kapal Jakarta. Pelayaran Korindo Jakarta yang bersedia menjadi responden dalam penulisan skripsi ini.

2. Data Sekunder

Menurut Sugiyono (2019:193) data sekunder adalah sumber yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpulan data. Data sekunder didapatkan dari sumber yang dapat mendukung penelitian antara lain dari dokumen dan literatur yang ada di Jakarta. Pelayaran Korindo Jakarta.

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Dalam membahas dan meneliti suatu masalah, perlu adanya data-data yang berkaitan dengan masalah yang akan dibahas, kemudian disintesis dan di analisis untuk mendapatkan gambaran yang lebih jelas sehingga membantu penulisan menyelesaikan masalah tersebut dengan mudah. Untuk mengumpulkan informasi dan data pada saat penulisan skripsi ini, penulis melakukan penelitian ini menggunakan teknik pengumpulan data sekunder yang diperoleh melalui :

1. Penelitian lapangan

Penelitian ini diperlukan untuk mendapatkan data yang didapatkan melalui

a. Kuesioner atau Angket

Menurut Bahri (2019) Kuesioner adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawabnya. dalam penelitian ini penulis menggunakan kuesioner tertutup yang jawabannya sudah terukur dan sudah disediakan penulis sehingga jawaban responden dapat diukur dan bisa sesuai dengan kebutuhan peneliti :

Tabel 3. 1 Kisi – Kisi Instrumen Penelitian

VARIABEL	DIMENSI	INDIKATOR	Referensi
Mekanisme Perekrutan Crew (X)	Metode Perekrutan	1. Proses perekrutan sesuai dengan prosedur yang sudah ditentukan perusahaan	1. Dessler, G. (2013) <i>Human Resource Management. Person.</i> Buku ini menjelaskan prosedur perekrutan yang sesuai dengan standar perusahaan
	Transparansi	2. Keterbukaan proses seleksi crew	
	Pemahaman kebutuhan crew	3. Memahami kebutuhan crew kapal berdasarkan jenis kapal dan rute kapal	
	Kualitas crew	4. Kemampuan dan keterampilan crew kapal untuk melaksanakan tugas	
	Kepuasan crew	5. Kepuasan crew terhadap proses rekrutmen PT. Pelayaran Korindo	
	Objektivitas	6. Penggunaan Metode evaluasi yang tidak diskriminatif	2. Rynes, S. L., & Cable, D. M. (2003). <i>Recruitment research in the twenty-first century.</i>
	Responsif	7. Ketersediaan untuk memberikan umpan balik kepada pelamar	

VARIABEL	DIMENSI	INDIKATOR	Referensi
	Kesesuaian kualifikasi	8. Kesesuaian antara kualifikasi dengan persyaratan posisi yang dibutuhkan	Handbook of Psychology: Industrial and Organizational Psychology. Ini membahas pentingnya transparansi dalam proses perekrutan
	Kualitas pengalaman pelamar	9. Tingkat kepuasan pelamar terhadap pengalaman proses seleksi	
	Penggunaan teknologi	10. Penggunaan alat atau platform teknologi untuk melakukan wawancara atau evaluasi kandidat	
VARIABEL	DIMENSI	INDIKATOR	Referensi
Kelancaran Operasional Kapal (Y)	Ketersediaan rute dan infrastruktur	11. Ketersediaan jalur pelayaran yang aman dan efisien	1. Stopford, M. (2009). Maritime Economics. Routledge. Buku ini mencakup aspek ekonomi dan infrastruktur dalam pelayaran
	Kondisi fisik kapal	12. Tingkat keausan atau kerusakan struktural sangat minim	
	Kelancaran pekerjaan kantor	13. Kondisi pekerjaan dan proses pelayaran berjalan dengan mudah	
	Keselamatan	14. Awak kapal dapat mengoperasikan kapal secara aman dan menghindari kecelakaan	
	Kendala Teknis		2. IMO (International Maritime Organization).

VARIABEL	DIMENSI	INDIKATOR	Referensi
		15. Perawatan preventif dan pemeliharaan rutin yang dilakukan	(2011). IMO guidelines on the applicatio n of the strategic plan and the high- level action plan of the organizati on. IMO. Dokumen ini memberik an panduan tentang manning dan jumlah awak kapal
	Jumlah	16. Jumlah awak kapal sesuai kebutuhan operasional kapal	
	Kelancaran administrasi	17. Kelengkapan dokumen dan perizinan yang diperlukan sebelum berlayar	
	Kopetensi	18. Awak kapal memiliki kompetensi yang relevan	
	Monitoring	19. Fleksibel dalam mengetahui proses dan alur kapal	
	Efesiensi	20. Awak kapal dapat mengoperasikan kapal secara efisien dan menghemat biaya operasional	

Metode pembobotan berdasarkan skala *linkert* akan digunakan untuk mengubah tanggapan kualitatif menjadi tanggapan kuantitatif, dengan rincian sebagai berikut :

Tabel 3. 2 Pedoman Nilai Jawaban Kuesioner

Pilihan Jawaban	Bobot Nilai
SS = Sangat Setuju	5

S = Setuju	4
KS = Kurang Setuju	3
TS = Tidak Setuju	2
STS = Sangat Tidak Setuju	1

a. Observasi (Pengamatan)

Seperti yang dikemukakan oleh Sutrisno Hadi (2022) Observasi adalah proses kompleks yang melibatkan berbagai fungsi biologis dan psikologis. Observasi dapat diartikan sebagai pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap gejala-gejala yang tampak dalam suatu situasi atau kondisi tertentu.. Dalam penelitian ini penulis melakukan pemangapan langsung seluruh kegiatan manajemen di PT. Pelayaran Korindo Jakarta melalui praktek kerja nyata kurang lebih 12 bulan.

b. Studi Pustaka

Studi pustaka adalah kegiatan yang dilakukan untuk mengumpulkan dan Menganalisis informasi yang relevan dengan topik atau masalah yang akan diteliti. Dengan melakukan studi pustaka, peneliti dapat memperoleh pemahaman yang lebih baik tentang topik atau masalah yang akan diteliti serta dapat menemukan ide-ide baru untuk penelitian.

d. Studi Dokumentasi

Studi dokumentasi adalah teknik pengumpulan data dengan cara melampirkan bukti foto dan dokumen pendukung lainnya dalam mendukung informasi yang valid untuk skripsi ini. Antara lain proses penerimaan *crew*, pembagian perlengkapan keselamatan, dan *crew list*.

E. SUBJEK PENELITIAN

1. Populasi

Menurut Morissan (2021) populasi adalah kumpulan dari berbagai macam objek, variabel, fenomena, dan juga konsep. Seorang peneliti dapat melakukan penelitian terhadap anggotanya dalam populasi jika mengetahui karakteristik khusus dari populasi tersebut. Adapun populasi penelitian ini yaitu karyawan kantor PT. Pelayaran Korindo Jakarta dan *Crew* kapal PT. Pelayaran Korindo Jakarta yaitu sebanyak 30 orang.

2. Sampel

Menurut sugiyono (2023) adalah sebagian dari populasi yang memiliki karakteristik yang sama dengan populasi tersebut. Sedangkan menurut Suharsimi Arikunto (2010:112) sebaliknya, lebih baik mengambil secara keseluruhan subjek penelitian jika populasinya kurang dari 100 orang. Namun, jika populasinya lebih besar dari 100 orang, maka dapat diambil 10-15 persen atau 20-25 persen dari total populasi. Menurut penelitian ini, sampelnya terdiri dari karyawan PT. Pelayaran Korindo Jakarta, yang berjumlah 30 orang responden. Oleh karena itu, menggunakan sampel peneliti sebagai unit observasi.

F. TEKNIK ANALISIS DATA

Setelah dengan jelas mengetahui masalah dan tujuan penelitian serta menetapkan hipotesis, pengumpulan data. Data yang diperoleh masih merupakan mentah yang kemudian harus ditangani terlebih dahulu sebelum dilakukan analisis data tersebut. Oleh karena itu, penulis mengambil metode pendekatan kuantitatif yaitu dengan menganalisis dua variabel yang saling berkaitan. Dalam penelitian ini penulis menggunakan variabel bebas yaitu (X) dan variabel dependen (Y). Penelitian ini bergantung pada besarnya hubungan atau pengaruh antara kedua variabel tersebut., teknik analisis statistik yang dilakukan penulis adalah sebagai berikut

1. Uji Validitas

Uji validitas adalah suatu alat ukuran yang menunjukkan tingkat kesesuaian antara data yang sesungguhnya terjadi pada objek dengan data yang dapat dikumpulkan oleh peneliti, (Arikunto, 2022). Oleh karena itu, instrument yang valid adalah instrument yang benar-benar valid dan sesuai dengan pengukuran yang hendak diukur. Penelitian ini menggunakan kuisioner atau angket dengan alat pengukurnya. Agar valid, skor suatu pertanyaan harus berkorelasi dengan skor total seluruh pertanyaan. Penulis menggunakan rumus *product moment pearson* untuk menghitung nilai korelasinya.

Rumus Validitas = Rumus Koefisien Korelasi

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

Keterangan :

r = Koefisien korelasi

n = Jumlah responden

$\sum X$ = Jumlah skor *item Instrument*

$\sum Y$ = Jumlah total skor

$\sum X^2$ = Jumlah kuadrat skor

$\sum Y^2$ = Jumlah kuadrat total skor jawaban

$\sum XY$ = Jumlah perkalian skor jawaban suatu *item* dengan total skor

Validitas penelitian dilakukan dengan analisis item. Proses ini dilakukan dengan membandingkan nilai r_{hitung} dan r_{tabel} untuk *Degree of Freedom* (df) = $n-2$, dimana n adalah jumlah sampel. Ini dilakukan dengan SPSS 25.0 pengambilan keputusan :

- a) Jika r_{hitung} positif dan $r_{hitung} > r_{tabel}$, maka pernyataan penelitian tersebut di *valid*.
- b) Jika r_{hitung} negatif dan $r_{hitung} < r_{tabel}$ maka pernyataan penelitian tersebut dianggap tidak *valid*.

2. Uji Reliabilitas

Menurut Sugiyono ((Sugiyono, Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Kombinasi, 2017:130) menyatakan bahwa uji reliabilitas adalah sejauh mana hasil pengukuran dengan menggunakan objek yang sama, akan menghasilkan data yang sama. Uji reliabilitas dilakukan secara bersama-sama terhadap seluruh pernyataan. Untuk menguji reliabilitas digunakan metode *split half*, hasilnya dapat dilihat dari nilai *Correlation Between Forms*. Hasil penelitian yang dapat diandalkan muncul Ketika data serupa tersedia pada waktu yang berbeda. Instrument yang reliabel adalah instrument yang dapat mengukur objek yang sama berkali-kali dan memberikan data yang sama.

$$r_{AB} = \frac{(n \sum AB) - (\sum A \sum B)}{\sqrt{[n(\sum A^2) - (\sum A)^2][n(\sum B)^2 - (\sum B)^2]}}$$

Keterangan :

r_{AB} = Korelasi *Pearson Product Moment*

$\sum A$ = Jumlah total skor belahan ganjil

$\sum B$ = Jumlah total skor belahan genap

$\sum A^2$ = Jumlah kuadrat skor belahan ganjil

$\sum B^2$ = Jumlah kuadrat skor belahan genap

$\sum AB$ = Jumlah perkalian skor jawaban belahan ganjil dan genap

Item tersebut memberikan tingkat reliabel yang cukup tinggi jika nilai korelasinya 0,7 atau lebih tinggi. Sebaliknya, jika nilai korelasinya kurang dari 0,7 itu menunjukkan bahwa item tersebut kurang reliabel. Sedangkan reliabel merupakan kemampuan kuesioner memberikan hasil pengukuran yang konsisten. (Triton, 2013) mengatakan kategori koefisien alpha berikut :

Tabel 3. 3 Berikut Tabel Koefisien Realibilitas

Alpha	Tingkat Reliabilitas
0,00 – 0,20	Kurang Reliabel
0,20 – 0,40	Agar Reliabel
0,40 – 0,60	Cukup Reliabel
0,60 – 0,80	Reliabel
0,80 – 1,00	Sangat Reliabel

Koefisien alpha ini diperoleh dari hasil perhitungan dengan menggunakan formula umum untuk koefisien alpha.

$$\alpha = \frac{K}{k - 1} \left(1 - \frac{K \sum s_{yi}^2}{s_{total}} \right)$$

Keterangan :

α = koefisien alpha

K = jumlah belahan

S^2 = total varian semua *item*

s_{xtotal} = varian skor total

3. Analisis Koefisien Korelasi

Analisis koefisien korelasi digunakan untuk mengetahui arah dan kuatnya hubungan antar dua variable atau lebih. Arah dinyatakan dalam bentuk hubungan positif atau negatif sedangkan kuat atau lemahnya hubungan dinyatakan dalam besarnya koefisien korelasi. (Sugiyono, 2017:286).

Dalam penelitian ini, analisis koefisien korelasi digunakan untuk mengetahui apakah diantara dua variable terdapat hubungan dan jika terdapat hubungan, bagaimana arah hubungan dan seberapa besar hubungan tersebut. Secara teoritis dua variable dapat sama sekali berhubungan ($r=0$), berhubungan secarasempurna ($r=1$), atau antara kedua angka tersebut. Arah korelasi juga dapat positif (berhubungan searah) atau negatif bebas (*independent variable*) yang dinyatakan dalam (X) dan variable tidak bebas (*dependent variable*) yang dinyatakan dalam (Y), Adapun rumus mencari koefisien korelasi adalah :

$$R = \frac{n(\sum X.Y) - (\sum X) . (\sum Y)}{\sqrt{n \sum X^2 - (\sum X)^2 . n \sum Y^2 - (\sum Y)^2}}$$

Dimana :

r_{xy} = koefisien korelasi antara variable X dan Y

n = banyaknya data

x = *independent variable*

y = *dependent variable*

Kuat atau tidaknya hubungan antara variabel X dan Y dinyatakan dalam nilai yang besarnya berkisar antara $-1 < r < 1$:

- Bila $r = -1$ atau mendekati -1 , ada hubungan antara variabel X dan variabel Y, dimana hubungan sangat kuat dan negatif.
- Bila $r = +1$ atau mendekati 1 , ada hubungan antara variabel X dan variabel Y, dimana hubungan sangat kuat dan positif.
- Bila $r = 0$, tidak ada hubungan antara variabel X dan variabel Y dengan kata lain hubungan sangat lemah.

Berikut table pedoman untuk memberikan interpretasi koefisien korelasi :

Tabel 3. 4 Interpretasi Koefisien Korelasi Nilai r

Interpretasi Koefisien	Tingkat Hubungan
Antara 0.00 – 1.99	Korelasi Sangat Rendah

Antara 0.20 – 0.399	Korelasi Rendah
Antara 0.40 – 0.599	Korelasi Sedang
Antara 0.60 – 0.799	Korelasi Kuat
Antara 0.80 – 1.00	Korelasi Sangat Kuat

Sumber : sugiyono (2013 : 250)

4. Analisis Koefisien Penentu atau Koefisien Determinasi

Analisis koefisien penentu yaitu untuk mengetahui seberapa besar kontribusi variable independent (X) terhadap variable dependent (Y) digunakan rumus koefisien determinasi sebagai berikut :

$$KD = R^2 \times 100\%$$

Keterangan :

KD = Koefisien Determinasi

R = Koefisien korelasi X dan Y

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

Menentukan kelayakan penelitian menggunakan model regresi linier. Jika mendekati 1 maka layak digunakan, sedangkan apabila mendekati 0, maka tidak layak digunakan.

5. Analisis Regresi Linear Sederhana

Analisis regresi linear sederhana adalah metode statistik yang digunakan untuk mempelajari hubungan antara dua variabel. Variabel dependen (Y) variabel yang diprediksi dan variabel independen (X) variabel yang digunakan untuk memprediksi variabel dependen. Analisis regresi linear sederhana juga memprediksi nilai satu variabel berdasarkan nilai variabel lain seperti memprediksi nilai Y untuk nilai X. Jadi penulis bisa mengetahui sejauh mana pengaruh mekanisme perekrutan *crew* terhadap kelancaran operasional kapal PT. Pelayaran Korindo Jakarta dilakukan dengan rumus regresi linear sederhana yaitu :

$$Y' = a + bX$$

Persamaan regresi linear sederhana dinyatakan dalam bentuk :

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

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

Dimana :

Y' = variabel dependen

X = variabel independent

a = konstanta (nilai Y' apabila $X = 0$)

b = koefisien regresi (nilai peningkatan ataupun penurunan)

6. Uji Normalitas

Uji normalitas adalah sebuah metode statistika yang digunakan untuk menentukan apakah data yang diamati berdistribusi normal atau tidak. Distribusi normal, yang dikenal juga sebagai gaussian atau lonceng adalah kurva simetris dengan rata – rata, median dan modus di titik tengah. Dalam buku “*statistical Methods*”, snedecor menyatakan bahwa uji normalitas adalah salah satu langkah penting dalam analisis data. dia merekomendasikan penggunaan beberapa uji normalitas seperti uji *Shapiro-wilk* dan uji *kolmogorov-smirnov*. Dalam penelitian ini penulis menggunakan uji normalitas 1 sampel KS yaitu metode statistika non-parametrik untuk menguji apakah data yang diamati berasal dari populasi yang berdistribusi normal. Uji ini membandingkan distribusi kumulatif data (CDF) dengan distribusi kumulatif teoritis (CDF) normal. Dasar pengambilan keputusan sebagai berikut :

- a. Jika nilai Signifikansi $> 0,05$, maka nilai residual berdistribusi normal
- b. Jika nilai signifikansi $< 0,05$, maka nilai residual tidak berdistribusi normal.

7. Uji Hipotesis

Uji hipotesis adalah suatu prosedur statistic yang digunakan untuk menentukan apakah hipotesis yang diajukan oleh peneliti didukung oleh data yang diperoleh dari peneliti, Mukjizatun (2020). Uji hipotesis tidak bertujuan untuk menentukan mana yang benar atau yang salah tetapi menguji dapat diterima atau tidaknya hipotesis yang bersangkutan. Pengujian hipotesis dilakukan dengan cara membandingkan nilai t_{hitung} terhadap t_{tabel} untuk mengetahui nilai t_{hitung} digunakan rumus :

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

Dimana :

R = koefisien korelasi

N = jumlah data

Untuk mengetahui nilai t_{tabel} digunakan tabel distribusi t pada $n - 2$ a 0,05. Atau membandingkan anatara Tingkat signifikansi t dari hasil pengujian dengan nilai alpha (α) yang digunakan dalam penelitian ini yaitu sebesar 5% (0,05). Adapun kriteria pengujian sebagai berikut :

a. Membandingkan antara r_{hitung} dengan t_{tabel}

Jika $t_{hitung} < t_{tabel}$ maka variabel independent secara individual tidak berpengaruh terhadap variabel dependen.

b. Berdasarkan probabilitas

Jika probabilitas signifikansi lebih kecil dari 0,005 atau 5% (α), maka variabel independent secara individual mempengaruhi variabel dependen
Dengan keterangan

H_0 = hipotesis semula atau hipotesis o di terima jika $t_{hitung} \leq$ dari t tabel, dimana tidak ada hubungan antara variabel X terhadap variabel Y, maka tidak signifikan.

H_a = hipotesis statistik atau hipotesis analisis di tolak jika $t_{hitung} \geq$ dari t tabel, dimana ada hubungan antara variabel X terhadap variabel Y, maka signifikan. (Sugiyono, 2018)

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Pada bab ini penulis akan membahas mengenai permasalahan data dan fakta yang ditemui serta memaparkan beberapa kejadian yang penulis alami pada saat melakukan Praktek Darat (PRADA) di PT. Pelayaran Korindo selama 12 bulan. Untuk memudahkan peneliti, penulis memberikan deskripsi data, data yang aktual dan relevan meliputi :

1. Sejarah singkat perusahaan

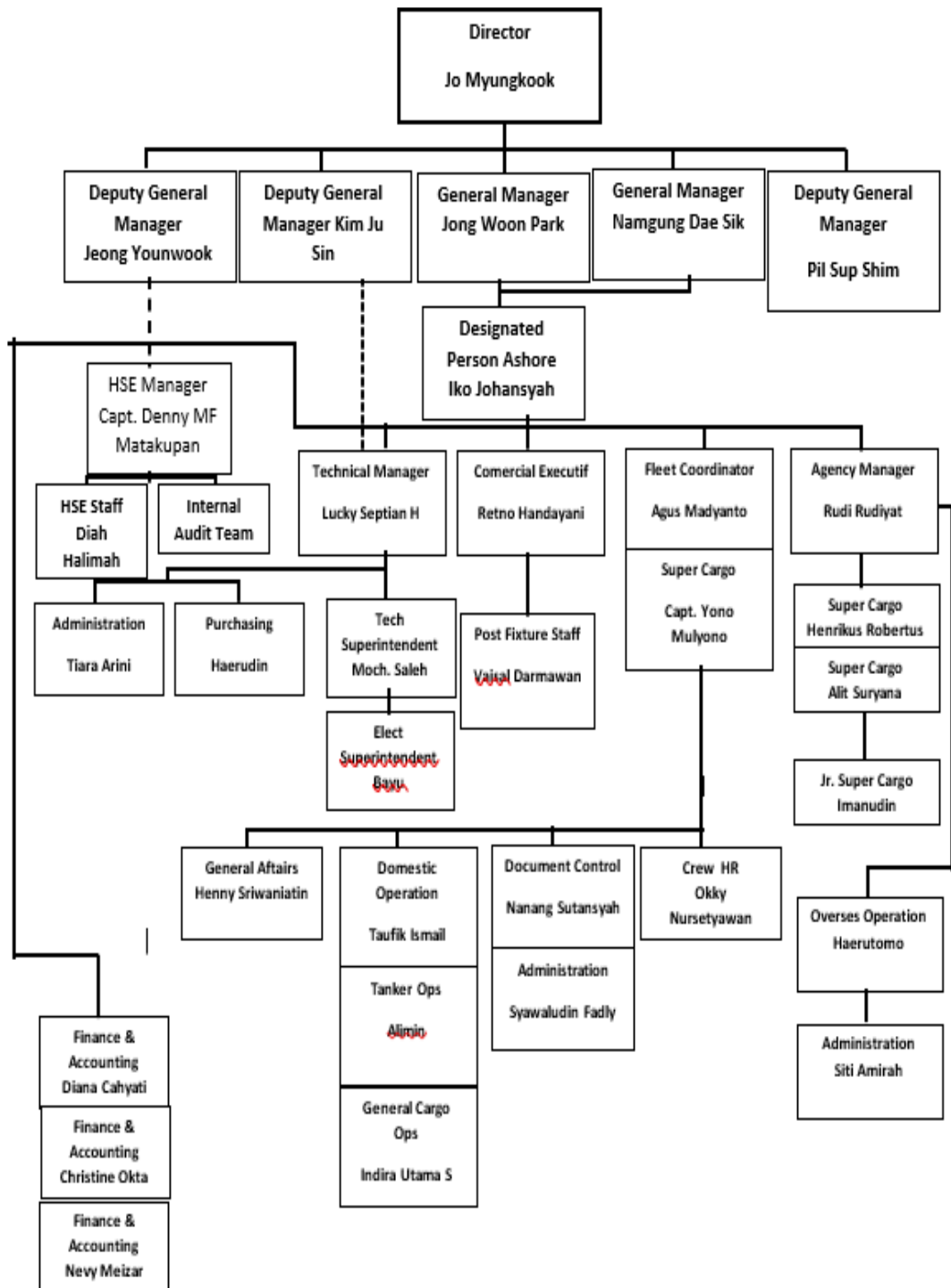
PT Pelayaran Korindo didirikan dengan Akte Notaris Rina Utami Djauhari, SH No. 03 tanggal 10 Januari 2012. Sebelumnya PT Pelayaran Korindo ini bernama PT Dowentindo Jaya dengan Akte Notaris Mohamad Ali No. 48 tanggal 27 Juli 1987. Kemudian diubah lagi dengan nama PT Pelayaran Dowentindo Nusantara dengan Akte Notaris Ny.Nany Werdiningsih Sutopo No 38 tanggal 27 November 1997 kemudian diubah lagi dengan nama PT Pelayaran Korindo didirikan dengan Akte Notaris Rina Utami Djauhari, SH No. 03 tanggal 10 Januari 2012.

Crewing Division yang bertugas:

- a. Mengadakan perekrutan Karyawan Laut
- b. Mengatur Pemberangkatan Karyawan sampai dengan Join di atas Kapal (*Tiketing*, Akomodasi, Transportasi, MCU, dan membuat PKL)
- c. Mengevaluasi seluruh Karyawan Laut
- d. Membuat *Budget Salary*, *Overtime*, dan Asuransi
- e. Mengadakan internal audit pada seluruh armada dan karyawan laut.
- f. Memberikan *Training* keselamatan di atas kapal.

a. Struktur Organisasi

Gambar 4. 1 Struktur Organisasi



2. Analisis Profil Responden

Berdasarkan karyawan yang PT. Pelayaran Korindo yang berjumlah 35 orang sebagai sampel peneliti hanya memberikan kepada 30 karyawan yang sudah menggunakan rumus *Product moment* $n-2$ yang memiliki kapabilitas dalam menjawab pertanyaan yang peneliti buat melalui kuesioner.

a. Jenis Kelamin

Berikut merupakan paparan data jenis kelamin yang menjawab kuesioner yang penulis buat dapat dilihat sebagai berikut.

Tabel 4. 1 Data Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Jumlah Responden	Persentase
Laki- Laki	22	73,3 %
Perempuan	8	26,7 %
Total	30	100 %

Sumber : hasil kuesioner tahun 2023

Berdasarkan tabel 4.2 dari hasil kuesioner di atas sebanyak 30 orang responden, 22 orang menjawab kuesioner jenis kelamin laki-laki dengan persentasenya 73,3% dan 8 orang menjawab kuesioner jenis kelamin Perempuan dengan persentasenya 26,7 persen. Hal ini menunjukkan bahwa sampel cenderung berjenis kelamin laki-laki.

b. Pendidikan Terakhir

Berdasarkan data yang diperoleh melalui kuesioner ini, latar belakang Pendidikan terakhir dari responden dimulai dari Sekolah Menengah Atas (SMA) sampai dengan Sarjana (S2). Berikut hasil data lebih jelasnya dapat dilihat melalui tabel 4.3 di bawah ini :

Tabel 4. 2 Data Berdasarkan Pendidikan Terakhir

Pendidikan Terakhir	Jumlah Responden	Persentase (%)
SMA	1	3,3%
SMK	1	3,3%
DIPLOMA	16	53,3%

S1	11	36,7%
S2	1	3,3%
TOTAL	30	100%

Sumber : hasil kuesioner tahun 2023

Berdasarkan tabel di atas melalui Pendidikan terakhir terbanyak yaitu Diploma dengan responden 16 hasil presentase 53,3% sedangkan dengan Pendidikan terakhir lainnya yaitu SMA dengan responden 1 orang hasil persentase 3,3%, SMK dengan responden 1 hasil persentase 3,3%, S1 dengan responden 11 hasil persentase 36,7% dan S2 dengan responden 1 hasil persentase 3,3%. Dapat disimpulkan dari tabel dan penjelasan di atas bahwa responden dengan Pendidikan terakhir Diploma lebih banyak.

c. Umur Responden

Berdasarkan data yang diperoleh penulis melalui hasil kuesioner yang menjadi responden berdasarkan umur, untuk lebih jelasnya terdapat di tabel 4.3 berikut ini :

Tabel 4. 3 Data Responden Berdasarkan Umur

Umur	Jumlah Responden	Persentase
20 – 30	10	33,3%
30 – 40	15	50%
40 – 55	5	16,7%
Total	30	100%

Sumber : hasil kuesioner 2023

Berdasarkan tabel 4.4 umur responden terbanyak dari data di atas yaitu dengan umur 30 – 40 tahun dengan responden 15 hasil persentase 50% sedangkan dengan umur responden yang lainnya yaitu 20 - 30 tahun dengan responden 10 hasil persentase 33,3% dan umur 40 – 55 tahun dengan responden 5 hasil persentase 16,7%. Dapat disimpulkan bahwa responden dengan umur 30 - 40 lebih banyak.

3. Mekanis Perekrutan *Crew* Kapal

Pada variabel Mekanisme Perekrutan *Crew* Kapal terdiri dari 10 pertanyaan yang digunakan penulis dalam penelitian ini, setelah itu hasil dari beberapa pertanyaan tersebut akan dipecah sesuai dengan variabel yang berkaitan yaitu variabel Mekanisme Perekrutan *Crew* Kapal (X) untuk lebih jelasnya dapat dilihat tabel sebagai berikut :

Tabel 4. 4 Hasil Jawaban Responden Pernyataan Variabel X.1

Pendapat	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	13	43,3%	65
S (4)	10	33,3%	40
KS (3)	7	23,3%	21
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	126

Berdasarkan tabel di atas dapat kita lihat bahwa responden dengan pilihan Sangat Setuju (SS) sebanyak 43,3% dengan responden 13 dan total bobot 65, Setuju (S) sebanyak 33,3% dengan responden 10 dan total bobot 40, Kurang Setuju (KS) sebanyak 23,3% dengan responden 7 dan bobot 21, jumlah total bobot mencapai 126. Dapat disimpulkan bahwa responden dengan opsi pilihan Sangat Setuju (SS) lebih banyak yaitu dengan persentase 43,3%.

Tabel 4. 5 Hasil Jawaban Responden Pernyataan Variabel X.2

Pendapat	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	19	63,3%	95
S (4)	4	13,3%	16
KS (3)	4	13,3%	12
TS (2)	3	10%	6
STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	134

Berdasarkan tabel di atas dapat kita lihat bahwa responden dengan pilihan Sangat Setuju (SS) sebanyak 63,3% dengan responden 19 dan total bobot 95, Setuju (S) sebanyak 13,3% dengan responden 4 dan total bobot 16, Kurang Setuju (KS) sebanyak 13,3% dengan responden 4 dan bobot 6, dan Tidak Setuju (TS) sebanyak 10% dengan responden 3 dan total bobot 6, jumlah total bobot mencapai 134. Dapat disimpulkan bahwa responden dengan opsi pilihan Sangat Setuju (SS) lebih banyak yaitu dengan persentase 63,3%.

Tabel 4. 6 Hasil Jawaban Responden Pernyataan Variabel X.3

Pendapat	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	12	40%	60
S (4)	11	36,7%	44
KS (3)	7	23,3%	21
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	125

Berdasarkan tabel di atas dapat kita lihat bahwa responden dengan pilihan Sangat Setuju (SS) sebanyak 40% dengan responden 12 dan total bobot 60, Setuju (S) sebanyak 36,7% dengan responden 11 dan total bobot 44, Kurang Setuju (KS) sebanyak 23,3% dengan responden 7 dan bobot 21, jumlah total bobot mencapai 125. Dapat disimpulkan bahwa responden dengan opsi pilihan Sangat Setuju (SS) lebih banyak yaitu dengan persentase 40%.

Tabel 4. 7 Hasil Jawaban Responden Pernyataan Variabel X.4

Pendapat	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	15	50%	75
S (4)	9	30%	36
KS (3)	5	16,7%	15
TS (2)	1	3,3%	2
STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	128

Berdasarkan tabel di atas dapat kita lihat bahwa responden dengan pilihan Sangat Setuju (SS) sebanyak 50% dengan responden 15 dan total bobot 75, Setuju (S) sebanyak 30% dengan responden 9 dan total bobot 36, Kurang Setuju (KS) sebanyak 16,7% dengan responden 5 dan bobot 15, Tidak Setuju (TS) sebanyak 3,3% dengan responden 1 dan bobot 2, jumlah total bobot mencapai 128. Dapat disimpulkan bahwa responden dengan opsi pilihan Sangat Setuju (SS) lebih banyak yaitu dengan persentase 50%.

Tabel 4. 8 Hasil Jawaban Responden Pernyataan Variabel X.5

Pendapat	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	11	36,7%	55
S (4)	10	33,3%	40
KS (3)	6	20%	18
TS (2)	3	10%	6
STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	119

Berdasarkan tabel di atas dapat kita lihat bahwa responden dengan pilihan Sangat Setuju (SS) sebanyak 36,7% dengan responden 11 dan total bobot 55, Setuju (S) sebanyak 33,3% dengan responden 10 dan total bobot 40, Kurang Setuju (KS) sebanyak 20% dengan responden 6 dan bobot 18, dan Tidak Setuju (TS) sebanyak 10% dengan responden 3 dan bobot 6, jumlah total bobot mencapai 119. Dapat disimpulkan bahwa responden dengan opsi pilihan Setuju (S) lebih banyak yaitu dengan persentase 36,7%.

Tabel 4. 9 Hasil Jawaban Responden Pernyataan Variabel X.6

Pendapat	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	15	50%	75
S (4)	8	26,7%	32
KS (3)	5	16,7%	15
TS (2)	2	6,7%	4
STS (1)	0	0	0

Jumlah	30	100%	133
--------	-----------	-------------	------------

Berdasarkan tabel di atas dapat kita lihat bahwa responden dengan pilihan Sangat Setuju (SS) sebanyak 50% dengan responden 15 dan total bobot 75, Setuju (S) sebanyak 26,7% dengan responden 8 dan total bobot 32, Kurang Setuju (KS) sebanyak 16,7% dengan responden 5 dan bobot 15, dan Tidak Setuju (TS) sebanyak 6,7% dengan responden 2 dan bobot 4 jumlah total bobot mencapai 133. Dapat disimpulkan bahwa responden dengan opsi pilihan Sangat Setuju (SS) lebih banyak yaitu dengan persentase 50%.

Tabel 4. 10 Hasil Jawaban Responden Pernyataan Variabel X.7

Pendapat	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	21	70%	105
S (4)	3	10%	12
KS (3)	5	16,7%	15
TS (2)	1	3,3%	2
STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	134

Berdasarkan tabel di atas dapat kita lihat bahwa responden dengan pilihan Sangat Setuju (SS) sebanyak 70% dengan responden 21 dan total bobot 105, Setuju (S) sebanyak 10% dengan responden 3 dan total bobot 12, Kurang Setuju (KS) sebanyak 16,7% dengan responden 5 dan bobot 15, dan Tidak Setuju (TS) sebanyak 3,3% dengan responden 1 dan bobot 2, jumlah total bobot mencapai 134. Dapat disimpulkan bahwa responden dengan opsi pilihan Sangat Setuju (SS) lebih banyak yaitu dengan persentase 70%.

Tabel 4. 11 Hasil Jawaban Responden Pernyataan Variabel X.8

Pendapat	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	15	50%	75
S (4)	9	30%	36
KS (3)	5	16,7%	15

TS (2)	1	3,3%	2
STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	128

Berdasarkan tabel di atas dapat kita lihat bahwa responden dengan pilihan Sangat Setuju (SS) sebanyak 50% dengan responden 15 dan total bobot 75, Setuju (S) sebanyak 30% dengan responden 9 dan total bobot 36, Kurang Setuju (KS) sebanyak 16,7% dengan responden 5 dan bobot 15, dan Tidak Setuju (TS) sebanyak 3,3% dengan responden 1 dan bobot 2, jumlah total bobot mencapai 128. Dapat disimpulkan bahwa responden dengan opsi pilihan Sangat Setuju (SS) lebih banyak yaitu dengan persentase 50%.

Tabel 4. 12 Hasil Jawaban Responden Pernyataan Variabel X.9

Pendapat	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	14	46,7%	70
S (4)	11	36,7%	44
KS (3)	3	10%	9
TS (2)	2	6,7%	4
STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	127

Berdasarkan tabel di atas dapat kita lihat bahwa responden dengan pilihan Sangat Setuju (SS) sebanyak 46,7% dengan responden 14 dan total bobot 70, Setuju (S) sebanyak 36,7% dengan responden 11 dan total bobot 44, Kurang Setuju (KS) sebanyak 10% dengan responden 3 dan bobot 9, dan Tidak Setuju (TS) sebanyak 6,7% dengan responden 4 dan bobot 4 jumlah total bobot mencapai 127. Dapat disimpulkan bahwa responden dengan opsi pilihan Sangat Setuju (SS) lebih banyak yaitu dengan persentase 46,7%.

Tabel 4. 13 Hasil Jawaban Responden Pernyataan Variabel X.10

Pendapat	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	15	50%	75

S (4)	11	36,7%	44
KS (3)	4	13,3%	12
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	131

Berdasarkan tabel diatas dapat kita lihat bahwa responden dengan pilihan Sangat Setuju (SS) sebanyak 50% dengan responden 15 dan total bobot 75, Setuju (S) sebanyak 36,7% dengan responden 11 dan total bobot 44, Kurang Setuju (KS) sebanyak 13,3% dengan responden 4 dan bobot 12, jumlah total bobot mencapai 124. Dapat disimpulkan bahwa responden dengan opsi pilihan Sangat Setuju (SS) lebih banyak yaitu dengan persentase 50%.

Tabel 4. 14 Hasil Jawaban Responden Pernyataan Variabel Y.1

Pendapat	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	18	60%	90
S (4)	5	16,7%	20
KS (3)	5	16,7%	15
TS (2)	1	3,3%	2
STS (1)	1	3,3%	1
Jumlah	30	100%	128

Berdasarkan tabel di atas dapat kita lihat bahwa responden dengan pilihan Sangat Setuju (SS) sebanyak 60% dengan responden 18 dan total bobot 90, Setuju (S) sebanyak 16,7% dengan responden 5 dan total bobot 20, Kurang Setuju (KS) sebanyak 16,7% dengan responden 5 dan bobot 15, Tidak Setuju (TS) sebanyak 3,3% dengan responden 1 dan bobot 2 dan Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 3,3% dengan responden 1 dan bobot 1, jumlah total bobot mencapai 128. Dapat disimpulkan bahwa responden dengan opsi pilihan Sangat Setuju (SS) lebih banyak yaitu dengan persentase 60%.

Tabel 4. 15 Hasil Jawaban Responden Pernyataan Variabel Y.2

Pendapat	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	15	50%	75
S (4)	9	30%	36
KS (3)	4	13,3%	12
TS (2)	2	6,7%	4
STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	127

Berdasarkan tabel diatas dapat kita lihat bahwa responden dengan pilihan Sangat Setuju (SS) sebanyak 50% dengan responden 15 dan total bobot 75, Setuju (S) sebanyak 30% dengan responden 9 dan total bobot 36, Kurang Setuju (KS) sebanyak 13,3% dengan responden 4 dan bobot 12, dan Tidak Setuju (TS) sebanyak 6,7% dengan responden 2 dan bobot 4 jumlah total bobot mencapai 127 . Dapat disimpulkan bahwa responden dengan opsi pilihan Sangat Setuju (SS) lebih banyak yaitu dengan persentase 50%.

Tabel 4. 16 Hasil Jawaban Responden Pernyataan Variabel Y.3

Pendapat	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	18	60%	90
S (4)	3	10%	12
KS (3)	8	26,7%	24
TS (2)	1	3,3%	2
STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	128

Berdasarkan tabel di atas dapat kita lihat bahwa responden dengan pilihan Sangat Setuju (SS) sebanyak 60% dengan responden 18 dan total bobot 90, Setuju (S) sebanyak 10% dengan responden 3 dan total bobot 12, Kurang Setuju (KS) sebanyak 26,7% dengan responden 8 dan bobot 24, dan Tidak Setuju (TS) sebanyak 3,3% dengan responden 1 dan bobot 2, jumlah total

bobot mencapai 128. Dapat disimpulkan bahwa responden dengan opsi pilihan Sangat Setuju (SS) lebih banyak yaitu dengan persentase 60%.

Tabel 4. 17 Hasil Jawaban Responden Pernyataan Variabel Y.4

Pendapat	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	14	46,7%	70
S (4)	11	36,7%	44
KS (3)	4	13,3	12
TS (2)	1	3,3%	2
STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	128

Berdasarkan tabel di atas dapat kita lihat bahwa responden dengan pilihan Sangat Setuju (SS) sebanyak 46,7% dengan responden 14 dan total bobot 70, Setuju (S) sebanyak 36,7% dengan responden 11 dan total bobot 44, Kurang Setuju (KS) sebanyak 13,3% dengan responden 4 dan bobot 12, dan Tidak Setuju (TS) sebanyak 3,3% dengan responden 1 dan bobot 2, jumlah total bobot mencapai 128. Dapat disimpulkan bahwa responden dengan opsi pilihan Sangat Setuju (SS) lebih banyak yaitu dengan persentase 46,7%.

Tabel 4. 18 Hasil Jawaban Responden Pernyataan Variabel Y.5

Pendapat	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	17	56,7%	85
S (4)	5	23,3%	20
KS (3)	6	20%	18
TS (2)	2	6,7%	4
STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	127

Berdasarkan tabel di atas dapat kita lihat bahwa responden dengan pilihan Sangat Setuju (SS) sebanyak 56,7% dengan responden 17 dan total bobot 85, Setuju (S) sebanyak 23,3% dengan responden 7 dan total bobot 20, Kurang

Setuju (KS) sebanyak 20% dengan responden 6 dan bobot 18, dan Tidak Setuju (TS) sebanyak 6,7% dengan responden 2 dan bobot 4, jumlah total bobot mencapai 127. Dapat disimpulkan bahwa responden dengan opsi pilihan Sangat Setuju (SS) lebih banyak yaitu dengan persentase 56,7%.

Tabel 4. 19 Hasil Jawaban Responden Pernyataan Variabel Y.6

Pendapat	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	17	56,7%	85
S (4)	9	30%	36
KS (3)	2	6,7%	6
TS (2)	2	6,7%	4
STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	131

Berdasarkan tabel diatas dapat kita lihat bahwa responden dengan pilihan Sangat Setuju (SS) sebanyak 56,7% dengan responden 17 dan total bobot 85, Setuju (S) sebanyak 30% dengan responden 9 dan total bobot 36, Kurang Setuju (KS) sebanyak 6,7% dengan responden 2 dan bobot 6, dan Tidak Setuju (TS) sebanyak 6,7% dengan responden 2 dan bobot 4 jumlah total bobot mencapai 130. Dapat disimpulkan bahwa responden dengan opsi pilihan Sangat Setuju (SS) lebih banyak yaitu dengan persentase 56,7%.

Tabel 4. 20 Hasil Jawaban Responden Pernyataan Y.7

Pendapat	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	22	73,3%	110
S (4)	2	6,7%	8
KS (3)	6	20%	18
TS (2)	0	0	0
STS (1)		0	0
Jumlah	30	100%	136

Berdasarkan tabel diatas dapat kita lihat bahwa responden dengan pilihan Sangat Setuju (SS) sebanyak 73,3% dengan responden 22 dan total bobot 110, Setuju (S) sebanyak 6,7%% dengan responden 2 dan total bobot 8, Kurang Setuju (KS) sebanyak 20% dengan responden 6 dan bobot 18, jumlah total bobot mencapai 136. Dapat disimpulkan bahwa responden dengan opsi pilihan Sangat Setuju (SS) lebih banyak yaitu dengan persentase 73,3%.

Tabel 4. 21 Hasil Jawaban Responden Pernyataan Y.8

Pendapat	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	16	60%	80
S (4)	7	23,3%	28
KS (3)	5	16,7%	15
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	123

Berdasarkan tabel diatas dapat kita lihat bahwa responden dengan pilihan Sangat Setuju (SS) sebanyak 60% dengan responden 16 dan total bobot 80, Setuju (S) sebanyak 23,3% dengan responden 7 dan total bobot 28, Kurang Setuju (KS) sebanyak 16,7% dengan responden 5 dan bobot 15, jumlah total bobot mencapai 123. Dapat disimpulkan bahwa responden dengan opsi pilihan Sangat Setuju (SS) lebih banyak yaitu dengan persentase 60%.

Tabel 4. 22 Hasil Jawaban Responden Variabel Y.9

Pendapat	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	18	60%	90
S (4)	6	20%	24
KS (3)	6	20%	18
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	132

Berdasarkan tabel diatas dapat kita lihat bahwa responden dengan pilihan Sangat Setuju (SS) sebanyak 60% dengan responden 18 dan total bobot 90, Setuju (S) sebanyak 20% dengan responden 6 dan total bobot 24, Kurang Setuju (KS) sebanyak 20% dengan responden 6 dan bobot 18, jumlah total bobot mencapai 132. Dapat disimpulkan bahwa responden dengan opsi pilihan Sangat Setuju (SS) lebih banyak yaitu dengan persentase 66%.

Tabel 4. 23 Hasil Jawaban Responden Variabel Y.10

Pendapat	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	21	70%	105
S (4)	5	16,7%	20
KS (3)	4	13,3%	12
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	137

Berdasarkan tabel diatas dapat kita lihat bahwa responden dengan pilihan Sangat Setuju (SS) sebanyak 70% dengan responden 21 dan total bobot 105, Setuju (S) sebanyak 16,7% dengan responden 5 dan total bobot 20, Kurang Setuju (KS) sebanyak 13,3% dengan responden 4 dan bobot 12, jumlah total bobot mencapai 13. Dapat disimpulkan bahwa responden dengan opsi pilihan Sangat Setuju (SS) lebih banyak yaitu dengan persentase 70%.

B. ANALISIS DATA

Kegiatan analisis data antara lain mengelompokkan data berdasarkan variabel dan jenis responden, meregresi data berdasarkan variabel pada seluruh responden, dan menyajikan data untuk setiap variabel yang diteliti, kemudian melakukan penghitungan untuk menjawab rumusan masalah dan melakukan penghitungan untuk menguji hipotesis yang diajukan. Hasil analisis akan menunjukkan apakah mekanisme perekrutan *crew* kapal mempengaruhi kelancaran operasional kapal PT. Pelayaran Korindo Jakarta.

1. Uji Validitas

Uji validitas ini digunakan untuk mengetahui tingkat validitas dari suatu kuesioner yang digunakan dalam pengumpulan data. Kuesioner, dikatakan valid jika pertanyaan pada kuesioner mampu untuk mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh kuesioner tersebut (Ghozali, 2013:52). Uji signifikan kali ini dilakukan dengan membandingkan nilai r_{hitung} dengan r_{tabel} *degree of freedom* (df) = $n - 2$, dalam hal ini adalah jumlah sampel. Jumlah sampel (n) dalam penelitian ini adalah 32, sehingga besarnya df yaitu $32 - 2 = 30$, dengan taraf signifikansi 5%. Suatu pernyataan dinyatakan valid apabila nilai r_{hitung} yang merupakan *corrected item – total correlation* (dalam spss.25) lebih besar dari pada r_{tabel} . Dalam hal ini didapatkan r_{tabel} sebesar 0,361. Apabila hasil r_{hitung} lebih besar dari r_{tabel} yaitu 0,361 maka dapat dikatakan valid. Hasil uji validitas kedua variabel dapat dilihat sebagai berikut :

Tabel 4. 24 Validitas Item

No.	Variabel	Jumlah Item	Valid Item	Keterangan
1	Mekanisme Perekrutan Crew Kapal (X)	10	10	Valid
2	Kinerja Operasional Kapal (Y)	10	10	Valid

Sumber : Hasil dari pengelolaan tahun 2024 dengan SPSS 25.0

Tabel 4. 25 Validitas Item Mekanisme Perekrutan Crew Kapal

a. Mekanisme Perekrutan Crew Kapal (X)

Validitas Butir - Butir Pernyataan Kuesioner				
No.	Pernyataan	Corrected Item Total Correlation (r_{hitung})	r_{tabel}	Validitas

1	Proses perekrutan sesuai dengan prosedur yang sudah ditentukan perusahaan	0,810	0,374	VALID
2	Keterbukaan proses seleksi <i>crew</i>	0,800	0,374	VALID
3	Memahami kebutuhan <i>crew</i> kapal berdasarkan jenis kapal dan rute kapal	0,745	0,374	VALID
4	Kemampuan dan keterampilan <i>crew</i> kapal untuk melaksanakan tugas	0,719	0,374	VALID
5	Kepuasan <i>crew</i> terhadap proses rekrutmen PT. Pelayaran Korindo	0,782	0,374	VALID
6	Penggunaan Metode evaluasi yang tidak diskriminatif	0,823	0,374	VALID
7	Ketersediaan untuk memberikan umpan balik kepada pelamar	0,723	0,374	VALID
8	Kesesuaian antara kualifikasi dengan persyaratan posisi yang dibutuhkan	0,872	0,374	VALID
9	Tingkat kepuasan pelamar terhadap pengalaman proses seleksi	0,775	0,374	VALID
10	Penggunaan alat atau platform teknologi untuk melakukan wawancara atau evaluasi kandidat	0,782	0,374	VALID

Tabel 4. 26 Validitas Item Kelancaran Operasional Kapal

b. Kelancaran Operasional Kapal (Y)

Validitas Butir - Butir Pernyataan Kuesioner				
No.	Pernyataan	Corrected Item Total Correlation (r_{hitung})	r_{tabel}	Validitas
1	Ketersediaan jalur pelayaran yang aman dan efisien	0,765	0,374	VALID
2	Tingkat keausan atau kerusakan struktural sangat minim	0,817	0,374	VALID
3	Kondisi pekerjaan dan proses pelayaran berjalan dengan mudah	0,886	0,374	VALID
4	Awak kapal dapat mengoperasikan kapal secara aman dan menghindari kecelakaan	0,709	0,374	VALID
5	Perawatan preventif dan pemeliharaan rutin yang dilakukan	0,724	0,374	VALID
6	Jumlah awak kapal sesuai kebutuhan operasional kapal	0,687	0,374	VALID
7	Kelengkapan dokumen dan perizinan yang diperlukan sebelum berlayar	0,763	0,374	VALID
8	Awak kapal memiliki kompetensi yang relevan	0,857	0,374	VALID
9	Fleksibel dalam mengetahui proses dan alur kapal	0,751	0,374	VALID

10	Awak kapal dapat mengoperasikan kapal secara efisien dan menghemat biaya operasional	0,773	0,374	VALID
----	--	-------	-------	-------

Sumber : hasil olah data penulis 2024 dengan SPSS 25.0

Berdasarkan tabel diatas bisa dilihat bahwa semua pertanyaan variabel (X) Mekanisme Perekrutan *Crew* Kapal semuanya dinyatakan *valid* dan untuk pernyataan Variabel (Y) Kelancaran Operasional Kapal dinyatakan *valid* karena $r_{hitung} > r_{tabel}$ dengan nilai r_{tabel} 0,374 sebagai nilai minimum untuk menyatakan *valid* pada pernyataan variabel X dan Y. kuesioner yang *valid* dapat dijadikan acuan untuk penelitian selanjutnya.

2. Uji Reabilitas

Uji reliabilitas dilakukan untuk mengetahui apakah alat pengumpul data menunjukkan ketepatan, keakuratan, kestabilan atau konsistensi dalam mengungkapkan gejala tertentu dari sekelompok orang pada waktu yang berbeda. Hasil uji reliabilitas item pertanyaan variabel diukur dengan menggunakan rumus *crombach alpha* dengan menggunakan program SPSS 25.0. Hasilnya menunjukkan bahwa item dengan reliabilitas di atas 0,60 hingga 0,80 dianggap baik dan item dengan reliabilitas di atas 0,80 hingga 1,00 dianggap sangat baik (Santoso, 2001) Berikut hasil uji reliabilitas :

a. Mekanisme Perekrutan *Crew* Kapal (X)

Tabel 4. 27 Hasil Uji Reliabilitas Mekanisme Perekrutan *Crew* Kapal (X)

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.928	10

Sumber : hasil olah data 2024 dengan SPSS 25.0

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa nilai *crombach alpha* variabel (X) $0.928 > 0.60$ maka kuesioner dinyatakan reliabel.

b. Kelancaran Operasional Kapal (Y)

Tabel 4. 28 Hasil Uji Reliabilitas Kelancaran Operasional Kapal (Y)

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.923	10

Sumber : hasil olah data 2024 dengan SPSS 25.0

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa nilai *crombach alpha* variabel (Y) $0,923 > 0,60$ maka nilai kuesioner dinyatakan reliabel.

3. Analisis Koefisien Korelasi

Tujuan analisis koefisien korelasi adalah untuk menentukan tingkat keeratan hubungan antar variabel yang diwakili oleh koefisien korelasi (r). Ini dilakukan dengan menggunakan nilai r sebagai pedoman hubungan masing-masing, yaitu 0,00 hingga 0,199 menunjukkan tingkat hubungan yang sangat rendah, 0,20 hingga 0,399 menunjukkan tingkat hubungan yang sedang, 0,40 hingga 0,599 menunjukkan tingkat hubungan yang sedang, 0,60 hingga 0,799 menunjukkan tingkat hubungan yang tinggi, dan 0,80 hingga 1. Reliabilitas item pertanyaan variabel ditentukan dengan menggunakan rumus crombach alpha. Hasil uji reliabilitas ditunjukkan sebagai berikut.

Tabel 4. 29 Hasil Uji Koefisien Korelasi (r)

Correlations			
		Mekanisme Perekrutan Crew Kapal	Kelancaran Operasional Kapal
Mekanisme Perekrutan Crew Kapal	Pearson Correlation	1	.898**
	Sig. (2-tailed)		.000
	N	30	30
Kelancaran Operasional Kapal	Pearson Correlation	.898**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	
	N	30	30
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).			

Sumber : hasil olah data 2024 dengan SPSS 25.0

Dari tabel diatas menunjukkan antara mekanisme perekrutan *crew* Kapal dengan kelancaran operasional kapal terdapat koefisien korelasi (r) sebesar 0,898 yang menunjukkan bahwa nilai hubungan mempunyai Tingkat hubungan sangat kuat, dengan nilai signifikansi 0,000 dan korelasi tersebut menunjukkan bahwa variabel mekanisme perekrutan *crew* kapal (X) dan variabel kelancaran operasional kapal berkorelasi. Jadi dapat disimpulkan berarti ada korelasi positif dan Tingkat hubungan korelasi kuat.

4. Analisis Koefisien Penentu atau Koefisien Determinasi

Analisis koefisien determinasi bertujuan untuk mengukur seberapa besar pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen dan nilainya berkisar antara nol – satu. Nilai yang mendekati satu, memiliki arti bahwa variabel independen (X) memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variabel dependen (Y). koefisien Determinasi atau *R square* digunakan ketika jumlah variabel independen Cuma satu variabel. Berikut hasil pengujian menggunakan SPSS 25.0

Tabel 4. 30 Hasil Uji Koefisien Determinasi (r²)

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.898 ^a	.806	.799	2.96076
a. Predictors: (Constant), Mekanisme Perekrutan Crew Kapal				

Sumber : hasil olah data penulis 2024 dengan SPSS 25.0

Hasil penghitungan :

$$KD = R^2 \times 100\%$$

$$KD = 0,898^2 \times 100\%$$

$$KD = (0,898 \times 0,898) \times 100\%$$

$$KD = 80\%$$

Variabel mekanisme perekrutan *crew* kapal (X) memengaruhi variabel kelancaran operasional kapal (Y) sebesar 80%, dengan koefisien determinasi 0,806 setelah menghitung hasil uji yang ditunjukkan pada

tabel 4.30. Ini menunjukkan bahwa faktor lain di luar model penelitian memengaruhi 20% dari variabel tersebut.

5. Analisis Regresi Linier Sederhana

Untuk menguji hipotesis penelitian ini yang membahas mekanisme perekrutan kru kapal terhadap kelancaran operasional kapal, digunakan analisis regresi linier sederhana. Hasil pengujian, yang dilakukan menggunakan SPSS 25.0, diberikan di sini.

Tabel 4. 31 Hasil Analisis Regresi Linier Sederhana

Coefficients ^a					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	7.796	3.402		2.292	.030
Mekanisme Perekrutan Crew Kapal	.855	.079	.898	10.800	.000

a. Dependent Variable: Kelancaran Operasional Kapal

Sumber : hasil olah data penulis 2024 menggunakan SPSS 25.0

Berdasarkan tabel 4.31 di atas penulis mengemukakan nilai koefisien dari persamaan regresi. Dalam kasus ini, persamaan regresi sederhana yang digunakan adalah :

$$Y = a + bX$$

Dimana :

Y = variabel dependen

X = variabel independen

α = konstanta (nilai Y apabila $X = 0$)

b = koefisien regresi (nilai peningkatan ataupun penurunan)

dan didapatkan model persamaan regresi :

$$Y = a + bX$$

$$Y = 7,796 + 0,855$$

Dari koefisien-koefisien persamaan regresi sederhana langsung di atas dapat diuraikan bahwa koefisien regresi untuk konstanta adalah sebesar 7,796, hal ini menunjukkan bahwa jika variabel tersebut mempunyai nilai yang sesuai maka akan meningkatkan kelancaran operasional kapal sebesar 7,7 %. Variabel instrumen mekanisme perekrutan *crew* kapal sebesar 0,855 menunjukkan bahwa dengan asumsi variabel mekanisme perekrutan *crew* kapal bertambah 1 satuan maka akan meningkatkan operasional kapal sebesar 0,8% maka koefisien regresinya bertanda positif.

6. Uji Normalitas

Tabel 4. 32 Hasil Uji Normalitis Kolmogorov-Smirnov

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		Unstandardized Residual
N		30
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	2.90926350
Most Extreme Differences	Absolute	.076
	Positive	.076
	Negative	-.060
Test Statistic		.076
Asymp. Sig. (2-tailed)		.200 ^{c,d}
a. Test distribution is Normal.		
b. Calculated from data.		
c. Lilliefors Significance Correction.		
d. This is a lower bound of the true significance.		

Sumber : hasil olah data penulis 2024 dengan SPSS 25.0

Berdasarkan hasil pengujian diatas dengan menggunakan aplikasi SPSS di dapatkan nilai uji Normalitas sebesar 0,20. 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 **0.20 > 0.05**, dengan demikian dapat disimpulkan bahwa nilai residual berdistribusi normal.

7. Uji Hipotesis

Uji hipotesis adalah suatu prosedur statistik yang digunakan untuk menentukan apakah hipotesis yang diajukan oleh peneliti didukung oleh data yang diperoleh dari peneliti, Mukjizatun (2020). Uji hipotesis tidak bertujuan untuk menentukan mana yang benar atau yang salah tetapi menguji dapat diterima atau tidaknya hipotesis yang bersangkutan. Pengujian hipotesis dilakukan dengan cara membandingkan nilai t_{hitung} terhadap t_{tabel} yang bertujuan untuk mengetahui seberapa jauh pengaruh satu variabel terhadap variabel terikat.

cara membandingkan nilai t_{hitung} terhadap t_{tabel} untuk mengetahui nilai t_{hitung} digunakan rumus :

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

Dimana :

R = koefisien korelasi

N = jumlah data

Untuk mengetahui nilai t_{tabel} , gunakan tabel penyebaran t pada $n - 2$ a 0,05. Atau lihatlah tingkat kepentingan hasil pengujian dengan nilai α (a) yang digunakan dalam eksplorasi ini yaitu sebesar 5% (0,05). Standar pengujiannya adalah sebagai berikut :

- a. Pertimbangan r_{hitung} dengan t_{tabel}

Jika $t_{hitung} < t_{tabel}$ maka variabel independen tidak berpengaruh terhadap variabel dependen.

- b. Berdasarkan probabilitas

Berdasarkan probabilitas, jika probabilitas signifikansi kurang dari 0,05 atau 5% (a), maka variabel independen mempengaruhi variabel dependen. Dengan kata lain,

H_0 = Hipotesis semula, atau hipotesis o , diterima jika $t_{hitung} \leq$ dari t_{tabel} .

Dalam situasi ini, variabel X dan Y tidak memiliki hubungan yang signifikan.

H_a = Hipotesis statistik atau hipotesis analisis ditolak jika $t_{hitung} \geq$ dari t_{tabel} menunjukkan bahwa ada hubungan antara variabel X dan Y .

Menurut Sugiyono (2018)

Dengan menggunakan nilai *alpha* (α) 0,05 (=5%) maka uji pendapat tersebut :

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

$$t_{hitung} = \frac{0,898\sqrt{30-2}}{\sqrt{1-(0,898^2)}}$$

$$t_{hitung} = \frac{0,898\sqrt{28}}{\sqrt{1-(898^2)}}$$

$$t_{hitung} = \frac{(0,898)(5,291)}{\sqrt{0,193}}$$

$$t_{hitung} = \frac{4,7513}{0,4393}$$

$$t_{hitung} = 10,80\%$$

Tabel 4. 33 Hasil Analisis Pengujian Hipotesis Metode Uji T

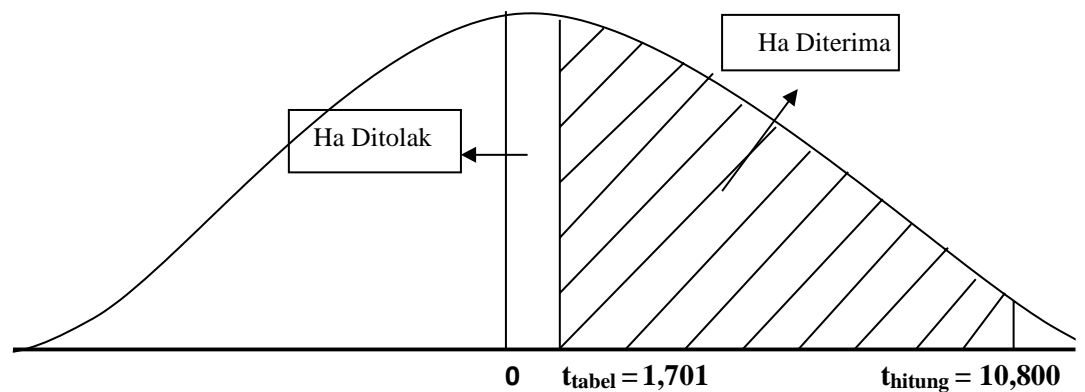
Coefficients ^a					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	7.796	3.402		2.292	.030
Mekanisme Perekrutan Crew Kapal	.855	.079	.898	10.800	.000
a. Dependent Variable: Kelancaran Operasional Kapal					

Sumber : hasil olah data penulis 2024 dengan SPSS 25.0

Hasil hipotesis di atas menyatakan :

$$T_{hitung} = 10,800$$

$$T_{hitung} = 10,800 > t_{tabel} = 1,701$$



Dapat disimpulkan bahwa H_0 di tolak H_a diterima, terdapat pengaruh yang signifikan antara mekanisme perekrutan *crew* kapal terhadap kelancaran operasional kapal PT. Pelayaran Korindo Jakarta. Hasil koefisien tabel di atas dari pengolahan data menunjukkan bahwa kompetensi mekanisme perekrutan *crew* kapal (X) mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap kelancaran operasional kapal (Y) dengan nilai $0,000 < 0,05$ dan nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ $10,800 > 1,708$, artinya H_a diterima dan H_0 ditolak, menunjukkan adanya korelasi yang kuat antara keduanya.

C. PEMECAHAN MASALAH

Pemecahan masalah merupakan merupakan suatu solusi yang digunakan untuk memecahkan suatu masalah. Dalam hal ini juga dapat melakukan eksperimen yang paling memecahkan permasalahan dengan mencoba alternatif efektif yang dapat mengimplementasikan mekanisme perekrutan *crew* kapal sehingga dapat meningkatkan kelancaran operasional kapal pada PT. Pelayaran Korindo Jakarta.

Pengambilan keputusan umumnya melibatkan penggunaan alasan, pengetahuan dan pengalaman untuk menentukan pilihan mana yang efektif dalam memecahkan suatu masalah, namun peneliti terlebih dahulu menyampaikan permasalahannya sebagai berikut :

1. Seberapa besar pengaruh dari hasil penyebab kurangnya ketersediaan *crew* kapal yang *Stand-by*
2. Seberapa besar pengaruh dari sulitnya prosedur dalam perekrutan (*recruitment*) *crew* kapal PT. Pelayaran Korindo ?

Kemudian penulis memberikan keputusan alternatif pemecah masalah sebagai berikut :

1. Meningkatkan dan mengoptimalkan mekanisme perekrutan *crew* kapal terhadap kelancaran operasional kapal.

Untuk meningkatkan dan mengoptimalkan mekanisme perekrutan *crew* dapat dilakukan dengan peningkatan dalam efisiensi kinerja dan kepatuhan dalam menerapkan *Standart Operation Procedure* (SOP) perusahaan. Dalam hasil uji t yaitu nilai signifikan adalah $0,000 < 0,05$ dan hasil uji t hitung variabel mendapatkan $t_{hitung} 10,800 > t_{tabel} 1,701$ sehingga dapat disimpulkan bahwa hasil H_a dapat diterima dengan baik yang berarti pengaruh mekanisme perekrutan *crew* kapal (X) terhadap kelancaran operasional kapal (Y) signifikan dan ada hubungan. Dalam analisis

2. Sebuah permasalahan dalam kurangnya ketersediaan *crew* kapal yang *standby* yang diakibatkan karna adanya ke tidak siapan pihak *shipowner* terutama pada bagian *crewing departement*. Dalam mengantisipasi pihak *crewing* harus memonitoring masa kontrak *crew* diatas kapal sesuai dengan Perjanjian Kerja Laut (PKL) sehingga pihak *crewing* bisa menyiapkan pengganti 1 atau 2 bulan sebelum *crew* di atas kapal menyelesaikan kontrak pekerjaannya. Dengan rentan waktu tersebut pihak *crewing* juga bisa menyiapkan dan menyeleksi kandidat pengganti lebih maksimal terutama pada kualitas *crew* tersebut.
3. Untuk mengatasi sulitnya prosedur *recruitment crew* pihak *shipowner* dapat meningkatkan komunikasi dengan bagian *marine* atau *technical superitendent* untuk memperbaiki dan mengevaluasi prosedur *recruitmet crew*, divisi *crewing* juga harus melakukan pembaruan serta monitoring yang tepat dalam alur prosedur yang berjalan pada saat seleksi *crew* sehingga kelancaran operasional kapal berjalan dengan efisien dan efektif.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Kesimpulan merupakan gambaran mengenai sasaran-sasaran yang telah dicapai dalam pemeriksaan yang berisi penegasan singkat tentang hasil analisis dari deskripsi tersebut dan pemeriksaan disertai jawaban atas pernyataan-pernyataan yang dituangkan dalam rumusan masalah. Untuk itu penulis mengkaji dan menyimpulkan dengan pengaruh mekanisme perekrutan *crew* kapal terhadap kelancaran operasional kapal PT. Pelayaran Korindo sebagai berikut:

1. **Hasil Analisis Koefisien Korelasi :** dari hasil data menunjukkan hasil output diketahui bahwa r_{hitung} sebesar 0,899 dengan tingkat signifikansinya sebesar $0,00 < 0,05$, maka variabel mekanisme perekrutan *crew* kapal (X) berkorelasi dengan variabel kelancaran operasional kapal (Y).
2. **Hasil Analisis Koefisien Determinasi atau Koefisien Penentu :** dari hasil output diketahui bahwa hubungan nilai R 0,898 sedangkan R square sebesar 0.806 yang mengandung pengertian bahwa mekanisme perekrutan *crew* kapal (X) terhadap variabel kelancaran operasional kapal (Y) memiliki pengaruh 80% sedangkan 20% dipengaruhi oleh faktor diluar model penelitian.
3. **Hasil Analisis Regresi Linier Sederhana :** dari hasil data menunjukan output koefisien regresi untuk konstanta sebesar 7,796 jika variabel bernilai tetap maka akan meningkatkan kelancaran operasional kapal sebesar 7,7%, sedangkan untuk variabel mekanisme perekrutan *crew* kapal sebesar 0,858 menunjukkan bahwa jika variabel meningkat 1 maka akan meningkatkan operasional kapal sebesar 0,8% yang bernilai positif.
4. **Uji Normalitas :** dari hasil pengujian diatas dengan menggunakan aplikasi SPSS di dapatkan nilai uji Normalitas sebesar 0,20. 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 $0.20 > 0.05$, dengan demikian dapat disimpulkan bahwa nilai residual berdistribusi normal.

5. **Hasil Uji Hipotesis** : dari hasil data yang sudah diperoleh menunjukan adanya pengaruh mekanisme perekrutan *crew* kapal terhadap kelancaran operasional kapal PT. Pelayaran Korindo Jakarta berdasarkan nilai hitung dari probabilitas sebesar $t_{hitung} 10,800 > t_{tabel} 1,701$:

H_a : diterima sehingga terdapat hubungan yang kuat antara mekanisme perekrutan *crew* kapal (X) terhadap kelancaran operasional kapal PT. Pelayaran Korindo Jakarta (Y)

H_a : diterima sehingga terdapat hubungan yang kuat antara mekanisme perekrutan *crew* kapal (X) terhadap kelancaran operasional kapal PT. Pelayaran Korindo Jakarta (Y)

B. SARAN

Pada bagian ini penulis akan memberikan hasil analisis mengenai penelitian yang telah dianalisis sebagai berikut :

1. Untuk meningkatkan kepatuhan terhadap prosedur perekrutan, perusahaan perlu mengadakan pelatihan dan sosialisasi berkala bagi tim HR dan rekruter tentang pentingnya mengikuti prosedur perekrutan yang sudah ditentukan, mencakup langkah-langkah yang jelas dan detail dalam setiap tahapan perekrutan. Selain itu, audit dan monitoring secara berkala harus dilakukan untuk memastikan bahwa proses perekrutan berjalan sesuai dengan prosedur yang ditetapkan, serta mengidentifikasi dan menindaklanjuti setiap penyimpangan yang ditemukan untuk memastikan kepatuhan yang lebih baik di masa mendatang.
2. Untuk meningkatkan kompetensi awak *crew* kapal, perusahaan harus mengimplementasikan program pelatihan dan pengembangan yang komprehensif, mencakup pelatihan teknis sesuai dengan kebutuhan operasional kapal serta *soft skills* yang diperlukan. Selain itu, pastikan seluruh awak *crew* memiliki sertifikasi dan kualifikasi yang relevan dan diakui, serta dorong mereka untuk mengikuti kursus dan mendapatkan sertifikasi tambahan sesuai dengan bidang pekerjaan mereka. Lakukan evaluasi kompetensi secara

berkala untuk mengidentifikasi kekurangan dan melakukan intervensi yang diperlukan, seperti pelatihan tambahan atau penugasan ulang sesuai dengan keahlian mereka. Program mentoring juga harus diadakan, di mana kru senior yang berpengalaman dapat membimbing dan mendampingi *crew* baru atau kru yang memerlukan peningkatan kompetensi, sehingga transfer pengetahuan dan pengalaman dapat dilakukan secara langsung.


DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S. (2010). *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik* (14th ed.). Rineka Cipta.
- Arikunto, S. (2022). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Rineka Cipta.
- Creswell, J. W. (2014). *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches* (4th ed.). Sage.
- Downard, J. M. (2010). *Ship Management*. Fairplay.
- Galileo. (2018). *Teknologi Mekanik*. Grafika 27.
- Morissan. (2021). *Teori Komunikasi Individu Hingga Massa Ed Revisi*. Prenada Media. https://books.google.co.id/books/about/Teori_Komunikasi_Individu_Hingga_Massa_E.html?id=DsM0EAAAQBAJ&redir_esc=y
- Nurchahyo, B. H., & Khasanah, I. (2016). Analisis Pengaruh Persepsi Harga, Kualitas Pelayanan, Lokasi, dan Word of Mouth Terhadap Keputusan Pembelian (Studi pada Taman Joglo Cafe Semarang). *Diponegoro Journal of Management*.
- Nurdin, I., & Hartati, S. (2019). *Metodologi Penelitian Sosial*. Media Sahabat Surabaya. <http://eprints.ipdn.ac.id/id/eprint/4510>
- Siahaan, S., & Bahri, S. (2019). Pengaruh Penempatan, Motivasi, Dan Lingkungan Kerja Terhadap Kinerja Pegawai. *Maneggio: Jurnal Ilmiah Magister Manajemen*, 2(1). <https://doi.org/10.30596/maneggio.v2i1.3402>
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan RD*. Alfabeta. https://elibrary.stikesghsby.ac.id/index.php?p=show_detail&id=1879&keywords=
- Sugiyono. (2016). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif dan R dan D* (Cet. 23). Alfabeta.
- Sugiyono. (2017). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. ALFABETA. <https://elibrary.bsi.ac.id/readbook/206060/metode-penelitian-kuantitatif-kualitatif-dan-r-d.html>
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif* (Cet. 1). Alfabeta. <https://inlisite.uin-suska.ac.id/opac/detail-opac?id=22862>
- Sugiyono. (2019). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif dan R dan D* (Ed. 2, Cet. 1). Alfabeta.
- Sugiyono. (2023). *Metode Penelitian Studi Kasus (Pendekatan: Kuantitatif, Kualitatif, dan Kombinasi)*. Alfabeta. <https://www.belbuk.com/metode-penelitian-studi-kasus-pendekatan-kuantitatif-kualitatif-dan-kombinasi/produk/70506>

- Sujarweni, V. W. (2018). *Metodologi Penelitian Bisnis dan Ekonomi: Pendekatan Kuantitatif*. Pustaka Baru Press.
http://203.77.248.52/slims/index.php?p=show_detail&id=41033
- Sutama. (2016). *Metode Penelitian Pendidikan Kuantitatif, Kualitatif, PTK, dan R&D*. Fairus Media.
- Syafni, M. (2018). *Pengaruh Pendidikan Entrepreneurship Terhadap Etika Bisnis Pelaku Usaha Alumni Sekolah Menengah Kejuruan Negeri 1 Pekanbaru Menurut Perspektif Ekonomi Islam* [Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau].
<https://repository.uin-suska.ac.id/15703/>
- Tekkay, A. E., Nelwan, O. S., & Pandowo, M. H. Ch. (2022). Pengaruh Rekrutmen, Seleksi dan Penempatan Karyawan Terhadap Kinerja Karyawan Pada PT. Brawijaya Group Indonesia. *Jurnal EMBA*, 10(1), 1315–1325.
- Utama, R. E. (2019). *Manajemen operasi*. UMJ Press.
https://catalog.umj.ac.id/index.php?p=show_detail&id=60040&keywords=
- Utomo, D. P. (2020). *Mengembangkan Model Pembelajaran: Merancang dan Memadukan Tujuan, Sintaks, Sistem Sosial, Prinsip Reaksi, dan Sistem Pendukung Pembelajaran* (A. In'am, Ed.). CV. Bildung Nusantara.
<https://eprints.umm.ac.id/id/eprint/6058/1/Utomo%20-%20Tujuan%20Sintaks%20Sistem%20Sosial%20Prinsip%20Reaksi%20Pembelajaran.pdf>
- Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
- Maritime Labour Convention (MLC) Tahun 2006

LAMPIRAN

Lampiran 1 Surat izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL)



DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
SURAT IZIN USAHA PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT (SIUPAL)
(Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan)
NOMOR : BXXI - 905/AL-58

Berdasarkan surat permohonan Saudara No. 113/PDN-KPL-XI/2001 tanggal 05 Nopember 2001 diberikan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) kepada

Nama Perusahaan	: PT. PELAYARAN DOWENTINDO NUSANTARA
Alamat Kantor Perusahaan	: Wisma Korindo Lt.12-15 Jl. MT. Haryono Kav.62, Jakarta - 12780
Nama Direktur Utama / Penanggung jawab	: REIN SILVESTER RANTI (Direktur)
Alamat Direktur Utama / Penanggung jawab	: Akasia III B.XI/18, Kedoya Jakarta Barat
Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP)	: 1.346.279.1-014

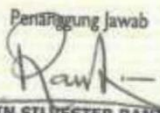
Kewajiban Pemegang SIUPAL :



1. Mematuhi seluruh peraturan perundang-undangan yang berlaku dibidang angkutan laut, kepelabuhanan, keselamatan maritim dan lingkungan hidup.
2. Bertanggungjawab atas kebenaran laporan kegiatan operasional yang disampaikan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
3. Melaporkan secara tertulis kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut setiap terjadi perubahan maksud dan tujuan perusahaan, susunan Direksi/Komisaris, domisili perusahaan, NPWP perusahaan dan pengurangan serta penambahan kapal.
4. Setiap kapal yang dimiliki harus dilengkapi dengan spesifikasi kapal yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dengan SIUPAL ini.
5. Mengumumkan jadwal baik untuk pelayaran tetap dan teratur atau liner maupun pelayaran yang tidak tetap dan tidak teratur atau tramper melalui media massa ataupun organisasi yang mempertemukan kepentingan pengguna dan penyedia jasa angkutan laut.
6. Menyampaikan laporan tahunan kegiatan perusahaan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
7. Menyediakan fasilitas akomodasi untuk taruna/calon perwira yang akan melaksanakan praktek belayar (Proyek Laut), bagi kapal yang berukuran GT. 750 keatas.
8. Menyediakan ruangan untuk angkutan pos.

SIUPAL ini dapat dicabut langsung tanpa melalui proses peringatan dalam hal melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara, mengoperasikan kapal tidak laik laut yang mengakibatkan korban jiwa dan harta benda, memperoleh izin operasi secara tidak sah dan perusahaan menyatakan membubarkan diri berdasarkan keputusan dari instansi yang berwenang.

Surat Izin Usaha ini berlaku untuk seluruh wilayah Negara Republik Indonesia terhitung sejak tanggal dikeluarkan, selama perusahaan yang bersangkutan menjalankan kegiatan usahanya.

Dikeluarkan di : JAKARTA
Pada tanggal : 18 MARET 2002

Penanggung jawab

REIN SILVESTER RANTI
Direktur


DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

TJUE SUKARDIMAN, M.Si
Kep. 120088680

**PENGUKUHAN
EVALUASI PEMEGANG IZIN SETIAP 2 (DUA) TAHUN
PT. PELAYARAN KORINDO**

DENGAN INI DINYATAKAN BAHWA hasil evaluasi berkala telah sesuai dengan PERMENHUB No. PM. 93 tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, Bab IV pasal 69 butir (6) tentang tata cara pemberian Izin Usaha Angkutan Laut.

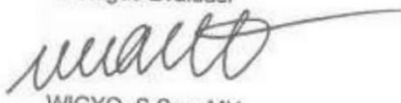
<p style="text-align: center;">Evaluasi Dua Tahun Pertama</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px;">  <p>Tempat : <u>Jakarta</u> Tanggal : <u>3 APRIL 2015</u> Nama & TTD : <u>REJEKI BUDI R. MM.</u></p> </div>	<p style="text-align: center;">Evaluasi Dua Tahun Kedua</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px;">  <p>Tempat : <u>Jakarta</u> Tanggal : <u>21 Maret / 2017</u> Nama & TTD : <u>Muhammad Saiful, ST, M. MTR</u></p> </div>
<p style="text-align: center;">Evaluasi Dua Tahun Ketiga</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px;">  <p>Tempat : <u>Jakarta</u> Tanggal : <u>20 MARET 2019</u> Nama & TTD : <u>RADEN BAHSAN ARIFIN, SE.MM.</u></p> </div>	<p style="text-align: center;">Evaluasi Dua Tahun Keempat</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px;"> <p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p> </div>
<p style="text-align: center;">Evaluasi Dua Tahun Kelima</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px;"> <p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p> </div>	<p style="text-align: center;">Evaluasi Dua Tahun Keenam</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px;"> <p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p> </div>
<p style="text-align: center;">Evaluasi Dua Tahun Ketujuh</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px;"> <p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p> </div>	<p style="text-align: center;">Evaluasi Dua Tahun Kedelapan</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px;"> <p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p> </div>
<p style="text-align: center;">Evaluasi Dua Tahun Kesembilan</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px;"> <p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p> </div>	<p style="text-align: center;">Evaluasi Dua Tahun Kesepuluh</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px;"> <p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p> </div>

Hasil evaluasi administrasi dan teknis telah dilaksanakan berdasarkan tata cara dan unsur-unsur yang dievaluasi seperti tersebut diatas dan data terkait telah diinput dalam komputer sebagai laporan, adapun hasil evaluasi keseluruhan terhadap pemegang SIUPAL bersangkutan adalah sebagai berikut:

- Memenuhi / ~~tidak memenuhi~~
- Dibubuhkan tanda tangan Penanggungjawab evaluasi pada halaman belakang Dokumen SIUPAL

Demikian Berita Acara Evaluasi SIUPAL PT. PELAYARAN KORINDO ini dibuat dengan penuh rasa tanggung jawab untuk dipergunakan dalam penetapan sebagaimana mestinya.

Petugas Evaluasi


WIGYO, S.Sos, MH
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19700411 199603 1 00.

Petugas Penginput Data


HARTATI
Penata Muda Tk. I (III/b)
NIP. 19670108 198903 2 002

A.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut
Direktori Binas dan Angkutan Laut
U.b. Kasubdit Pengembangan Usaha Angkutan Laut



Dra. SRI REJEKI BUDI RAHAYU, MM
Kepabina (IV/a)
NIP. 19670127 198703 2 001

BERITA ACARA HASIL EVALUASI SIUPAL / SIOPSUSNomor : *PR.101/31/19/09-2017*Tanggal : **21 MAR 2017**

Pada hari ini Selasa tanggal Dua Puluh Satu bulan Maret tahun Dua Ribu Tujuh Belas kami yang bertanda tangan dibawah ini Petugas Evaluasi SIUPAL/SIOPSUS dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM.003/99/15/DJPL-14 Tanggal 11 Desember 2014 telah melaksanakan evaluasi dan verifikasi data administrasi dan teknis kepemilikan SIUPAL/SIOPSUS sesuai amanat Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 74 Tahun 2016 dengan hasil antara lain sebagai berikut:

PT. PELAYARAN KORINDO			
<input checked="" type="checkbox"/> Evaluasi SIUPAL	<input type="checkbox"/> Evaluasi SIOPSUS		
DOKUMEN YANG DI CHECK / VALIDASI	Hasil Evaluasi		Catatan
	Ada	Tidak	
1. SIUPAL / SIOPSUS Asli	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sesuai
2. Akte Pendirian Perusahaan/ Akta Perubahan Asli	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maksud dan tujuan : Sesuai Penanggung Jawab : Sesuai Modal Dasar : Rp. 30 milyar
3. Surat Keterangan dari BKPM *)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	PMDN
4. KTP Direktur Utama Asli	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Terlampir, Seo Jeong Sik NIK. 3174081001580009
5. NPWP Perusahaan Asli	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Terlampir, 01.346.279.1-062.000
6. Surat Keterangan Domisili Perusahaan Asli	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Pancoran, Jakarta Selatan
7. Grosse Akta Kapal asli	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sesuai, terlampir
8. Spesifikasi Kapal Asli yang diterbitkan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Terlampir 4 (empat) unit

9. Laporan Penyediaan Fasilitas Akomodasi praktek bertayar (> GT. 750) **)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Terlampir, perusahaan memiliki ukuran kapal GT > 750
10. Ijazah Tenaga Ahli Asli (bidang Ketatalaksanaan D. III / ANT. III / ATT. III)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	D. IV / 70/K/D-IV/2006 / Taufik Ismail
11. Laporan Kinerja Keuangan 3 bulan (rekening koran);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Terlampir, dari bulan Des 2016 s/d Jan, Feb 2017 Maybank KC MT, Haryono
12. Surat Kuasa bila pelaksanaan Evaluasi diwakilkan	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Tidak diwakilkan
13. Data Perusahaan dan Laporan Tahunan	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Terlampir

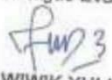
- *) Melampirkan bila ada perubahan dari BKPM
 **) Melampirkan laporan apabila kapal > GT. 750

Hasil evaluasi administrasi dan teknis telah dilaksanakan berdasarkan tata cara dan unsur-unsur yang dievaluasi seperti tersebut diatas dan data terkait telah diinput dalam komputer sebagai laporan, adapun hasil evaluasi keseluruhan terhadap pemegang SIUPAL/SIOPSUS bersangkutan adalah sebagai berikut:

- a) Memenuhi / ~~tidak memenuhi~~
 b) Dibubuhkan tanda tangan penanggungjawab evaluasi pada halaman belakang Dokumen SIUPAL/SIOPSUS.

Demikian Berita Acara Evaluasi SIUPAL/SIOPSUS ini dibuat dengan penuh rasa tanggung jawab untuk dipergunakan dalam penetapan sebagaimana mestinya.

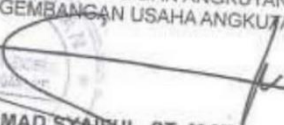
Petugas Evaluasi


WIWIK YULIANI
 Penata Muda Tk. I (III/b)
 NIP. 19710724 199303 2 001

Pengawas Evaluasi


FIRMAN SAFTARI, S.Pd, M.MTr
 Penata Tk. I (III/d)
 NIP. 19690911 199003 1 001

Penanggung Jawab Evaluasi
 A.n. DIREKTUR LALU-LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT
 KASUBDIT PENGEMBANGAN USAHA ANGKUTAN LAUT


MUHAMAD SYAIRUL, ST, M.MTr
 Penata Tk. I (III/d)
 NIP. 19770915 200312 1 002



**DEPARTEMEN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT**
GEDUNG KARYA LT. 12 s/d 17

JL. MEDAN MERDEKA BARAT No. 8
JAKARTA - 10110

TEL : 3811308, 3813269, 3447017, 3842440
3845430, 3507576, 3813848
Pst. : 4209, 4214, 4227

TLX :

Fax : 3811786, 3845430, 3507576

SURAT KETERANGAN

No. *AL.53/04/20-04*

1. Berdasarkan surat PT. PELAYARAN DOWENTINDO NUSANTARA No. 045/PK-JKT-I/2004 tanggal 30 Januari 2004, perihal Perubahan Nama Perusahaan sesuai dan Surat Keputusan Menteri Kehakiman Dan Hak Asasi Manusia RI No. C-05327 HT.01.04.TH.2001 tanggal 09 Agustus 2001, serta Akte No. 38 tanggal 27 Nopember 1997 yang diterbitkan oleh NY. NANY WERDININGSIH SUTOPO, SH Notaris di Jakarta, Surat Keterangan Terdaftar No. PEM-120/WPJ 04/KP.1403/2002 tanggal 10 April 2002 yang diterbitkan oleh Kantor Pelayanan Pajak Jakarta Pancoran maka telah diadakan perubahan Nama Perusahaan dan NPWP sebagai berikut:

Nama Perusahaan Lama	:	PT. PELAYARAN DOWENTINDO NUSANTARA
Nama Perusahaan Baru	:	PT. PELAYARAN KORINDO
Nomor & Tgl. SIUPAL	:	B.XXV-905/AL.58 tanggal 18 Maret 2002
Alamat Perusahaan	:	Jl. MT. Haryono Kav. 62, Jakarta - 12780
Nama Penanggung Jawab	:	REIN SILVESTER RANTI (Direktur)
Alamat Penanggung Jawab	:	Akasia III B.XI/18, Kedoya - Jakarta Barat
NPWP	:	01.346.279.1-061.000

2. Surat Keterangan ini merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan dengan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) PT. PELAYARAN DOWENTINDO NUSANTARA No. B.XXV-905/AL.58 tanggal 18 Maret 2002 sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 82 Tahun 1999 dan Keputusan Menteri Perhubungan No.KM.33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut
3. Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dapat digunakan sesuai dengan yang dimaksud.

09 FEB 2004

A.N. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT



IMMY AB NIKIJUNO
NIP. 120052813



**DEPARTEMEN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT**
GEDUNG KARYA LANTAI 12 s/d 17

JL. MEDAN MERDEKA BARAT No. 8
JAKARTA - 10110

TEL. : 3811308, 3813269, 3447017, 3842440
3845430, 3507576, 3813848
Pst. : 4209, 4214, 4227

TLX :

Fax : 3811786, 3845430, 3507576

Nomor
Klasifikasi
Lampiran
Perihal

71549/11/18/227/09

: Surat Keterangan
: Perubahan NPWP
Perusahaan

Jakarta,

10 JUL 2009

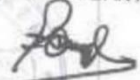
Kepada

Yth. Direktur Utama
PT. PELAYARAN KORINDO
Wisma Korindo Lt.12-15Jl. MT. Haryono
Kav.62
di

JAKARTA SELATAN - DKI JAKARTA

1. Sehubungan dengan surat Saudara No.117/PK-KPL/VII/2009 tanggal 03 Juli 2009, perihal tersebut pada pokok surat bersama ini terlampir disampaikan surat keterangan tentang Perubahan NPWP Perusahaan pada SIUPAL PT. PELAYARAN KORINDO.
2. Demikian untuk digunakan sebagaimana mestinya.

A.N. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT


LEON MUHAMAD

PEMBINA TK. I (IV/b)
NIP. 19540404 198703 1 001

Tembusan Yth. :

1. Dirjen Hubla;
2. Sesditjen Hubla;
3. Adpel Utama Tanjung Priok.

el Takah 02

"Mendaki Piratulan Pelayaran Berarti Mendukung Tercapainya Keselamatan Berlayar"



**DEPARTEMEN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT**
GEDUNG KARYA LANTAI 12 s/d 17

JL. MEDAN MERDEKA BARAT No. 8
JAKARTA - 10110

TEL : 3811308, 3813269, 3447017, 3842440
3845430, 3507576, 3813848
Pst : 4208, 4214, 4227

TLX :

Fax : 3811786, 3845430, 3507576

SURAT KETERANGAN

No. *97549/11/18/228/09*

1. Berdasarkan surat **PT. PELAYARAN KORINDO** No.117/PK-KPL/VI/2009 tanggal 03 Juli 2009 perihal tersebut pada pokok surat dan sesuai surat Keterangan Pengukuhan Pengusaha Kena Pajak Nomor : PEM-083/WPJ.04/KP.1103/2007 tanggal 05 April 2007 yang dikeluarkan oleh Kantor Pelayanan Pajak Madya Jakarta Selatan, dengan ini diadakan perubahan NPWP Perusahaan sebagai berikut :

Nama Perusahaan	: PT. PELAYARAN KORINDO
Nomor & Tgl. SIUPAL	: B.XXV-905/AL.58 tanggal 18/03/2002
Domisili Perusahaan	: Wisma Korindo Lt.12-15Jl. MT. Haryono Kav.62, Jakarta Selatan
NPWP Lama	: 01.346.279.1-061.000
NPWP Baru	: 01.346.279.1-062.000
2. Surat Keterangan ini merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan dengan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) **PT. PELAYARAN KORINDO B.XXV-905/AL.58** tanggal 18/03/2002, sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan dan Keputusan Menteri Perhubungan No.KM.33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.
3. Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dapat digunakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Jakarta, **10 JUL 2009**

**A.N. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT**

LEON MUHAMAD
PEMBINA TK. I (IV/b)
NIP. 19540404 198703 1 001

del Takah 02

"Mentati Peraturan Pelayaran Berarti Mendukung Terciptanya Pengalaman Berlayar"



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
GEDUNG KARYA LANTAI 12 s/d 17**

JL. MEDAN MERDEKA BARAT No. 8
JAKARTA - 10110

TEL. : 3811308, 3505006, 3813260, 3447017
3842440
Pst. : 4213, 4227, 4209, 4135

TLX : 3844492, 3458540
Fax : 3811786, 3845430, 3507578

SURAT KETERANGAN

No. 19/149/11/01/12

1. Berdasarkan surat **PT. PELAYARAN KORINDO** Nomor : 001/SPL-PK/III/2012 tanggal 29 Maret 2012, perihal Perubahan Penanggung Jawab perusahaan sesuai Akte perubahan No. 03 tanggal 10 Januari 2012 Notaris Rina Utami Djauhari, SH di Jakarta, dengan ini diadakan Perubahan Penanggung Jawab Perusahaan sebagai berikut :
Nama Perusahaan : **PT. PELAYARAN KORINDO**
Nomor & Tgl. SIUPAL : **B.XXV-905/AL.58 tanggal 18/3/2002**
Alamat Perusahaan : **Wisma Korindo Lt.12-15Jl. MT. Haryono Kav.62, Jakarta Selatan.**
Penanggung Jawab Lama : **REIN SILVESTER RANTI (Direktur)**
Penanggung Jawab Baru : **SEO JEONG SIK (Direktur Utama)**
Alamat Penanggung Jawab : **Jl. Warung Jati Barat I RT.011 RW.009, Kel. Kalibata Kec. Pancoran, Jakarta Selatan, sesuai dengan KTP NIK. 3174081001580009 yang Dikeluarkan Oleh Pemprov DKI Jakarta**
2. Surat Keterangan ini merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan dengan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) **PT. PELAYARAN KORINDO B.XXV-905/AL.58** tanggal 18/3/2002, sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 Jo Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 2011 tentang Angkutan di Perairan dan Keputusan Menteri Perhubungan No.KM.33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.
3. Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dapat digunakan seperlunya sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

05 APR 2012

Jakarta,

AN. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT



M/SB-001/2012/10/12/01/12/01/12

Model Takah 02

"Menjalani Peraturan Pelayaran Berarti Mendukung Terciptanya Keselamatan Berlayar"

Lampiran 2 Data Instrumen Variabel Mekanisme Perekrutan Crew Kapal (X)

No. Responden	Nomor Item										Jumlah
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	5	5	4	5	4	5	5	5	4	4	46
2	5	5	4	5	4	5	5	5	4	5	47
3	5	5	4	5	3	5	5	4	5	5	46
4	4	5	4	4	2	3	3	4	3	3	35
5	4	5	5	4	5	4	5	5	5	4	46
6	4	5	4	4	5	5	5	5	4	5	46
7	3	5	4	4	4	5	5	4	4	5	43
8	4	3	3	4	2	4	5	4	4	4	37
9	3	4	4	3	4	3	3	3	4	4	35
10	5	5	4	5	4	5	5	5	5	5	48
11	3	2	4	5	3	2	2	2	2	4	29
12	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	49
13	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	49
14	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
15	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	49
16	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
17	3	3	3	4	3	4	3	3	4	3	33
18	4	5	5	5	4	4	5	4	5	4	45
19	3	3	3	3	3	3	5	4	4	3	34
20	4	2	3	3	2	2	5	3	4	4	32
21	5	5	3	4	4	4	5	5	5	5	45
22	4	5	3	2	4	4	3	4	2	4	35
23	3	2	4	4	3	3	4	4	3	4	34
24	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	32
25	4	4	5	5	5	3	4	5	5	5	45
26	4	4	4	3	4	4	3	3	4	4	37
27	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
28	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
29	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	49
30	5	4	5	5	5	5	5	4	4	5	47

Data Instrumen Variabel Kelancaran Operasional Kapal (Y)

No.	Nomor Item										Jumlah
Responden	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
2	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	49
3	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	48
4	3	4	4	4	4	5	3	4	4	3	38
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
6	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	49
7	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
8	1	3	3	4	3	4	4	3	4	5	34
9	5	3	3	4	4	3	3	4	4	3	36
10	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
11	4	4	5	3	5	2	5	4	4	4	40
12	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	49
13	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
14	5	4	5	5	5	5	5	5	4	5	48
15	5	4	5	4	5	5	5	5	5	5	48
16	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
17	2	2	3	3	3	5	5	3	5	4	35
18	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	49
19	3	3	3	4	3	3	3	4	3	5	34
20	3	4	3	2	3	4	3	3	3	3	31
21	5	5	5	5	5	4	5	5	3	5	47
22	3	3	3	3	5	3	5	3	3	3	34
23	4	4	3	3	5	4	3	4	3	4	37
24	4	4	3	4	5	4	4	4	3	4	39
25	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	49
26	4	2	2	5	5	3	3	4	4	4	36
27	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	48
28	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	49
29	5	5	4	5	5	4	5	5	5	5	48
30	5	5	5	4	5	5	5	3	5	5	47

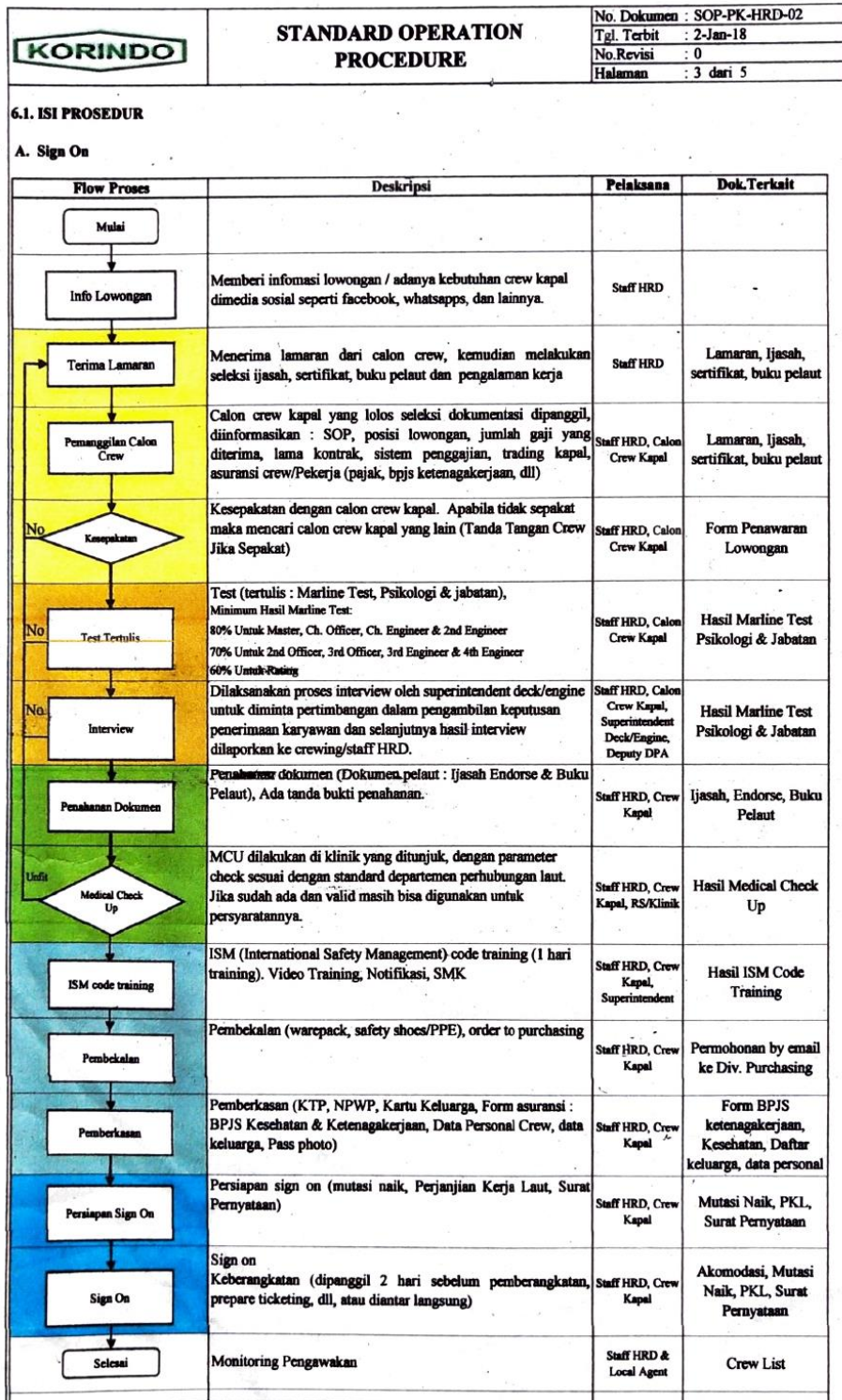
Lampiran 3 Titik Presentase Distribusi t (df = 1 – 40)

df	Pr	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

Lampiran 4 Distribusi Nilai rtabel Signifikansi 5% dan 1%


N	The Level of Significance		N	The Level of Significance	
	5%	1%		5%	1%
3	0.997	0.999	38	0.320	0.413
4	0.950	0.990	39	0.316	0.408
5	0.878	0.959	40	0.312	0.403
6	0.811	0.917	41	0.308	0.398
7	0.754	0.874	42	0.304	0.393
8	0.707	0.834	43	0.301	0.389
9	0.666	0.798	44	0.297	0.384
10	0.632	0.765	45	0.294	0.380
11	0.602	0.735	46	0.291	0.376
12	0.576	0.708	47	0.288	0.372
13	0.553	0.684	48	0.284	0.368
14	0.532	0.661	49	0.281	0.364
15	0.514	0.641	50	0.279	0.361
16	0.497	0.623	55	0.266	0.345
17	0.482	0.606	60	0.254	0.330
18	0.468	0.590	65	0.244	0.317
19	0.456	0.575	70	0.235	0.306
20	0.444	0.561	75	0.227	0.296
21	0.433	0.549	80	0.220	0.286
22	0.432	0.537	85	0.213	0.278
23	0.413	0.526	90	0.207	0.267
24	0.404	0.515	95	0.202	0.263
25	0.396	0.505	100	0.195	0.256
26	0.388	0.496	125	0.176	0.230
27	0.381	0.487	150	0.159	0.210
28	0.374	0.478	175	0.148	0.194
29	0.367	0.470	200	0.138	0.181
30	0.361	0.463	300	0.113	0.148
31	0.355	0.456	400	0.098	0.128
32	0.349	0.449	500	0.088	0.115
33	0.344	0.442	600	0.080	0.105
34	0.339	0.436	700	0.074	0.097
35	0.334	0.430	800	0.070	0.091
36	0.329	0.424	900	0.065	0.086
37	0.325	0.418	1000	0.062	0.081

Lampiran 5 SOP FLOW HRD CREWING



re test
Marline

Lampiran 6 FORM APLIKASI

	FORMULIR	No. Dokumen : F-PK-HRD-02-01
	APLIKASI LAMARAN CREW	Tgl . Terbit : 31 January 2019
		No. Revisi : 0
		Halaman : 1 dari 2

JABATAN :

Name :	Tanggal Lahir :
Tempat Lahir :	Agama :
Status Menikah :	Jenis Kelamin :
Telepon Rumah :	Handphone :
Alamat Rumah :	Pendidikan / Akademi :
	Alamat Email :
	Tinggi / Berat : Cm / Kg

DATA KELUARGA

Nama Keluarga :	Telepon Rumah :
Alamat Rumah :	
Handphone :	

DOKUMEN PERJALANAN	NOMOR DOKUMEN	TANGGAL DIKELUARKAN	TANGGAL BERAKHIR	TEMPAT DIKELUARKAN
PASSPORT				
BUKU PELAUT				


SERTIFIKAT KOMPETENSI	NOMOR SERTIFIKAT	TANGGAL DIKELUARKAN	TEMPAT DIKELUARKAN
ATT			
ENDORSEMENT CERTIFICATE			
Etc.,			

*coret yang tidak perlu

SERTIFIKAT KETERAMPILAN:

SERTIFIKAT KEAHLIAN	NOMOR SERTIFIKAT	TANGGAL DIKELUARKAN	TANGGAL BERAKHIR	TEMPAT DIKELUARKAN
Basic Safety Training				
Survival Craft & Rescue Boat				
Advance Fire Fighting				
Medical First Aid				
Medical Care On Board Ship				
RADAR Simulator				
ARPA Simulator				
GMDSS				
ORU				
Tanker Familiarization / BOCT				
Oil Tanker Training Program / AOT				
Chemical Tanker / ACT				
ISM CODE				
Ship Security Officer				
Medical Check Up				
ECDIS.....				
SAT.....				
SDSD.....				
ERM.....				
Forming Rating Nav / Eng				
Able Rating Deck / Engine				
Etc.				
Etc.....				
Etc.....				
Etc.....				
Etc.....				

Lampiran 7 Penawaran Lowongan

	FORMULIR	No. Dokumen : F-PK-HRD-02-02
		Tgl. Terbit : 02 January 2018
	Penawaran Lowongan	No. Revisi : 0
		Halaman : 1 dari 1

Posisi / Jabatan :
Nama Kapal :

Gaji Pokok	Rp.	
Tunjangan Pokok	Rp.	
Kompensasi Lembur & Premi Jalan	Rp.	
Premi Ijazah/Hari	Rp.	/Hari
<u>Uang Makan/Hari</u>	<u>Rp.</u>	<u>/Hari</u>
Total Kotor	Rp.	/30 Hari

Kontrak Kerja : 8 Bulan

Gaji Pokok	Tunjangan Pokok	Uang Makan / 30 Hari	Premi Ijazah / 30 Hari	Kompensasi Lembur & Premi Jalan	Total Kotor
Rp.	Rp	Rp	Rp	RP	Rp

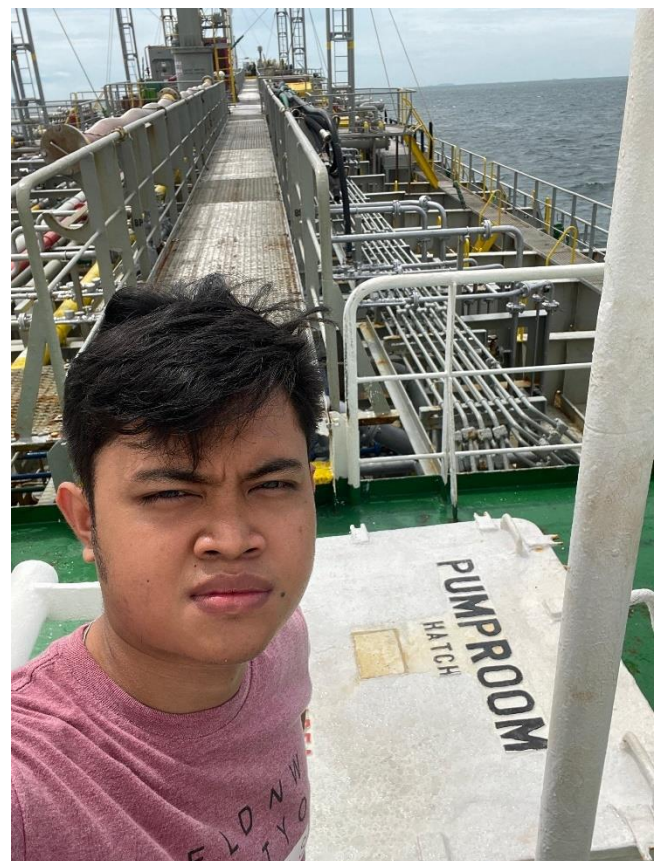
Dengan system penggajian dalam surat pernyataan sbb:

1. **Pph Pasal 21 (Langsung Dari Kantor Pajak) ditanggung oleh crew/karyawan**
Laporan SPT akan dikirim jika sudah terbit dari kantor Pajak.
2. **Premi BPJS Ketenagakerjaan 3% dari Gaji Pokok & Tunjangan Pokok (2% Jaminan Hari Tua/JHT, 1 % Jaminan Pensiun/JP) ditanggung oleh crew/karyawan. Untuk saldo bisa di cek di Aplikasi Smartphone.**
3. Perhitungan gaji mulai dari tanggal **26 s/d 25 (Mulai dari tanggal Mutasi s/d Tgl 25)**
Transfer Gaji Akhir bulan (Tgl 30 setiap bulannya / tgl 28 bulan Februari).
4. **Gaji Bulan pertama 40% dipotong Perusahaan:**
 - a. Yang mana potongan tersebut akan disimpan di Perusahaan sebagai uang jaminan apabila Crew/Karyawan tidak menyelesaikan masa kontrak kerja.
 - b. Crew/Karyawan berhak mengambil kembali potongan 40% tersebut diatas apabila telah menyelesaikan masa kontrak kerja (*tanpa perpanjangan*).
5. Selama kapal stanby (tidak ada kegiatan) atau dalam keadaan dock
Perhitungan kompensasi lembur & premi jalan :
 - a. Kompensasi Lembur & Premi Jalan Untuk Jabatan Perwira dipotong 15%.
 - b. Kompensasi Lembur & Premi Jalan Untuk Jabatan ABK/Rating dipotong 10%.

Dengan ini saya menyatakan telah memahami penjelasan yang telah disampaikan dari Pihak Manajemen.

Jakarta, 07 Juli 2023.

Lampiran 8 Foto Kegiatan







Lampiran 9 Perjanjian Kerja Laut (PKL)

NO : PK.301/ / /PKL/KSOP.GSK-2023

PERJANJIAN KERJA LAUT

UNTUK KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS II GRESIK
UNTUK PIHAK I
UNTUK PIHAK II
UNTUK KAPAL

Antara
Perusahaan Pelayaran **PT...Pelayaran Korindo**.....
Dengan seorang warga Negara Indonesia

Pada hari initelah datang kepada sayaKepala Seksi Keselamatan Berlayar, Penjagaan Dan Patroli atas Pejabat Penyijil Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas - II Gresik, saudara.....**Iko Johansyah**.....jabatan **Designated Person Ashore** bertindak untuk dan atas nama perusahaan pelayaran **PT. Pelayaran Korindo** Berkedudukan di **Jakarta** selanjutnya disebut PIHAK I dan seorang bernama **Rizky Damara Ramadhan** nama kecil **Rizky** Umur **24** tahun, dilahirkan tanggal **18 Januari 1999** di **Brebes** selanjutnya disebut PIHAK II, menerangkan telah semufakat mengadakan perjanjian kerja laut sebagai berikut:

Pasal 1.

PIHAK I memberikan pekerjaan kepada PIHAK II dan PIHAK II menerima pekerjaan itu selama waktu yang tersebut dalam pasal 3 dan berakhir setelah kembalinya kapal di pelabuhan Indonesia, maka perjanjian ini diperpanjang sampai saat tibanya kapal di pelabuhan Indonesia.

Pasal 2.

- PIHAK II mengadakan ikatan dinas dengan PIHAK I untuk bekerja pada kapal-kapal yang ditunjuk oleh PIHAK I termasuk kapal-kapal yang dipergunakan oleh PIHAK I untuk berlayar dengan pangkat permulaan sebagai **Mualim III** mulai tanggal **18 Januari 2023** dan PIHAK II bersedia dipekerjakan pada bagian administrasi dan atau tehnik di darat bilamana dikehendaki oleh PIHAK I.
- PIHAK II harus dapat melalui masa percobaan paling lama tiga bulan terhitung semenjak tanggal **18 Januari 2023** dan selama masa percobaan, Pihak II boleh mengakhiri perjanjian kerja ini dimana PIHAK II dalam hal ini tidak mempunyai hak untuk mengadakan tuntutan-tuntutan dalam bidang keuangan.

Pasal 3.

PIHAK I maupun PIHAK II dapat mengakhiri perjanjian kerja atau hubungan kerja ini sesudah melalui masa kerja selama **8(Delapan)** Bulan terhitung mulai tanggal **18 Januari 2023**. Dengan tenggang waktu 3 x 24 Jam sebelum perjanjian kerja ini berakhir.

Pasal 4.

Jika setelah masa berlakunya perjanjian ini berakhir PIHAK II masih terus menjalankan jabatannya tanpa memperbaharui perjanjian ini, maka perjanjian kerja ini dengan sendirinya terus berlaku untuk waktu yang tidak ditentukan. Dan selanjutnya berlakulah pasal 450 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dimana disebutkan, bahwa tiap tiap PIHAK dapat mengakhiri hubungan kerja pada tiap tiap pelabuhan Indonesia dimana kapal berlabuh dan dimana ada pula syahbandar, dengan tenggang waktu 3 X 24 jam.

Pasal 5.

- PIHAK I membayar gaji PIHAK II tiap tiap akhir bulan dengan gaji pokok dimulai dengan **Rp. 4.901.000,-** dengan mata uang Indonesia, ditambah dengan uang lembur atau premi, tunjangan tunjangan, bantuan-bantuan atau jaminan-jaminan sosial lainnya, pun tambahan-tambahan atau kenaikan-kenaikan gaji berkala menurut peraturan yang ditetapkan oleh PIHAK I, untuk mana PIHAK II dengan ini menyatakan persetujuannya.

Kompensasi Lembur & Premi Jalan	Rp.	308,000,-
Premi Ijazah/Hari	Rp.	50,000,-/Hari
- PIHAK I diharuskan menyediakan makanan dan tempat tidur yang layak bagi PIHAK II sesuai dengan jabatannya di kapal.

Uang Makan/Hari	Rp.	48,000,-/Hari
------------------------	------------	----------------------

Pasal 6.

- Jika PIHAK I tidak dapat bekerja lagi karena sakit atau kecelakaan kerja sebelum habis masa perjanjian atau jika karena salah satu sebab yang harus dipertanggung jawabkan PIHAK I perjanjian ini diputuskan sebelum habis masanya maka ongkos-ongkos pemulangan PIHAK II kembali ke tempat dimana PIHAK II diterima, menjadi tanggung jawab PIHAK I.
- Jika tidak ada alasan yang tepat, PIHAK II secara sepihak memutuskan ikatan dinas sebelum habis masa perjanjian, maka ongkos-ongkos pemulangan yang dimaksud sub a diatas menjadi tanggungan PIHAK II sendiri. Dalam hal seperti ini PIHAK II harus memberi tenggang waktu kepada PIHAK I untuk mendapat penggantinya paling sedikit satu bulan.

Pasal 7.

Jika PIHAK II sakit atau mendapat kecelakaan dalam hubungan kerja, maka baginya berlakulah "peraturan kecelakaan awak kapal " dan " Undang-Undang kecelakaan awak kapal tahun 1940", atau peraturan-peraturan lain yang berlaku dalam Negara Republik Indonesia.

Pasal 8.

PIHAK II harus patuh kepada peraturan-peraturan yang ditetapkan oleh PIHAK I dan kepada perintah-perintah yang diberikan kepada pihak atasan yang ditunjuk oleh PIHAK I atau perintah-perintah langsung dari PIHAK I. Demikian pula PIHAK II harus menyetujui kesehatannya diuji oleh dokter yang ditunjuk oleh PIHAK I bilamana dikehendaki oleh PIHAK I

Pasal 9.

PIHAK I berhak pada setiap waktu mengakhiri hubungan kerja atau perjanjian ini, sekalipun tanpa pemberitahuan terlebih dahulu karena alasan-alasan yang mendesak umpamanya :

- a. PIHAK II kurang cakap, berkelakuan buruk, lengah atau lalai dalam kewajiban, tidak patuh perintah yang dimaksud pasal (8) atau melakukan perbuatan lain yang merugikan Pihak I.
- b. Bila PIHAK II ternyata melakukan perbuatan-perbuatan yang bertentangan dengan hukum pidana atau melanggar peraturan-peraturan Pemerintah Republik Indonesia. Maka ia akan diturunkan ditempat/pelabuhan dimana peristiwa itu terjadi dan diserahkan kepada yang berwajib.

Pasal 10.

Jika kapal dimana PIHAK II dipekerjakan tenggelam atau hilang, maka PIHAK I berhak mengakhiri hubungan kerja atau perjanjian ini. Maka PIHAK II berhak menerima :

- a. uang pesangon sebanyak bulan gaji/pendapatan bersih ditambah dengan ongkos-ongkos pengangkutan kembali ketempat/pelabuhan dimana PIHAK II diterima/disiapkan.
- b. Uang pengganti atas barang-barang hak milik PIHAK II sendiri berdasarkan "peraturan Kecelakaan Awak Kapal Tahun 1940" dan Undang-undang Kecelakaan awak Kapal tahun 1940.

Pasal 11.

PIHAK II harus meninggalkan sebagian dari gaji pendapatan-pendapatan bersih tiap-tiap bulan, uang mana oleh PIHAK I diatur pembayarannya kepada yang ditunjuk oleh PIHAK II sebagai tanggungannya, PIHAK II dalam hal ini menyatakan persetujuannya.

Pasal 12.

Hukuman-hukuman denda yang termaktub dalam pasal 387 Kitab Undang-Undang Hukum Perniagaan adalah hukuman yang akan dijalankan dengan adil. Denda-denda mana akan diperuntukan seluruhnya buat yayasan- yayasan atau badan-badan amal.

Pasal 13.

Dalam keadaan perang maupun bahaya perang. Pihak II harus tetap melakukan kewajibannya baik di darat maupun di atas kapal yang di charter / disewa atau diunakan oleh pemerintah RI maupun yang tidak di Charter/disewa atau dipergunakan oleh Pemerintah R.I. Keadaan tersebut diatas tidak boleh dijadikan alasan bagi PIHAK II untuk memutuskan kan perjanjian atau hubungan kerja ini.

Pasal 14.

Jaminan-jaminan social lainnya bagi PIHAK II seperti cuti perawatan kesehatan dsb diatur dan ditentukan oleh PIHAK I yang berpedoman kepada peraturan-peraturan Pemerintah R.I dalam hal ini PIHAK II menyatakan persetujuannya.

Pasal 15.

Dengan penandatanganan perjanjian kerja laut ini maka semua perjanjian ini kerja laut yang sebelumnya diadakan oleh Pihak II dianggap tidak berlaku lagi.

Pasal 16.

Bilamana dikemudian hari karena sesuatu hal dipandang perlu untuk mengadakan perubahan-perubahan / penambah- an dalam perjanjian kerja laut ini, maka hal sedemikian dapat dilakukan atas kehendak persetujuan kedua belah pihak dihadapan syahbandar setempat. Demikian surat perjanjian kerja laut ini dibuat pada hari dan tahun sebagai tersebut diatas dalam rangkap empat yang sama bunyinya, yang asli diperuntukan syahbandar, tembusan lainnya untuk PIHAK I, PIHAK II dn Nakhoda kapal.

PIHAK I

PIHAK II

.....**Iko Johansyah**.....

.....**Rizky Damara Ramadhan**.....

Surat perjanjian kerja laut ini oleh Kepala Seksi Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Gresik dibacakan seluruhnya dihadapan kedua belah pihak dan setelah dimaklumi dan disetujui mereka menandatangani.

NAMA KAPAL :	MT. LAMIWURI 01
BENDERA :	INDONESIA
ISI KOTOR :	1323 KW / 2209 GRT
SERPEL ABK :	ANT III / 2021

**A.n KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN
OTORITAS PELABUHAN KELAS II GRESIK
KASI KESELAMATAN BERLAYAR, PENJAGAAN DAN PATROLI**

.....

Lampiran 10 Crew Condition

4-Nov-22

No	Ship's Name	Last Port	Position	Next Port	Condition	Remarks
1	MT. Asike 1	Asike	Sailing to Gresik	Gresik		
2	MT. Griya Flores	Tual	Sailing to Timika	Timika		
3	MT. New Global	Panjang	Sailing to Asike	Asike	1. Chief Engineer / Transfer to MTG 2. 2nd Engineer / Promot as Chief Engineer 3. 3rd Engineer / Promot as 2nd Engineer	# Candidate Suria Darma Promot as Chief Engineer # Candidate Awang Tri Luksmono as 2nd Engineer # Looking for Candidate
4	MT. Helmy Rejeki	Tg. Priok	Anchorage at PT. SMI	Bahodopi	1. AB Andi / Promot 2. Foreman / FC 3. Cook / FC	# Candidate Tides Armansyah Screening BOC / Done Written Test / Done Interview Operational / Done MCU / Done ISM Code Training / On Jon Training # Looking for Candidate # Looking for Candidate # Looking for Candidate
5	MT. Lamiwuri 01	Asike	Sailing to Panjang	Panjang	1. Master / FC 2. 4th Engineer / FC 3. Foreman / FC 4. AB M. Tohir / FC	# Candidate Johannes Siahaan Screening BOC / Done Written Test / Done Interview Technical / Done MCU / Done ISM Code Training / On Jon Training # Candidate Subroto from MT. New Stella # Candidate Tri Aji Setiawan Screening BOC / Done Written Test / Done Interview Operational / Done MCU / Done ISM Code Training / On Jon Training
6	MT. Mutiara Global	Setangga	Anchorage at Wayame	Wayame		
7	MT. Hanyu Glory	Gresik	Sailing to Lhokseumawe	Lhokseumawe	1. Chief Engineer / FC 2. Master / FC 3. AB Just / FC 4. OS / OR (jumpship) 5. Chief Engineer / FC 6. 4th Engineer / FC	# Candidate Idris Hasim Screening BOC / Done Interview Technical & Management / Done MCU / Done ISM Code Training / On Jon Training # Candidate Hasan Basri Screening BOC / Done Written Test / Done Interview Operational & Management / # Candidate Dian Puspo Pratowo Screening BOC / Done Written Test / # Looking for Candidate # Candidate Edy Rianto # Candidate Alfath Raihan Screening BOC / Done Interview Technical / Done MCU /
8	MT. New Stella	Setangga	Sailing to Wayame	Wayame		
9	MV. Asike Global	Balikipapan	Sailing to Gresik	Gresik	1. 3rd Officer / FC	# Looking for Candidate

Lampiran 11 Crew List

CREW LIST
NAME OF VESSEL : MT. Mutiara Global
GRT / DWT : 5331 GRT
KW / HP : 3360 KW
TYPE OF VESSEL : TANKER OIL & CHEMICAL

No	Name	Rank	Signed ON	Sign Contract / Renew	Contract Length	E.O.C	Days on Board	%	1 Month Notice	Days Left	Today	
											Kind of Notice	24-Aug-22
											Extend	Finish Contract
1	Capt. Edi Susanto	MASTER	4-Feb-22	4-Feb-22	181	4-Aug-22	201	111.0%	5-Jul-22	-20		
2	Masrul Yoernasyah	CH / OFFICER	1-Jul-22	1-Jul-22	184	1-Jan-23	54	29.3%	2-Dec-22	130		
3	Satria Aji Dimas Wicaksono	2nd / OFFICER	18-Aug-21	18-Aug-21	243	18-Apr-22	371	152.7%	19-Mar-22	-128		
4	Nenri Barne Rianggi	3rd / OFFICER	10-Jun-22	10-Jun-22	245	10-Feb-23	75	30.6%	11-Jan-23	170		
5	Edi	CH / ENGINEER	18-Aug-21	18-Aug-21	184	18-Feb-22	371	201.6%	19-Jan-22	-187		
6	Ade Dika Pratiya	2nd / ENGINEER	12-Oct-21	12-Oct-21	182	12-Apr-22	316	173.6%	13-Mar-22	-154		
7	Reza Alviana Prananda	3rd / ENGINEER	10-Jun-22	10-Jun-22	245	10-Feb-23	75	30.6%	11-Jan-23	170		
8	Alfareza Bayu Aji Pradana	4th / ENGINEER	10-Jun-22	10-Jun-22	245	10-Feb-23	75	30.6%	11-Jan-23	170		
9	Suprianto	BOSUN	18-Aug-21	18-Aug-21	243	18-Apr-22	371	152.7%	19-Mar-22	-128		
10	Syamsul Bahri	A/B	18-Aug-21	18-Aug-21	243	18-Apr-22	371	152.7%	19-Mar-22	-128		
11	Jerry Wellys Ginting	A/B	18-Aug-21	18-Aug-21	243	18-Apr-22	371	152.7%	19-Mar-22	-128		
12	Lumasri Latief	A/B	18-Aug-21	18-Aug-21	243	18-Apr-22	371	152.7%	19-Mar-22	-128		
13	Muhammad Asis	FOREMAN	17-Aug-22	17-Aug-22	243	17-Apr-23	7	2.9%	18-Mar-23	236		
14	Iainai Asikin	OILER	1-Jul-22	1-Jul-22	243	1-Mar-23	54	22.2%	30-Jan-23	189		
15	Muhyi	OILER	17-Aug-22	17-Aug-22	244	18-Apr-23	7	2.9%	19-Mar-23	237		
16	Fitransyah	OILER	17-Aug-22	17-Aug-22	243	17-Apr-23	7	2.9%	18-Mar-23	236		
17	Widya Adi Nugroho	COOK	17-Aug-22	17-Aug-22	243	17-Apr-23	7	2.9%	18-Mar-23	236		
18	Karis Hardianto Nugroho	MESS BOY	6-Jan-22	6-Jan-22	243	6-Sep-22	230	94.7%	7-Aug-22	13		
19		DECK CADET										
20		ENGINE CADET										

Mengetahui

Okky Nurseyawan

CREW LIST
NAME OF VESSEL
GRT / DWT
KW / HP
TYPE OF VESSEL

: MT. ASIKI / Ex- CHOYO MARU
: 3248 GRT / 5678 DWT
: 2686 KW / 3600 HP
: TANKER OIL on Certificate (CHEMICAL CLASS III)

No	Name	Rank	Signed On	Sign Contract / Renew	Contract Length	E.O.C	Days on Board	%	1 Month Notice	Days Left	Kind of Notice	Today	23-Aug-22
1	Dewits Hery De Fretes	MASTER	15-Jun-20	15-Jun-20	183	15-Dec-20	799	436.6%	15-Nov-20	145	Extend		
2	Isak Sampo Padang	CH / OFFICER	30-Apr-21	30-Apr-21	183	30-Oct-21	480	262.3%	30-Sep-21	157			
3	Dion Heriambang	2nd / OFFICER	30-Oct-18	30-Oct-18	243	30-Jun-19	1393	573.3%	31-May-19	150			
4	Oktavia Fatmawati	3rd / OFFICER	4-Jan-22	4-Jan-22	243	4-Sep-22	231	95.1%	5-Aug-22	12			
5	Abdul Baar Rainan	CH / ENGINEER	27-Nov-16	27-Nov-16	242	27-Jul-17	2095	865.7%	27-Jun-17	185			
6	Hervino Parera	2nd / ENGINEER	26-Feb-19	26-Feb-19	Permanent	Permanent	1274	Permanent	Permanent	Permanent			
7	Andika Dwi Putra	3rd / ENGINEER	15-Jun-20	15-Jun-20	245	15-Feb-21	799	326.1%	16-Jan-21	157			
8	Gilgh Farhan Lutfi Rahman	4th / ENGINEER	27-Jun-20	27-Jun-20	245	27-Feb-21	787	321.2%	28-Jan-21	157			
9	Gunawan	BOSUN	27-Dec-16	27-Dec-16	243	27-Aug-17	2065	849.8%	26-Jul-17	182			
10	Elfan Tuhaturuw	AB	26-Feb-19	26-Feb-19	242	26-Oct-19	1274	526.4%	26-Sep-19	182			
11	Aris Mustopa Hidayatulloh	A/B	12-Mar-22	12-Mar-22	245	12-Nov-22	164	66.9%	2-Aug-00	81			
12	Hendra Tufani	A/B	12-Mar-22	12-Mar-22	245	12-Nov-22	164	66.9%	13-Oct-22	81			
13	Syamsul Rizal Fahmi	SAILOR	16-Apr-19	16-Apr-19	244	16-Dec-19	1225	502.0%	16-Nov-19	88			
14	Suparno	FOREMAN	19-Nov-10	4-Mar-21	Permanent	Permanent	4295	Permanent	Permanent	Permanent			
15	M. Muvied	OILER	15-Apr-22	15-Apr-22	244	15-Dec-22	130	53.3%	15-Nov-22	114			
16	Sigit Satira	OILER	15-Apr-22	15-Apr-22	244	15-Dec-22	130	53.3%	15-Nov-22	114			
17	Arif Maulana	OILER	29-Oct-21	29-Oct-21	243	29-Jun-22	298	122.6%	30-May-22	35			
18	Fajar Kharis Nugraha	MESS BOY	12-Mar-22	12-Mar-22	245	12-Nov-22	164	66.9%	13-Oct-22	81			
19	Yorani Posu	COOK	26-Feb-19	26-Feb-19	242	26-Oct-19	1274	526.4%	26-Sep-19	182			
20	Muhammad Ikhsanul Hazgi	DECK CADET	30-Sep-21	30-Sep-21	365	30-Sep-22	327	89.6%	31-Aug-22	38			
21	Anwar Maulana Yusuf	ENGINE CADET	30-Sep-21	30-Sep-21	365	30-Sep-22	327	89.6%	31-Aug-22	38			

Mengetahui

Okky Nursetyawan

CREW LIST
NAME OF VESSEL : MT. Haryu Glory
GRT / DWT : 5371 GRT
KW / HP : 4550 KW
TYPE OF VESSEL : TANKER OIL & CHEMICAL

No	Name	Rank	Signed ON	Sign Contract / Renew Contract	Contract Length	E O C	Days on Board	%	1 Month Notice	Days Left	Today 24-Aug-22	
											Kind of Notice	Finish Contract
1	Capt. Ardan Agustian	MASTER	29-Mar-22	29-Mar-22	184	29-Sep-22	148	80.4%	30-Aug-22	36		
2	Arman	CH / OFFICER	20-May-22	20-May-22	184	20-Nov-22	96	52.2%	21-Oct-22	88		
3	Audricson Giovannie Tjiptabudi	2nd / OFFICER	14-Mar-22	14-Mar-22	245	14-Nov-22	163	66.5%	15-Oct-22	82		
4	Marco Yusufat Mulyanto	3rd / OFFICER	17-Mar-22	17-Mar-22	243	15-Nov-22	160	65.8%	16-Oct-22	83		
5	Ficus Yernis Avianto	CH / ENGINEER	5-Apr-22	5-Apr-22	183	5-Oct-22	141	77.0%	5-Sep-22	42		
6	Roni Tampubolon	2nd / ENGINEER	27-Mar-22	27-Mar-22	184	27-Sep-22	150	81.5%	28-Aug-22	34		
7	Muhammad Afrizal	3rd / ENGINEER	14-Mar-22	14-Mar-22	245	14-Nov-22	163	66.5%	15-Oct-22	82		
8	Rigel Oceano Falyu	4th / ENGINEER	15-Mar-22	15-Mar-22	245	15-Nov-22	162	66.1%	16-Oct-22	83		
9	Nikolas P Tupamahu	BOSUN	14-Mar-22	14-Mar-22	245	14-Nov-22	163	66.5%	15-Oct-22	82		
10	Perdiansyah	A/B	15-Mar-22	15-Mar-22	245	15-Nov-22	162	66.1%	16-Oct-22	83		
11	Justi Mersico Benny	A/B	15-Mar-22	15-Mar-22	245	15-Nov-22	162	66.1%	16-Oct-22	83		
12	Yonatan	A/B	17-Mar-22	17-Mar-22	243	15-Nov-22	160	65.8%	16-Oct-22	83		
13	Agus Sutiyono	FOREMAN	14-Mar-22	14-Mar-22	245	14-Nov-22	163	66.5%	15-Oct-22	82		
14	Jannes Marcos	OILER	23-Apr-22	23-Apr-22	244	23-Dec-22	123	50.4%	23-Nov-22	121		
15	Hernan Arsel Lallo	OILER	15-Mar-22	15-Mar-22	245	15-Nov-22	162	66.1%	16-Oct-22	83		
16	Ryan Avelido Mangihut Sibuea	OILER	9-May-22	9-May-22	245	9-Jan-23	107	43.7%	10-Nov-22	138		
17	Dany Angriawan	COOK	1-Apr-22	1-Apr-22	244	1-Dec-22	145	59.4%	1-Nov-22	99		
18		OS			244	31-Aug-00	44797	18359.4%	1-Aug-00	-44553		
19	Aldho Santana	MESSBOY	5-Apr-22	5-Apr-22	244	5-Dec-22	-44656	-18301.6%	5-Nov-22	103		

Mengetahui

Okky Nurseyawan

CREW LIST
NAME OF VESSEL : MT. GRAYA FLORES
GRT / DWT : 1372 GRT / 2076 DWT
KW / HP : 1343 KW / 1800 HP
TYPE OF VESSEL : TANKER OIL & CHEMICAL

No	Name	Rank	Signed ON	Sign Contract/ Renew	Contract Length	E.O.C	Days on board	%	1 Month Notice	Days Left	Extend	Kind of vessel	Position	Today	23-Feb-23
1	Capt. Yohanes Marsaban H. P	MASTER	26-Jun-19	26-Jun-19	183	26-Dec-19	1338	731,1%	26-Nov-19	-1155					
2	Idris	CH / OFFICER	30-Nov-21	30-Nov-21	181	30-May-22	450	248,6%	30-Apr-22	-269					
3	Albertus Gulio	2nd / OFFICER	30-Nov-21	30-Nov-21	242	30-Jul-22	450	186,0%	30-Jun-22	-208					
4	Toni Idhar Mahendra	3rd / OFFICER	2-Feb-22	2-Feb-22	242	2-Oct-22	386	159,5%	2-Sep-22	-144					
5	Sugeng Purwanto	CH / ENGINEER	8-Jan-20	8-Jan-20	182	8-Jul-20	1142	627,5%	8-Jun-20	-960					
6	Devini Tri Alfiadi	2nd / ENGINEER	28-Dec-22	28-Dec-22	182	28-Jun-23	57	31,3%	29-May-23	125					
7	Samat Radi	3 rd / ENGINEER	19-Aug-22	19-Aug-22	243	19-Apr-23	188	77,4%	20-Mar-23	55					
8	Reza Chaerudin Mustopa	4 th / ENGINEER	9-Jul-22	9-Jul-22	243	9-Mar-23	229	94,2%	7-Feb-23	14					
9	Yusuf Sampe Padu	BOSUN	6-Oct-20	6-Oct-20	243	6-Jun-21	870	358,0%	7-May-21	-677					
10	Sugiyanto	A/B	26-Jun-19	25-Nov-20	242	25-Jul-21	1338	552,9%	25-Jun-21	-578					
11	Mustain Romli	A/B	27-Oct-22	27-Oct-22	243	27-Jun-23	119	49,0%	28-May-23	124					
12	Muh. Iksan	A/B	10-Sep-22	10-Sep-22	242	10-May-23	166	68,6%	10-Apr-23	76					
13	Sutiyono	FOREMAN	15-Oct-21	15-Oct-21	243	15-Jun-22	496	204,1%	16-May-22	-253					
14	Ivatri	OILER	9-Mar-22	9-Mar-22	245	9-Nov-22	351	143,3%	10-Oct-22	-106					
15	Widodo Trisetio	OILER	15-Oct-21	15-Oct-21	243	15-Jun-22	496	204,1%	16-May-22	-253					
16	Rusdi	COOK	9-Jul-22	9-Jul-22	243	9-Mar-23	229	94,2%	7-Feb-23	14					
17	Viky Muhammad Rafi	DECK CADET	2-Feb-22	2-Feb-22	365	2-Feb-23	386	105,8%	3-Jan-23	-21					
18	Dany Winarfo	ENGINE CADET	2-Feb-22	2-Feb-22	365	2-Feb-23	386	105,8%	3-Jan-23	-21					

Mengelalui

Okky Nursetyawan

MT. New Global
GT: 4800
DWT: 7999
HP/KW: 3431 / 2560 KW

No	Name	Rank	Signed On	Sign Contract / Disenfranchised	Contract Length	E.O.C	M.O.C	%	1 Month Notice	Days Left	Today		23-Feb-23
											Kind of Notice	Finish	
											Board	Contract	
1	Capt. Bobby Ferdinand Rendonuwu	MASTER	9-Jun-22	9-Jun-22	185	11-Dec-22	259	140.0%	11-Nov-22	-74			
2	Efrital Priandiyanto Adi	CH / OFFICER	30-Mar-22	30-Mar-22	184	30-Sep-22	330	179.3%	31-Aug-22	-146			
3	Asep Suryadi Nugraha	2nd / OFFICER	16-Jun-21	16-Jun-21	245	16-Feb-22	617	251.8%	17-Jan-22	-372			
4	Putu Darmawan	3rd / OFFICER	15-Jun-21	15-Jun-21	245	15-Feb-22	618	252.2%	16-Jan-22	-372			
5	Eddy Rianto	CH / ENGINEER	14-Nov-19	14-Nov-19	182	14-May-20	1197	652.7%	14-Apr-20	-1015			
6	Awang Tri Lukmono	2nd / ENGINEER	18-Jan-23	18-Jan-23	181	18-Jul-23	36	19.9%	18-Jun-23	145			
7	Suryadi Simangunsong	3rd / ENGINEER	18-Jan-23	18-Jan-23	243	18-Sep-23	36	14.8%	19-Aug-23	207			
8	Nurokman	4th / ENGINEER	1-Oct-22	1-Oct-22	243	1-Jun-23	145	59.7%	2-May-23	98			
9	Reyano Andreas Pallinggan	BOSUN	14-Dec-21	14-Dec-21	243	14-Aug-22	436	179.4%	15-Jul-22	-193			
10	Affendi Pontoh	A/B	25-Mar-22	25-Mar-22	245	25-Nov-22	335	136.7%	26-Oct-22	-90			
11	Baron Brata Pati	A/B	9-Jun-22	9-Jun-22	245	9-Feb-23	259	105.7%	10-Jan-23	-14			
12	Alber Abidin	A/B	14-Dec-21	14-Dec-21	243	14-Aug-22	436	179.4%	15-Jul-22	-193			
13	Sumarno	FOREMAN	16-Nov-21	16-Nov-21	242	16-Jul-22	464	191.7%	16-Jun-22	-222			
14	Casmudi	OILER	9-May-22	9-May-22	245	9-Jan-23	290	118.4%	10-Dec-22	-45			
15	Wisnu Prasetyo	OILER	28-Dec-19	28-Dec-19	244	28-Aug-20	1153	472.5%	29-Jul-20	-909			
16	Philip Akyanto Duka Djuma	OILER	23-Aug-22	23-Aug-22	243	23-Apr-23	184	75.7%	24-Mar-23	59			
17	Zaenal Abidin	COOK	9-Jun-22	9-Jun-22	245	9-Feb-23	259	105.7%	10-Jan-23	-14			
18	Alip sarto Setiawan	MESS BOY	23-Aug-22	23-Aug-22	243	23-Apr-23	184	75.7%	24-Mar-23	59			
19	Seprian Vienty Ardianto R	DECK CADET	8-Dec-22	8-Dec-22	365	8-Dec-23	77	21.1%	8-Nov-23	288			
20	Abdul Bahar	ENGINE CADET	8-Dec-22	8-Dec-22	365	8-Dec-23	77	21.1%	8-Nov-23	288			

Mengestahi

Okky Nurseyawan

CREW LIST
NAME OF VESSEL : MT. New Stella
GRT / DWT : 4060 GRT
KW / HP : 2942 KW
TYPE OF VESSEL : TANKER OIL & CHEMICAL

No	Name	Rank	Date of Birth	Contract Start	Contract End	Days on board	Efficiency	Days on board	Days Left	Today 23-Feb-23	
										Kind of Notice	Notice Period
1	Capt. Dede Abdullah	MASTER	4 Aug-22	4 Aug-22	184	4-Feb-23	203	110,3%	5-Jan-23	-19	
2	Kusnan	CH / OFFICER	4 Aug-22	4 Aug-22	184	4-Feb-23	203	110,3%	5-Jan-23	-19	
3	Dida Achmad Fauzi	2nd / OFFICER	5 Aug-22	5 Aug-22	245	7-Apr-23	202	82,4%	8-Mar-23	43	
4	Muhammad Reyza Alfarozi Hasan	3rd / OFFICER	5 Aug-22	5 Aug-22	243	5-Apr-23	202	83,1%	6-Mar-23	41	
5	Lusios Lusiana	CH / ENGINEER	4 Aug-22	4 Aug-22	183	3-Feb-23	203	110,9%	4-Jan-23	-20	
6	Muhammad Purnomo	2nd / ENGINEER	5 Aug-22	5 Aug-22	184	5-Feb-23	202	109,8%	6-Jan-23	-18	
7	Bernard Lutawan Sebayang	3rd / ENGINEER	4 Aug-22	4 Aug-22	245	6-Apr-23	203	82,9%	7-Mar-23	42	
8	Panca Fahala Raja	4th / ENGINEER	5 Aug-22	5 Aug-22	245	7-Apr-23	202	82,4%	8-Mar-23	43	
9	Simon Sarungu	BOSUN	5 Aug-22	5 Aug-22	245	7-Apr-23	202	82,4%	8-Mar-23	43	
10	Gunadi Suprajaya	A/B	5 Aug-22	5 Aug-22	245	7-Apr-23	202	82,4%	8-Mar-23	43	
11	Arpan Jaya	A/B	5 Aug-22	5 Aug-22	245	7-Apr-23	202	82,4%	8-Mar-23	43	
12	Mohammad Rizqi Khwanudin	A/B	5 Aug-22	5 Aug-22	243	5-Apr-23	202	83,1%	6-Mar-23	41	
13	Frans Ady	FOREMAN	21 Oct-22	21 Oct-22	243	21-Jun-23	125	51,4%	22-Mar-23	118	
14	Gita Tedu	OILER	15 Aug-22	15 Aug-22	244	16-Apr-23	192	78,7%	17-Mar-23	52	
15	Maman Apriyanto	OILER	4 Aug-22	4 Aug-22	245	6-Apr-23	203	82,9%	7-Mar-23	42	
16	Atioch Ario Kati	OILER	12 Aug-22	12 Aug-22	245	14-Apr-23	195	79,6%	15-Mar-23	50	
17	Dadang Hernandi	COOK	19 Aug-22	19 Aug-22	244	20-Apr-23	188	77,0%	21-Mar-23	56	
18	Nastain	MESSBOY	5 Aug-22	5 Aug-22	244	6-Apr-23	202	82,8%	7-Mar-23	42	

Mengetahui

OKKY NURSEYAWAN

MT. Lamiwuri 01
 GT: 2209 / HP. 1173 / 1323 KW
 Oil Tanker

No	Name	Rank	Signed ON	Sign Contract / Review Contract	Contract Length	E O C	Days on Board	%	1 Month Notice	Days left	Kind of Notice	
											Extend	Finish Contract
1	Capt. Agus Told Hidayat	MASTER	5-Dec-22	5-Dec-22	182	5-Jun-23	80	44,0%	6-May-23	102		Today
2	Ardyansyah HS	Ch / OFFICER	29-Nov-22	29-Nov-22	181	29-May-23	86	47,5%	29-Apr-23	95		23-Feb-23
3	Teti Yusup Awaludin	2nd / OFFICER	29-Mar-22	29-Mar-22	245	29-Nov-22	331	135,1%	30-Oct-22	-86		
4	Riky Damara Ramadhan	3rd / OFFICER	18-Jan-23	18-Jan-23	243	18-Sep-23	36	14,8%	19-Aug-23	207		
5	Armaizal	CH / ENGINEER	27-Jul-21	27-Jul-21	184	27-Jan-22	576	313,0%	28-Dec-21	-392		
6	Wan Agung C. B	2nd / ENGINEER	28-Dec-22	28-Dec-22	182	28-Jun-23	57	31,3%	29-May-23	125		
7	Faisal Usman	3 rd / ENGINEER	9-Jul-21	9-Jul-21	245	11-Mar-22	594	242,4%	9-Feb-22	-349		
8	Johanes Siahaan	4 th / ENGINEER	11-Nov-22	11-Nov-22	242	11-Jul-23	104	43,0%	11-Jun-23	138		
9	Andreas Emanuel Surian	BOSUN	26-Jun-21	26-Jun-21	245	26-Feb-22	607	247,8%	27-Jan-22	-362		
10	Abdul Rohman	A/B	24-Sep-22	24-Sep-22	242	24-Mar-23	152	62,8%	24-Apr-23	90		
11	Dapit Yulianto	A/B	5-Dec-22	5-Dec-22	243	5-Aug-23	80	32,9%	6-Jul-23	163		
12	Eko Priono	A/B	26-Jun-21	26-Jun-21	245	26-Feb-22	607	247,8%	27-Jan-22	-362		
13	Agus Setyono	FOREMAN	28-Dec-22	28-Dec-22	365	28-Dec-23	57	15,6%	28-Nov-23	308		
14	Harjo Warbun	OILER	7-Oct-21	7-Oct-21	245	9-Jun-22	504	205,7%	10-May-22	-259		
15	Levans Tomisa	OILER	15-Mar-22	15-Mar-22	245	15-Nov-22	345	140,8%	16-Oct-22	-100		
16	Nunu Nugraha Muhtar	OILER	22-Mar-22	22-Mar-22	245	22-Nov-22	338	138,0%	23-Oct-22	-93		
17	Mahmudi Husori	COOK	26-Jun-21	26-Jun-21	245	26-Feb-22	607	247,8%	27-Jan-22	-362		
18	Ridho Rahmadoni	MESS BOY	23-Jan-21	23-Jan-21	245	25-Sep-21	761	310,6%	26-Aug-21	-516		
19	Iham Akmal Mahendra	DECK CADET	11-Nov-22	11-Nov-22	365	11-Nov-23	104	28,5%	12-Oct-23	261		
20	Muhammad Syatri Ramadlan	ENGINE CADET	11-Nov-22	11-Nov-22	365	11-Nov-23	104	28,5%	12-Oct-23	261		

Mengetahui

Okky Nurseyawan

MT. Helmy Rejeki
GT: 2916
DWT: 3694
HP/KW: 2957 / 2206

No	Name	Rank	Signed On	High Contract / Renew Contract	Contract Length	E.O.C	Days on Board	%	1 Month Notice	Days Left	Kind of Notice	
											Extend	Finish Contract
1	Ronald Edw'n Opuyu	MASTER	4-Feb-20	4-Feb-20	121	4-Jun-20	1115	921.5%	5-May-20	-994		Today
2	Hendro Subheri Bagayuguk	Ch / OFFICER	24-Feb-20	26-Mar-21	121	25-Jul-21	1095	905.0%	25-Jun-21	-578		23-Feb-23
3	Taufiq Dwi Cahyo Furdon	2nd / OFFICER	1-Nov-22	1-Nov-22	242	1-Jul-23	114	47.1%	1-Jun-23	128		
4	Muhammad Efendy	3rd / OFFICER	1-Nov-22	1-Nov-22	242	1-Jul-23	114	47.1%	1-Jun-23	128		
5	Wendira AT Rompas	CH / ENGINEER	13-Jan-20	13-Jan-20	182	13-Jul-20	1137	624.7%	13-Jun-20	-955		
6	Yudi Jarnudin	2nd / ENGINEER	11-Nov-21	11-Nov-21	181	11-May-22	469	259.1%	11-Apr-22	-288		
7	Manarul Anwar	3 rd / ENGINEER	11-Nov-21	11-Nov-21	242	11-Jul-22	469	193.8%	11-Jun-22	-227		
8	Kastria Artonang	4 th / ENGINEER	29-Jul-22	29-Jul-22	243	29-Mar-23	209	86.0%	27-Feb-23	34		
9	Ardi Priansyah	BOSUN	1-Nov-22	1-Nov-22	242	1-Jul-23	114	47.1%	1-Jun-23	128		
10	Nurdin	A/B	26-Mar-21	26-Mar-21	244	25-Nov-21	699	286.5%	26-Oct-21	-455		
11	Tides Almansyah	A/B	14-Nov-22	14-Nov-22	242	14-Jul-23	101	41.7%	14-Jun-23	141		
12	Nawir	A/B	1-Apr-21	1-Apr-21	244	1-Dec-21	693	284.0%	1-Nov-21	-449		
13	Pendi Saputro	FOREMAN	28-Nov-22	28-Nov-22	242	28-Jan-23	87	36.0%	28-Jun-23	155		
14	Iqbal Pebriana	OILER	14-Oct-22	14-Oct-22	243	14-Jun-23	132	54.3%	15-May-23	111		
15	Irdena Firdaus	OILER	28-May-22	28-May-22	245	28-Jan-23	271	110.6%	29-Dec-22	-26		
16	Gowri Dany Raja Gukguk	OILER	28-Nov-22	15-Dec-20	244	16-Aug-21	87	35.7%	17-Jul-21	-556		
17	Jaenal Muslim	COOK	22-Nov-22	23-Nov-22	242	23-Jul-23	93	38.4%	23-Jun-23	150		
18	Aya Suaraya	MESS BOY	5-Jan-23	5-Jan-23	243	5-Sep-23	49	20.2%	6-Aug-23	194		
19	Ageng Dwi Perdana	DECK CADET	23-Nov-22	23-Nov-22	365	23-Nov-23	92	25.2%	24-Oct-23	273		
20	Hmansyah Aditi Nisa	ENGINE CADET	23-Nov-22	23-Nov-22	365	23-Nov-23	92	25.2%	24-Oct-23	273		

Mengetahui

Okky Nursatyawan

WE ARE HIRING JOIN OUR TEAM

MT. NEW GLOBAL

- MASTER
- CH. OFFICER
- CH. ENGINEER
- MASINIS II
- OILER
- AB

LETS JOIN

okky@korindo.co.id

0813-8086-0804
(Chat Only)

www.Korindo.co.id



WE ARE HIRING

Tanker Experience

MT. Rayong Chemi

- Master - \$5500
- Ch. Engineer - \$5000
- Ch. Officer / 2nd Engineer - \$4000
- 3rd Engineer - \$2700
- Bosun/Foreman - \$1800
- AB / Oiler - \$1300
- OS - \$1050
- Messboy - \$1000



Lets Join

Email: okky@korindo.co.id
WA: 0813-8086-0804 (Chat Only)