

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



SKRIPSI

**PENGARUH SEWA MENYEWA KAPAL TUNDA TERHADAP
PENINGKATAN LAYANAN OPERASIONAL DI WILAYAH
OPERASI PADA PT. JASA ARMADA INDONESIA Tbk**

Oleh :

CLAUDIA YOLANDITA
NRP. 463200615

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2024**

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



**SKRIPSI
PENGARUH SEWA MENYEWA KAPAL TUNDA TERHADAP
PENINGKATAN LAYANAN OPERASIONAL DI WILAYAH
OPERASI PADA PT. JASA ARMADA INDONESIA Tbk**

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

Oleh :

**CLAUDIA YOLANDITA
NRP. 463200615**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2024**

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



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama	: CLAUDIA YOLANDITA
NRP	: 463200615
Program Pendidikan	: DIPLOMA IV
Program Studi	: KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN (KALK)
Judul	: PENGARUH SEWA MENYEWA KAPAL TUNDA TERHADAP PENINGKATAN LAYANAN OPERASIONAL DI WILAYAH OPERASI PADA PT. JASA ARMADA INDONESIA Tbk

Jakarta, 10 Juni 2024

Pembimbing Utama

Titis Ari Wibowo, S.St.T., M.M.Tr

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19820306 200502 1 001

Pembimbing Pendamping

Capt. Vega F. Andromeda, S. ST., S.Pd., M.Hum., M.Mar

Penata (III/d)

NIP. 19770326 200212 1 002

Mengetahui

Ketua Jurusan KALK

Dr. Vidya Selasdini, S.St.T., M.M.Tr

Penata Tk. I (III/b)

NIP. 19831227 200812 2 002

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



TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama	: CLAUDIA YOLANDITA
NRP	: 463200615
Program Pendidikan	: DIPLOMA IV
Program Studi	: KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN (KALK)
Judul	: PENGARUH SEWA MENYEWAKAPAL TUNDA TERHADAP PENINGKATAN LAYANAN OPERASIONAL DI WILAYAH OPERASI PADA PT. JASA ARMADA INDONESIA Tbk

Ketua Penguji

Dr. Drs. Bambang Sumali, M.Sc
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19601105 198503 1 001

Anggota Penguji

Dr. Inayatur Robbany, M.Si., M.M.Tr
Pembina TK. I (IV/b)
NIP. 19660421 199103 2 002

Anggota Penguji

Titis Ari Wibowo S.Si.T., M.M.Tr
Penata TK. I (III/d)
NIP. 19820306 200502 1 001

**Mengetahui
Ketua Jurusan KALK**

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

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, atas berkat dan rahmat-Nya penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini sebagai salah satu syarat yang harus dilakukan untuk dapat menyelesaikan pendidikan Program Diploma IV jurusan KALK di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

Penulis menyusun skripsi ini berdasarkan dari pengalaman yang didapatkan selama penulis menjalani praktek darat di PT. Jasa Armada Indonesia Tbk dan semua ilmu pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat penulis menjalani pendidikan dengan melalui literatur-literatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang penulis pilih adalah:

**“PENGARUH SEWA MENYEWA KAPAL TUNDA TERHADAP
PENINGKATAN LAYANAN OPERASIONAL DI WILAYAH OPERASI PADA
PT JASA ARMADA INDONESIA Tbk”**

Dalam menyelesaikan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bantuan dan masukan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan yang sedalam-dalamnya kepada yang terhormat:

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Dr. Vidya Selas dini, S.SiT., M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Bapak Titis Ari Wibowo, S. SiT., M.M.Tr, selaku Sekretaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan dan selaku Pembimbing Utama yang telah memberikan waktu, tenaga dan pikiran serta saran pada proses penulisan skripsi ini.
4. Bapak Capt. Vega F. Andromeda, S. ST., S.Pd., M.Hum., M.Mar, selaku Pembimbing Pendamping yang juga telah memberikan waktu, tenaga dan pikiran serta saran pada proses penulisan skripsi ini.
5. Seluruh Civitas Akademik, Staff, dan Dosen Pengajar Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
6. Seluruh Direksi dan pegawai PT Jasa Armada Indonesia Tbk, yang telah membimbing, membantu, dan memberikan pelajaran serta kesempatan kepada penulis ketika melaksanakan praktek darat.

7. Untuk orang tua saya tercinta, Bapak Parlaungan Manurung dan Mama Hotnida Dachlia Limbong yang telah membesarkan dengan kasih sayang, mendoakan, memberikan motivasi dan dukungan kepada penulis, juga untuk kakak Cynthia Yunita Prahtami dan Adik saya Christian Raffael Manurung yang telah memberikan penulis semangat motivasi materil ataupun moril, sehingga penulis dapat menyelesaikan Pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
8. Untuk teman-teman penulis selama Praktek Darat di MCSI yaitu Ajrina Yulia Cahyanti, Annisa Nur Sa'adah, Faradilah Trista yang sudah menemani dan membantu penulis selama periode praktek pertama. Untuk teman-teman penulis selama Praktek Darat di PT. Jasa Armada Indonesia Tbk yaitu Ezra Carolina, Ajrina Yulia Cahyanti, Noviyanti Pitono yang telah membantu dan menemani penulis selama praktek darat. Untuk teman-teman satu kelas saya KALK 8 Charlie yang telah memberikan penulis semangat dalam mengerjakan skripsi.
9. Untuk teman saya Risha Angelina yang telah memberikan saya dukungan moril selama menulis skripsi ini di dormitory dengan ditemani lagu Taylor Swift dalam proses penulisan skripsi ini, dengan bangga saya menulis "Long Story Short, I Survived".
10. Dan kepada seluruh pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu yang telah membantu penulis untuk dapat menyelesaikan pendidikan, praktek darat, hingga penulisan skripsi ini baik secara langsung maupun tidak langsung.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini, masih terdapat banyak kekurangan baik dari susunan kalimat serta pembahasan materi akibat keterbatasan penulisan dalam menguasai materi. Oleh karena itu, dengan penuh kerendahan hati penulis mengharapkan saran dan kritikan yang bersifat membangun dan berguna bagi penulis dalam kesempurnaan skripsi ini. Semoga dengan selesainya skripsi ini dapat menambah wawasan dan ilmu yang berguna nantinya bagi penulis dan juga para pembaca di masa yang akan datang.

Jakarta, 10 Juni 2024

Claudia Yolandita

NRP. 463200615

DAFTAR ISI

SAMPUL DALAM	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI.....	ii
TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI.....	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	6
C. BATASAN MASALAH	6
D. RUMUSAN MASALAH	6
E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN	6
F. SISTEMATIKA PENULISAN	7
BAB II LANDASAN TEORI.....	9
A. DEFINISI OPERASIONAL	9
B. KERANGKA PEMIKIRAN	26
C. HIPOTESIS	27
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	30
A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN	30
B. METODE PENDEKATAN	32
C. SUMBER DATA	32
D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA.....	33
E. POPULASI, SAMPEL DAN TEKNIK SAMPLING.....	38
F. TEKNIK ANALISIS DATA.....	39
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	45
A. DESKRIPSI DATA.....	45
B. ANALISIS DATA.....	52
C. PEMECAHAN MASALAH	75

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	77
A. KESIMPULAN	77
B. SARAN	78
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1.1.Data Kapal Tunda	4
Gambar 2.1 Wilayah operasi	24
Gambar 2.1 Pelayanan Jasa Tunda	25
Gambar 2.1 Pelayanan Jasa Pandu.....	25
Gambar 2.4 Kerangka pemikiran (hubungan antar variabel X dan Y)	27
Gambar 3.1 Struktur Organisasi PT. Jasa Armada Indonesia Tbk.....	31

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Data Kapal Tunda Sewa	4
Tabel 2.1 Peraturan Menteri	12
Tabel 3.1 <i>Skala Likert</i>	34
Tabel 3.2 Variabel Sewa Menyewa Kapal Tunda (X).....	35
Tabel 3.3 Variabel Peningkatan Layanan Operasional (Y).....	37
Tabel 3. 4 Pedoman untuk memberikan interpretasi koefisien relasi	42
Tabel 4. 1 Data responden berdasarkan jenis kelamin	49
Tabel 4. 2 Data Responden berdasarkan usia	50
Tabel 4.3 Data responden berdasarkan lama bekerja	51
Tabel 4.4 Skor Penilaian Berdasarkan Skala Likert.....	51
Tabel 4.5 Tabel Variabel Sewa Menyewa Kapal X.1	52
Tabel 4.6 Tabel Variabel Sewa Menyewa Kapal X.2	53
Tabel 4.7 Tabel Variabel Sewa Menyewa Kapal X.3	53
Tabel 4.7 Tabel Variabel Sewa Menyewa Kapal X.4	54
Tabel 4.9 Tabel Variabel Sewa Menyewa Kapal X.5	54
Tabel 4.10 Tabel Variabel Sewa Menyewa Kapal X.6	55
Tabel 4.11 Tabel Variabel Sewa Menyewa Kapal X.7	55
Tabel 4.12 Tabel Variabel Sewa Menyewa Kapal X.8	56
Tabel 4.13 Tabel Variabel Sewa Menyewa Kapal X.9	57
Tabel 4.7 Tabel Variabel Sewa Menyewa Kapal X.10	57
Tabel 4.7 Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden pada Variabel Sewa Menyewa Kapal (X).....	58
Tabel 4.16 Tabel Variabel Peningkatan Layanan Y.1.....	60
Tabel 4.17 Tabel Variabel Peningkatan Layanan Y.2.....	61
Tabel 4.18 Tabel Variabel Peningkatan Layanan Y.3.....	61
Tabel 4.19 Tabel Variabel Peningkatan Layanan Y.4.....	62
Tabel 4.20 Tabel Variabel Peningkatan Layanan Y.5.....	62
Tabel 4.21 Tabel Variabel Peningkatan Layanan Y.6.....	63
Tabel 4.22 Tabel Variabel Peningkatan Layanan Y.7.....	64
Tabel 4.23 Tabel Variabel Peningkatan Layanan Y.8.....	64
Tabel 4.24 Tabel Variabel Peningkatan Layanan Y.9.....	65

Tabel 4.25	Tabel Variabel Peningkatan Layanan Y.10.....	65
Tabel 4.26	Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden pada Variabel Peningkatan Layanan (Y).....	66
Tabel 4.27	Hasil Uji Validitas variabel Sewa Menyewa Kapal (X)	68
Tabel 4.28	Hasil Uji Validitas variabel Peningkatan Layanan (Y).....	69
Tabel 4.29	Hasil uji reliabilitas variabel X dan Y	70
Tabel 4.30	Hasil analisis koefisien korelasi.....	71
Tabel 4.31	Pedoman interpretasi koefisien korelasi	71
Tabel 4.32	Hasil Koefisien Determinasi	72
Tabel 4.33	Hasil uji regresi linear	73
Tabel 4.34	Hasil Hipotesis	74

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Tabel Hasil Kuesioner Variabel X
- Lampiran 2 Tabel Hasil Kuesioner Variabel Y
- Lampiran 3 Tabel Hasil Uji Validitas Variabel X
- Lampiran 4 Tabel Hasil Uji Validitas Variabel Y
- Lampiran 5 Tabel Hasil Uji Realibilitas Variabel X dan Y
- Lampiran 6 Tabel Hasil Uji Koefisien Korelasi
- Lampiran 7 Tabel Hasil Uji Koefisien Determinasi
- Lampiran 8 Tabel Hasil Uji Koefisien Determinasi
- Lampiran 9 Tabel Hasil Uji Regresi Linear Sederhana
- Lampiran 10 Berita Acara Mulai Kerja (BAMK)
- Lampiran 11 Berita Acara Berakhirnya Sewa Kapal Tunda (OFF HIRE)
- Lampiran 12 Daftar Kapal Sewa di Tahun 2023
- Lampiran 13 Surat Konfirmasi perpanjangan kontrak sewa kapal
- Lampiran 14 SIUPPAL
- Lampiran 15 Daftar R Tabel
- Lampiran 16 Daftar T Tabel

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Pada saat era globalisasi, tidak ada negara yang dapat hidup dengan mengasingkan diri dari dunia luar. Hubungan perdagangan antar negara yang efisien akan sangat membantu dalam mengatasi isolasi yang timbul karena perbedaan letak geografis tersebut. Untuk itu transportasi merupakan salah satu kegiatan yang sangat vital dalam kehidupan Masyarakat. Sampai saat ini alat angkutan massal yang efisien ialah kapal yang dapat disamakan dengan sebuah Gudang terapung yang sangat besar dan mampu menyebrangkan barang-barang dagangan melalui laut yang berjarak ribuan mil. Kapal laut merupakan sarana angkutan laut yang penting dalam dunia kemaritiman untuk memajukan perdagangan dari dalam dan luar negeri suatu negara, untuk itu sarana tersebut mempunyai nilai ekonomis yang lebih tinggi. Kapal laut adalah kapal yang memenuhi persyaratan berlayar dilaut untuk keperluan angkutan laut. Oleh karena itu, untuk memperlancar arus distribusi barang maka diperlukan sarana dan prasarana untuk menambatkan atau menyandarkan kapal sehingga distribusi barang dapat berjalan lancar yaitu Pelabuhan.

Pelabuhan adalah tempat berlabuh atau tempat bertambatnya kapal laut serta kendaraan air lainnya, tempat menaikkan dan menurunkan penumpang, tempat bongkar muat barang serta merupakan daerah lingkungan kerja kegiatan ekonomi. Pelabuhan merupakan salah satu prasarana ekonomi yang sangat penting bagi daerah atau negara dimana Pelabuhan tersebut berada sehingga dapat menunjang kelancaran arus ekonomi. Namun peranannya pada masing-masing negara berada satu sama lain. Adapun peranan dari Pelabuhan yaitu tempat berlabuh kapal yang aman serta menyediakan fasilitas yang menunjang untuk kelancaran operasional dari Pelabuhan tersebut. Pelayanan jasa kapal merupakan jasa kegiatan operasional kapal mulai dari masuk hingga keluar pelabuhan. Pelayanan jasa kapal dibedakan untuk kapal angkutan laut dalam negeri dan luar negeri. Pelayanan jasa kapal dikenakan tagihan

sesuai besaran tarif sebagaimana Peraturan/Perundang-undangan yang berlaku. Kapal angkutan laut berbendera Indonesia yang melakukan kegiatan angkutan laut dalam negeri yang mengangkut barang ekspor atau impor dengan kegiatan Transshipment di pelabuhan dalam negeri dikenakan tarif pelayanan jasa kapal dalam negeri.

Dalam melakukan aktivitasnya, pelabuhan dilengkapi fasilitas antara lain: fasilitas pelayaran, jasa kepelabuhan, keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan. Salah satu aspek terpenting di Pelabuhan yaitu kegiatan pemanduan. Marolop Alfred. (9:2020) dalam modul *portizen certification* tentang pelayanan pemanduan. Perairan pandu ntuk kepentingan keselamatan, keamanan berlayar, perlindungan lingkungan maritime, serta kelancaran berlalu lintas di perairan, pelabuhan, dan terminal khusus, serta perairan tertentu dapat ditetapkan sebagai perairan pandu. Penetapan perairan pandu didasarkan pada tingkat kesulitan berlayar.

Kapal tunda atau *tug boat* adalah jenis kapal khusus yang dapat digunakan untuk melakukan *manuver* atau pergerakan, utamanya menarik atau mendorong kapal di pelabuhan, laut lepas atau melalui sungai. *Tug boat* mempunyai fungsi yang sangat penting di pelabuhan, yaitu membantu kapal-kapal berukuran besar untuk bersandar di pelabuhan. Hal ini dikarenakan kapal berukuran besar sulit untuk bermanuver di wilayah pelabuhan. Aspek ini berperan penting karena apabila suatu kapal akan sandar di dermaga maka kapal tersebut harus melewati alur pelayaran dari suatu pelabuhan tersebut.

Kapal Tug boat sudah tidak dapat terpisahkan dalam dunia kemaritiman. Kapal yang memiliki kemampuan bermanuver dengan baik dan mampu menderek kapal dari Pelabuhan atau ke Pelabuhan. Sejarah lahirnya kapal tunda berawal pada tahun 1736 ketika Jonathan Hulls dari Gloucestershire, Inggris, mematenkan kapal kecil yang dilengkapi dengan mesin uap dari Newcomen. Kapal tersebut digunakan untuk memindahkan kapal besar masuk dan keluar dari Pelabuhan. Dari berbagai literatur, efek dari kapal tunda pada ekonomi maritim secara keseluruhan sering diabaikan namun sebenarnya nilainya sangat penting dalam manuver kapal yang akan berlabuh/bersandar selama kondisi cuaca buruk di wilayah terbatas di pelabuhan pada khususnya (Radisic, 2003)

Kapal tunda (*Tugboat*) digunakan juga untuk menarik tongkang, kapal rusak dan peralatan lainnya. Kapal tunda memiliki tenaga yang besar bila dibandingkan dengan

ukurannya. Untuk keselamatannya kapal tunda menggunakan minimum dua buah mesin induk. Kapal tunda memiliki kemampuan untuk manuver namun tergantung dari unit penggerak. *Tugboat* atau Kapal tunda sendiri memiliki fungsi utama sebagai berikut: Menarik atau mendorong kapal-kapal yang berukuran besar yang kesulitan bersandar di dermaga. Contoh; kapal tanker, kapal pesiar, kapal induk, dan lain-lain. Selanjutnya fungsi dari kapal tunda yaitu membantu pelaksanaan mooring dan unmooring tanker, kapal tunda diperlukan dalam proses ini sebagai pemandu proses tersebut. Memantau kondisi cuaca. Tug boat sering digunakan untuk memantau cuaca di sekitar Pelabuhan. Menanggulangi minyak tumpah (oil spill) karena adanya pompa air yang terdapat pada tug boat, maka pada saat terjadi kebakaran Pelabuhan maupun kapal, tug boat dapat membantu memadamkan api bersama dengan kapal pemadam kebakaran.

Menurut fungsinya kapal tunda digolongkan sebagai kapal tunda yang digunakan untuk membantu olah gerak kapal besar selama di Pelabuhan sewaktu akan sandar atau lepas sandar. Menurut tenaga penggerak kapal tunda digolongkan antara lain: *Ocean tugboat* adalah kapal tunda dengan *Horse Power* (HP) lebih dari 2000 HP dengan Panjang antara 38-76 m. Lalu ada *Coastal tugboat* adalah kapal tunda dengan *Horse Power* (HP) antara 600 sampai dengan 2000 HP dengan Panjang 21-36 m. Selanjutnya ada *Inland tugboat* adalah kapal tunda dengan *Horse Power* (HP) dibawah 600 HP. Dan terakhir ada *Harbour Tug* adalah kapal tunda dengan kekuatan mesin kurang lebih 800 HP namun sesuai dengan perkembangan besarnya kapal. *Harbour tug* ada yang bertenaga sampai 4000 HP.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia sewa didefinisikan sebagai: (i) pemakaian sesuatu dengan membayar uang; (ii) uang dibayarkan karena memakai atau meminjam sesuatu, ongkos biaya pengangkutan (transportasi); (iii) boleh dipakai setelah dibayar dengan uang. Sedangkan menyewa didefinisikan sebagai memakai (meminjam, mengusahakan dan sebagainya) dengan membayar uang sewa.

Berikut dilampirkan tabel dibawah data kapal sewa milik PT Jasa Armada Indonesia pada tahun 2023 beserta harga sewanya per bulan dengan skema penyewaan *Time Charter*.

Tabel 1.1**Data Kapal Sewa PT Jasa Armada Indonesia Tahun 2023**

NO	NAMA KAPAL	HARGA TC/BLN	MULAI KONTRAK	AKHIR KONTRAK
1	TB. SACCI HARBOUR	Rp 850.000.000	21 Juli 2021	17 September 2023
2	TB. AQILA HARBOUR	Rp 893.000.000	6 April 2022	6 Oktober 2023
3	TB. GADING	Rp 798.000.000	21 februari 2022	26 Juni 2023
4	TB. DHIRA BRATA - 90	Rp 380.000.000	13 Juli 2023	12 Juli 2023
5	TB. PRIBUMI NUSANTARA	Rp 380.000.000	13 Juli 2023	12 Juli 2023
6	TB. MAYA HARBOUR	Rp 786.000.000	12 September 2022	13 September 2023
7	TB. MEDELIN VICTORIA	Rp 655.000.000	7 September 2022	6 September 2023
8	TB MEIDEN II	Rp 493.000.000	11 Maret 2022	10 Maret 2023
9	TB ENC FIE	Rp 450.000.000	11 Mei 2023	10 November 2023
10	TB.TERATAI	Rp 315.000.000	30 Juni 2020	30 Agustus 2023
11	PL TB KJ 06	Rp 430.000.000	1 Juli 2023	30 Desember 2023
12	KT. GOLDEN TULIP	Rp 382.000.000	16 Maret 2020	15 April 2023
13	TB. MANDIRI TANGO I PNPS	Rp 500.000.000	16 Maret 2020	15 April 2023
14	KT. GHANNI NAILA 2400-2	Rp 425.000.000	6 Agustus 2021	6 Oktober 2023
15	TB. SMS VANDA	Rp 615.000.000	16 Maret 2020	15 Juni 2023
16	MANDIRI TANGO SALAM BAHAGIA	Rp 550.000.000	16 April 2023	15 Oktober 2023
17	TB.PUTRA BES 008	Rp 450.000.000	26 Juni 2020	26 Juni 2023
18	STS 01	Rp 75.000.000	23 Maret 2022	1 Juni 2023
19	STS 02	Rp 65.000.000	17 Maret 2023	16 Juni 2023
20	TB. BEITRANS	Rp 195.000.000	15 Agustus 2021	14 April 2023
21	TB. BEITRANS 05	Rp 342.500.000	18 Oktober 2022	17 Oktober 2023
22	BEB 1	Rp 98.000.000	21 Juli 2022	20 Juli 2023
23	TB. MARTHA PRIMA	Rp 388.000.000	14 Maret 2022	13 April 2023
24	TB. DAYAT 100	Rp 375.000.000	20 April 2023	19 Oktober 2023
25	TB MEDELIN HOPE	Rp 742.500.000	12 Desember 2022	12 Desember 2024
26	TB DIASRAYA VII	Rp 700.000.000	15 Desember 2022	15 Desember 2024
27	TB SEA HOUND 01	Rp 625.000.000	25 Desember 2022	25 Desember 2024

Jasa penundaan merupakan jasa utama dari PT. Jasa Armada Indonesia Tbk yang meliputi kegiatan mendorong, menarik, menggandeng, mengawal dan membantu kapal yang berolah-gerak dalam alur pelayaran, daerah labuh jangkar, maupun kolam untuk tambat atau untuk lepas dari dermaga. Proses pelayanan jasa tunda kapal wajib dilakukan terhadap seluruh kapal-kapal yang berada di wilayah perairan wajib pandu dan tunda dimana Perseroan mendapatkan wilayah pelimpahan wajib pandu dan tunda. Sedangkan jasa pemanduan merupakan jasa yang wajib diberikan untuk melayani kapal masuk menuju dan keluar dermaga melalui alur Pelabuhan, agar navigasi pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan. Selain itu, peran penundaan kapal juga sangat besar dan berguna bagi kegiatan operasional kapal sehingga keselamatan kerja dan komunikasi yang baik dalam bekerja merupakan hal yang perlu dimaksimalkan dan diprioritaskan (Mohammad, J.S., 2017).

Pelayanan jasa kapal yang diberikan oleh PT. Jasa Armada Indonesia Tbk merupakan jasa kegiatan operasional kapal mulai dari masuk hingga keluar Pelabuhan, dalam hal ini jasa utama perseroan dalam pelayanan jasa kapal meliputi jasa tunda yaitu produk jasa utama perseroan yang meliputi kegiatan mendorong, menarik, menggandeng, mengawal dan membantu kapal yang berolah-gerak dalam alur pelayaran, daerah labuh jangkar, maupun kolam untuk tambat atau untuk lepas dari dermaga. Proses pelayanan jasa tunda kapal wajib dilakukan terhadap seluruh kapal-kapal yang berada di wilayah perairan wajib pandu dan tunda dimana PT. Jasa Armada Indonesia Tbk mendapatkan wilayah pelimpahan wajib pandu dan tunda. Dan jasa Pandu yaitu produk jasa utama yang wajib diberikan untuk melayani kapal masuk menuju dan keluar dermaga melalui alur Pelabuhan, agar navigasi pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan.

Namun terdapat beberapa masalah yang ditemukan dalam pelaksanaan sewa menyewa kapal tunda ini, salah satunya yaitu permasalahan yang berkaitan dengan hukum ekonomi *supply-demand*. Menurut Purwosutjipto H.M.N dalam bukunya “Pengertian Hukum Dagang” yang menjelaskan definisi carter dan macam-macam jenis perjanjian carter selain itu juga memakai teori dari Sudjatmiko F.D.C dalam “Pokok-Pokok Pelayaran Niaga” yang mengembangkan isi bukunya dalam berbagai macam cara menghitung sewa carter dan menjelaskan sistem on maupun off hire. Dimana permintaan (demand) kapal tunda dengan daya 2000 HP tidak sebanding dengan persediaannya (supply). Lalu dengan terjadinya peristiwa ini mengakibatkan adanya peningkatan pada harga yang ditawarkan vendor atau Perusahaan pemilik kapal tunda. Dibutuhkan penyelesaian dan solusi dalam permasalahan ini agar operasional tetap efisien di beberapa wilayah operasi PT. Jasa Armada Indonesia Tbk. Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka penulis melakukan penelitian dengan judul: **“Pengaruh Sewa Menyewa Kapal Tunda Terhadap Peningkatan Layanan Operasional Di Wilayah Operasi Pada Pt. Jasa Armada Indonesia Tbk”**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang diatas, berikut adalah masalah-masalah yang timbul dapat diidentifikasi sebagai berikut:

1. Kurangnya efisiennya proses sewa menyewa armada kapal tunda pada wilayah operasi di PT Jasa Armada Indonesia
2. Belum maksimalnya layanan operasional kapal tunda di wilayah operasi PT. Jasa Armada Indonesia .
3. Belum optimalnya efektivitas operasional kapal tunda di wilayah operasi PT. Jasa Armada Indonesia .
4. Ketidaksesuaian dokumen dalam proses sewa menyewa kapal tunda.
5. Belum maksimalnya kinerja team PIC dalam memonitoring proses sewa menyewa kapal tunda.

C. BATASAN MASALAH

Untuk mengarahkan penulis agar tidak menyimpang dari sasaran yang akan dicapai, maka penulis membatasi ruang lingkup permasalahan yang terfokus pada:

1. Kurang efisiennya proses sewa menyewa armada kapal tunda pada wilayah operasi di PT Jasa Armada Indonesia
2. Belum maksimalnya layanan operasional kapal tunda di wilayah operasi PT. Jasa Armada Indonesia

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang masalah, peneliti menyusun rumusan masalah sebagai berikut:

1. Seberapa besar pengaruh kurang efisiennya proses sewa menyewa armada kapal tunda terhadap layanan operasional di wilayah operasi PT Jasa Armada Indonesia?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan dari penelitian ini sebagai berikut :
 - a. Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh kapal tunda terhadap peningkatan layanan operasional pada PT Jasa Armada Indonesia .
 - b. Untuk mengetahui sejauh mana pengaruh proses sewa menyewa kapal tunda

terhadap peningkatan layanan operasiional pada PT Jasa Armada Indonesia.

2. Manfaat yang dapat diambil dari penelitian ini sebagai berikut :

a. Aspek Teoritis

Sebagai sumbangan pemikiran untuk meningkatkan layanan operasional kapal tunda di wilayah operasi pada PT Jasa Armada Indonesia.

b. Aspek Praktis

Sebagai sumbangan pemikiran dalam melakukan pencegahan penurunan layanan operasional kapal tunda di wilayah operasi pada PT Jasa Armada Indonesia.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk mempermudah melihat dan menegtahui pembahasan yang ada pada skripsi ini secara menyeluruh maka perlu dikemukakan sistematika yang merupakan kerangka dan pendoman penulisan skripsi. Adapun sistematika penulisannya adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini berisi mengenai latar belakang masalah, identifikasi masalah, batas masalah, tujuan dan manfaat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini dikemukakan tentang pengertian dan definisi operasional, teori serta kerangka pemikiran yang menjelaskan mengenai pertautan antara variabel yang diteliti.

BAB III METODE PENELITIAN

Dalam bab ini diuraikan mengenai metode penelitian penulis menguraikan cara pengumpulan data dari objek yang diteliti, meliputi: waktu dan tempat penelitian, berapa lama penelitian dilakukan metode pendekatan dan Teknik analisis data yang dipergunakan dalam penelitian.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

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

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini berisi kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan masalah penelitian. Dan juga berisi saran yang dapat berguna sebagai bahan evaluasi

BAB II

LANDASAN TEORI

A. PENGERTIAN / DEFINISI OPERASIONAL

Penulisan pengertian / definisi operasional dibuat secara singkat, padat dan dapat mendeskripsikan secara jelas variabel yang akan diamati sesuai dengan objek penelitian. Selain itu dijelaskan konsep variabel yang terdapat didalam hipotesis dengan dukungan teori yang relevan dan hasil penelitian sebelumnya. Sebagai dasar untuk penelitian yang akan dilakukan, untuk itu literatur dari setiap terbitan atau buku atau publikasi atau jurnal yang dianggap relevan dibahas secara kritis, setiap variabel minimal menggunakan 2 (dua) referensi.

Dalam definisi operasional ini, penulis memberikan penjelasan dan pengertian yang diambil dari beberapa referensi seperti surat keputusan dan juga pendapat para ahli yang berkaitan dengan permasalahan yang akan dibahas oleh penulis guna sebagai sarana penunjang untuk memudahkan dalam memberikan pemahaman skripsi ini.

1. PENGERTIAN SEWA MENYEWA KAPAL TUNDA

Menurut Peraturan Presiden Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran:

- a. Kegiatan usaha perantara jual beli dan/atau sewa kapal merupakan kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang yang diperlukan.
- b. Perantaraan penyewaan kapal untuk kegiatan pelayaran dari dan ke luar negeri
- c. Kegiatan usaha perantara jual beli dan/atau sewa kapal dilakukan oleh Badan Usaha yang didirikan khusus untuk usaha perantara sewa kapal
- d. Dalam pelaksanaan perantara jual beli dan atau sewa kapal Perusahaan angkutan laut nasional dapat menunjuk Perusahaan perantara

2. PENINGKATAN

Peningkatan adalah usaha untuk membuat sesuatu menjadi lebih baik dari pada sebelumnya. Suatu usaha untuk tercapainya suatu peningkatan biasanya diperlukan perencanaan dan eksekusi yang baik. Menurut Adi.S, (2016) Peningkatan adalah Peningkatan berasal dari kata tingkat. Yang berarti lapis atau lapisan dari sesuatu yang kemudian membentuk susunan. Perencanaan dan eksekusi ini harus saling berhubungan dan tidak menyimpang dari tujuan yang telah ditentukan.

B. TEORI

Menurut M Anshori (2019) teori adalah serangkaian asumsi, konsep, konstruk, definisi dan proposisi untuk menerangkan fenomena sosial secara sistematis dengan cara merumuskan hubungan antar variabel.

1. Sewa Menyewa Kapal Tunda

Pengertian Sewa Menyewa Kapal menurut para ahli:

Menurut (Ivan Mahendra : 2022) pengaruh adalah suatu tanggapan seseorang terhadap suatu hal yang menyebabkan perilaku yang berubah baik itu perilaku berubah ke arah positif maupun perilaku yang berubah ke arah negative. Sebuah pengaruh dapat merubah perilaku, watak serta kepercayaan seseorang terhadap suatu hal. Biasanya pengaruh ditimbulkan dari dua arah, maksudnya adalah terdapat objek yang mempengaruhi dan terdapat objek yang dipengaruhi.

Pengertian sewa menyewa secara normatif dapat kita temui pada buku ke III dalam rumusan Pasal 1548 KUHPerdara yang berbunyi : “sewa menyewa adalah suatu persetujuan dengan mana pihak yang satu mengikatkan dirinya untuk memberi kepada pihak yang lain kenikmatan dari suatu barang, selama suatu waktu tertentu dengan pembayaran suatu harga yang oleh pihak terakhir disanggupi pembayarannya”.

Menurut (UU No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran) Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Menurut (Pradana : 2020) dalam buku manajemen bisnis pelabuhan, kegiatan Penundaan kapal adalah pekerjaan mendorong, menarik atau menggandeng kapal yang berolah gerak untuk bertambat atau untuk melepas dari tambatan, jembatan, pelampung, dolphin, kapal lainnya dengan mempergunakan kapal

tunda. Jadi secara mendasar penundaan disediakan sebagai alat bantu pandu. Pelayanan jasa pandu, jasa tunda, jasa kepil dan jasa telekomunikasi adalah suatu rangkaian pelayanan jasa yang tidak bias dipisahkan dengan pertimbangan keselamatan terhadap kapal-kapal yang keluar masuk pelabuhan. Dengan panjang kapal tertentu harus mempergunakan kapal tunda sebagai sarana bantu pandu.

Menurut Henk Hensen, FNI (2011:66), kapal tugboat / tunda adalah kapal yang dapat digunakan untuk melakukan manuever / pergerakan, utamanya menarik atau mendorong kapal lainnya di pelabuhan, laut lepas atau melalui sungai atau terusan. Kapal tunda digunakan pula untuk menarik tongkang, kapal rusak, dan peralatan lainnya. Kapal tunda juga merupakan sarana pendukung untuk mempercepat dan mempermudah dalam proses sandar atau lepas sandar di pelabuhan. Kapal tunda memiliki tenaga yang besar bila dibandingkan dengan ukurannya.

Menurut Lestari Damanik (2016) Tugboat adalah jenis kapal pemandu yang biasa digunakan untuk menarik dan mendorong kapal besar di pelabuhan, memandu kapal besar pada jalur yang berbahaya, memperbaiki kapal dilaut, melakukan penyelamatan pada air seperti memadamkan api dan salvage. Selain itu Tugboat adalah kapal yang fungsinya menarik atau mendorong kapal-kapal lainnya. Dibedakan atas beberapa jenis antara lain kapal tunda samudra, kapal tunda pelabuhan dan lain-lainnya. Medan yang dilalui Tugboat biasanya cukup menyulitkan seperti sungai kecil yang berliku dan laut dangkal berkarang hingga laut luas antar pulau besar, sehingga Tugboat harus melakukan manuver yang baik. Berdasarkan tempat dan kinerja Tugboat, terdiri 3 jenis *Tugboat* :

a. Seagoing Tug

Fungsi dan peran dari Tugboat untuk pelayaran bebas yaitu menarik atau pelayaran bebas yaitu menarik atau mendorong kapal yang tidak memiliki alat penggerak sendiri.

b. Escort Tug

Kapal Tugboat ini digunakan untuk mengawal kapal besar disepanjang bagian berbahaya.

c. Harbour Tugs

Harbour Tugs digunakan di pelabuhan, perairan dalam dan daerah pesisir

Menurut PM 93 tahun 2014 kapal tunda adalah kapal yang dapat digunakan untuk melakukan manuver atau pergerakan, utamanya menarik atau mendorong kapal lainnya di Pelabuhan, laut lepas, melalui sungai, atau terusan. Selain itu kapal tunda juga digunakan untuk menarik tongkang, kapal rusak, dan peralatan lainnya yang memerlukan tarikan atau dorongan. Kapal tunda (*tugboat*) adalah kapal yang dapat digunakan untuk melakukan *manuver* atau pergerakan, utamanya menarik atau mendorong kapal lainnya di Pelabuhan, laut lepas atau melalui sungai atau terusan. Kapal tunda digunakan pula untuk menarik tongkang, kapal rusak dan peralatan lainnya.

Kapal tunda memiliki karakteristik tertentu yang digunakan untuk mendorong, menarik, menggandeng, mengawal (*escort*), dan membantu (*assist*) kapal yang berolah gerak di alur pelayaran, daerah labuh jangkar maupun kolam Pelabuhan.

Kapal tunda mampu menjamin keselamatan kapal-kapal yang berolah gerak di alur pelayaran, daerah labuh jangkar ataupun kolam Pelabuhan. Proses penundaan kapal dapat menggunakan satu hingga tug kapal tunda, tergantung panjang kapal yang dilayani. Hal tersebut sebagaimana telah diatur dalam peraturan menteri perhubungan nomor PM 57 Tahun 2020 yang terdapat dalam tabel dibawah ini:

Tabel 2.1
Peraturan menteri perhubungan nomor PM 57 Tahun 2020

KAPAL		KAPAL TUNDA	
Jenis kapal	Panjang kapal (m)	Jumlah kapal tunda (unit)	Daya total minimal (HP)
kecil	<70-150	1	2.000
sedang	151-250	2	6.000
besar	>250	3	11.000

Karakteristik kapal tunda (*tugboat*) sebagai berikut:

- a. Kapal tunda memiliki tenaga yang besar bila dibandingkan dengan ukurannya.
- b. Mesin induk kapal tunda biasanya berkekuatan antara 750 sampai 3000 tenaga kuda (500 s.d. 2000 kW), tetapi kapal yang lebih besar (digunakan di laut lepas) dapat berkekuatan sampai 25.000 tenaga kuda (20.000 kW).
- c. Untuk keselamatan biasanya digunakan minimum dua buah mesin induk.

- d. Kapal tunda memiliki kemampuan manuver yang tinggi, tergantung dari unit penggerak.
- e. Kapal tunda dengan penggerak konvensional memiliki baling-baling di belakang, efisien untuk menarik kapal dari Pelabuhan ke Pelabuhan lainnya.
- f. Jenis penggerak lainnya sering disebut *Schottle propulsion system (azimuth thruster/Z-peller)* dimana baling-baling dibawah kapal dapat bergerak 360° atau sistem *propulsion voith-schneider* yang menggunakan semacam pisau di bawah kapal yang dapat membuat kapal berputar 360°.

Tug boat memiliki ciri-ciri umum sebagai berikut:

a. Sistem thruster

Tug boat memiliki dua propeller besar yang sangat kuat dengan menggunakan sistem thruster, yaitu propeller yang dapat berputar 360° penuh. Jadi tug boat dapat bermanuver dengan mudah dan lincah.

b. Heavy displacement hull

Tug boat memiliki desain hull (lambung) yang unik yaitu heavy displacement hull. Prinsip kerjanya pada saat tenaga rendah bagian depan tug boat sejajar dengan air (stabil) tetapi pada saat tenaga penuh bagian depan tug boat terangkat (trim belakang) hal ini bermaksud untuk mengurangi bidang gesekan antara kapal dengan air. Sehingga bahan bakar yang digunakan minimal dan tenaga yang dihasilkan maksimal.

c. Dampra

Pada sisi tug boat terdapat dampra yaitu bantalan yang terbuat dari karet tebal yang berfungsi mencegah kerusakan kapal pada saat bersinggungan dengan kapal lain.

d. Keel di depan

Biasanya keel terdapat pada bagian bawah kapal didekat propeller, tetapi pada tug boat, keel terdapat di depan kapal. Ini berfungsi untuk memfokuskan arus air dan tenaga kapal pada saat menunda kapal, agar tug boat tidak mudah ditarik ke arah kapal yang ditundanya.

e. Winch

Pada bagian depan atau belakang tug boat terdapat winch yaitu mesin yang bekerja seperti mesin penderek, juga memiliki tali yang terbuat dari serat fiber yang sangat kuat sepanjang ratusan meter, berfungsi untuk menari kapal besar, memutar kapal, serta juga dapat digunakan sebagai 'emergency brake' pada saat tug boat mendorong kapal besar

Jenis Kapal tunda yaitu:

- a. Kapal tunda konvensional / *Towing or Pusher Tug*
- b. Kapal tunda serbaguna / *Utility tug*
- c. Kapal tunda Pelabuhan / *Harbour tug*

Berdasarkan lokasi operasi kapal tunda terdiri dari:

1. *Seagoing tug boat*

Merupakan jenis tugboat yang daerah kerjanya di lautan lepas, sering digunakan untuk operasi Tengah laut seperti pelaksanaan mooring dan unmooring, biasanya memiliki bentuk fore yang tinggi (berfungsi untuk memecah ombak) serta seraca keseluruhan lebih besar daripada jenis-jenis tug boat lainnya, memiliki mesin dan tenaga yang sangat besar dan dapat menampung awak kapal 7 sampai 10 orang.

2. *River tug*

Jenis tug boat ini daerah kerjanya di sungai-sungai yang mempunyai aliranyang tenang, river tug boat tidak dapat dan sangat berbahaya untuk melakukan operasinya di laut lepas, karena desain hullnya yang rendah dan kotaksehingga tidak memiliki kemampuan untuk memecah ombak dan sangat rentan terhadap gelombang. Lebih sering digunakan untuk menarik atau mendorong kapal tongkang, sehingga kapal ini disebut juga towboats atau pushboat.

3. *Harbour tug boat*

Sesuai namanya Harbor tug boat merupakan jenis tug boat yang daerah kerjanya berada di pelabuhan. Bentuknya lebih kecil dari Seagoing tug boat. Bertugas melayani kapal untuk merapat ke dermaga. Ini disebabkan karena kapal-kapal besar tidak cukup 'lincah' untuk bermanuver di pelabuhan yang ramai dengan kapal-kapal lain. Jadi kapal-kapal yang berukuran monster tersebut ditarik atau didorong oleh Harbor tug boat menuju dermaga.

Kapal tunda sebagai sarana bantu operasi dibagi menjadi beberapa tipe yaitu:

1. Kapal tunda Pelabuhan (port tug boat)
2. Kapal tunda samudera (ocean going tug boat)

Secara umum kapal tunda atau tug boat diperlukan untuk membantu menyandarkan kapal ke dan dari dermaga, sesuai dengan kemampuan tenaga pendorong dan peruntukannya yang ditetapkan oleh syahbandar. Fungsi utama *tug boat* adalah sebagai berikut:

1. Membantu pelaksanaan *mooring-unmooring* tanker
2. Memantau kondisi cuaca
3. Membantu pekerjaan pemeliharaan/perbaikan SPM
4. Melaksanakan penanggulangan tumpahan minyak, kebakaran

Jika terjadi keadaan darurat diperairan SPM, termasuk melakukan latihan kebakaran dan penanggulangan tumpahan minyak berkala.

Kapal tunda Pelabuhan (port tug boat) bertugas melayani kapal untuk merapat di dermaga. Untuk melaksanakan tugas ini tergantung dari ukuran kapal, dapat menggunakan satu atau dua buah kapal tunda atau bahkan tiga kapal. Posisi kapal tunda ini akan berbeda saat menunda kapal, oleh karena itu kapal tunda dibedakan menurut posisinya saat menunda kapal yaitu:

a. ***Towing tug boat*** (kapal tunda tarik)

Merupakan kapal tug boat yang berfungsi untuk menarik kapal lain. Kapal ini dilengkapi dengan *winch* serta tali fiber sepanjang ratusan meter yang berfungsi untuk menarik maupun membelokkan kapal lain.

b. ***Pushing tug boat*** (kapal tunda dorong)

Merupakan kapal tug boat yang berfungsi untuk mendorong kapal lain, pada kapal ini dilengkapi dengan dampra yaitu bantalan-bantalan yang terbuat dari karet agar pada saat mendorong, body atau badan kapal tidak akan tergores.

c. ***Side tug boat*** (kapal tunda tempel)

Dalam menunda kapal lain, tug boat jenis ini prinsipnya ‘menempel pada kapal lain’ dan menggeraknya.

Sesuai dengan daerah pelayarannya (menurut Tasrun Sjahrin) kapal tunda dapat digolongkan menjadi:

- a). Kapal tunda pelayaran besar (*Ocean Going Tug*) merupakan salah satu jenis kapal tunda yang daerah pelayarannya di laut luar dan kapal ini

biasanya digunakan sebagai penyuplai bahan bakar dari hasil kilang minyak (anchor handling supply vessel)

- b). Kapal tunda pelayaran pantai (*coastline and estuary Tug*) merupakan jenis kapal tunda yang daerah pelayaran hanya disekitar perairan Pantai
- c). Kapal tunda pelabuhan dan pengerukan (*estuary and harbour*), merupakan salah satu jenis kapal tunda yang digunakan untuk menarik atau mendorong kapal yang ada di pelabuhan dan juga berfungsi sebagai penarik kapal keruk
- d). Kapal tunda perairan dangkal (*Shallow draught pusher tug*) merupakan jenis kapal tunda yang memiliki sarat rendah
- e). Kapal tunda sungai dan dok (*river and dock Tug*) merupakan jenis kapal tunda yang memiliki kemampuan tarik kurang dari knot dan hanya menunda kapal disekitar area sungai bangunan kapal tunda hampir sama dengan bangunan kapal barang hanya saja tidak dilengkapi dengan palka barang besar, sehingga ukurannya lebih kecil untuk tenaga penggerak yang sama karena kapal tunda dirancang untuk dapat melakukan bermacam pekerjaan seperti menarik, menunda, menggandeng dan menambatkan kapal-kapal dan alat apung lainnya yang mempunyai bobot jauh lebih besar. Begitupula dengan konstruksinya dirancang lebih kuat untuk menahan getaran dan kapal ini dilengkapi dengan peralatan tarik seperti *towing hook, stabilizer guiding ring, towing beam* dan juga derek tambang tarik pada geladak tengah kapal.

Tenaga penggerak kapal tunda ini biasanya didasarkan pada permintaan pemilik yang umumnya bervariasi antara 300-1500 hp dengan kecepatan jarak kurang dari 14 knot. Hampir semua sistem propulsi nya memakai satu atau dua baling-baling dengan tenaga penggerak berupa mesin diesel yang dapat dikendalikan langsung, baik untuk tenaga kecil maupun tenaga besar. Secara umum kecepatan kapal tunda ditentukan oleh besar daya mesin dan tipe propeller oleh karena itu pada saat perencanaan kapal baru kecepatan kapal sudah ditentukan untuk memprediksikan sistem propulsi yang dipergunakan untuk mengetahui daya mesin sebuah kapal terlebih dahulu harus diketahui tahanan total kapal dan mengacu pada dimensi kapal atau

bentuk badan kapal perubahan kecepatan akan berdampak pada perbedaan daya mesin. dalam hal ini yaitu nilai Brake Horse Power (BHP) kapal tersebut. kapal tunda memiliki kemampuan manuver yang tinggi, tergantung dari unit penggerak. Kapal Tunda dengan penggerak konvensional memiliki balingbaling di belakang, efisien untuk menarik kapal dari pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Jenis penggerak lainnya sering disebut *Schottel propulsion system (azimuth thruster/Z-peller)* di mana baling-baling dibawah kapaldapat bergerak 360 atau sistem propulsi voith schneider yang menggunakan semacam pisau di bawah kapal yang dapat membuat kapal berputar 360 adalah karakter dari kapal tugboat atau sering disebut kapal tunda.

Pelayanan penundaan kapal diwajibkan untuk kapal yang memiliki panjang diatas 70 meter, tetapi diperbolehkan untuk kapal yang memiliki panjang dibawah 70 meter mengajukan permohonan pelayanan kapal tunda. Tujuannya tetap sama, yaitu menjamin keselamatan kapal. Ketentuan penggunaan kapal tunda yang digunakan untuk menjamin keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim dalam pelayanan pemanduan kapal di Pelabuhan, perairan dan alur pelayaran antara lain:

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

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

1. Memenuhi persyaratan kelaiklautan
2. Memiliki sertifikat pengujian *Bollard Pull* dari klasifikasi yang diakui pemerintah
3. Memiliki surat persetujuan penggunaan sarana bantu pemanduan dari

Direktur Jenderal Perhubungan Laut

4. Memiliki dokumen kapal yang sah sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Menurut tenaga penggerak kapal tunda dapat digolongkan antara lain:

1. *Ocean Tugboat*

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

2. *Coastal Tugboat*

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

3. *Inland Tugboat*

Kapal tunda dengan *Horse Power* (HP) dibawah 600 HP

4. *Harbour Tug*

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

Kapal tunda memiliki kemampuan manuver tinggi tergantung dari unit penggerak kapal tunda dengan penggerak konvensional memiliki baling baling di belakang, efisien untuk menarik kapal untuk memasuki alur Pelabuhan. Jenis penggerak kapal tunda sering disebut *Schottel propulsion system* (*azimuth thruster/Zpeller*) dimana baling-baling dibawah kapal dapat bergerak 360 derajat atau sistem propulsi *Voith-schneider* yang menggunakan semacam pisau dibawah kapal yang dapat membuat kapal berputar 360 derajat.

Syarat-syarat yang harus dimiliki kapal tunda untuk dapat beroperasi meliputi sistem pendorong (*propulsion system*), sistem transmisi (*power transmission*), alat-alat tunda, rancangan baling-baling dan kemudi kapal tunda dan juga di anjungan kapal tunda. Fungsi kapal tunda dalam jasa penundaan kapal, meliputi kapal tunda efektif, kapal tunda kawal, kapal tunda jaga dan kapal tunda tarik.

Persyaratan-persyaratan Tindakan keselamatan di kapal tunda yaitu:

1. Diatas kapal tunda dilarang merokok
2. Dapur harus *explosiveproof type*
3. Lampu-lampu darat harus *explosiveproof*

4. Lampu-lampu tangan harus dilepas
5. *Radio, radar*, dan alat elektronik lainnya harus *explosiveproof*
6. *Hand torch* harus digaransi
7. *VHF-UHF transceiver approved type*
8. Pintu-pintu luar dan jendela harus tipe kedap
9. Isap udara untuk AC harus bebas dari gas
10. AC harus *explosiveproof type*

Adapun kapal tunda sebagai kapal penunjang yaitu dikatakan sebagai kapal penunjang karena juga bisa berfungsi sebagai:

1. Kapal pengawal
2. Kapal *salvage*
3. Kapal pemadam kebakaran
4. Pembersih tumpahan minyak

Persyaratan dari alat keselamatan di kapal tunda antara lain:

1. *Life jacket*/pelampung sesuai yang telah dipersyaratkan
2. *Radio handy talky channel* 12, 14, 16 yang mempunyai daya jangkauan minimal 5 mil
3. *Flashing light* /lampu sorot
4. Peralatan komunikasi *VHF* Sebagai alat komunikasi perorangan yang harus dimiliki oleh masing-masing nahkoda kapal tunda dengan minimal daya jangkauan 25 mil.
5. Stasiun/kantor pandu

Menurut Martopo (2004:6) dalam bukunya yang berjudul Tata Cara Pemanduan Kapal, Penundaan kapal adalah bagian dari pemanduan yang meliputi kegiatan mendorong, menarik atau menggandeng kapal yang berolah gerak, untuk bertambat ke atau untuk melepas dari dermaga, jetty, trestle, pier, pelampung, dolphin, kapal dan fasilitas tambat lainnya dengan menggunakan kapal tunda.

Menurut Effendy Abdullah (2011:7) dalam bukunya yang berjudul Brief History Pemanduan Kapal di Indonesia, penundaan (*towage*) adalah berfungsi sebagai alat bantu penundaan untuk melaksanakan tugas menarik, mendorong atau menggandeng kapal yang sedang dipandu. . Sedangkan, kapal tunda

digunakan untuk membantu olah gerak kapal-kapal yang dilayani. Fungsi kapal tunda adalah untuk mendorong (*to push*) menarik (*to tow*), dan menggandeng (*to tug*).

Dasar hukum dari penundaan di atas kapal yaitu: Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2002. Tentang Penyelenggaraan Penundaan Bab 4 Pasal 7:

- a. Setiap kapal berukuran *tonnage* kotor GT 500 atau lebih yang berlayar di perairan wajib pandu, wajib menggunakan pelayanan jasa pandu,
- b. Pelaksanaan jasa pemanduan sebagaimana dimaksudkan dalam ayat (i) dilaksanakan oleh petugas pandu yang telah memenuhi persyaratan
- c. Atas pertimbangan keselamatan pelayaran dari pengawas pemanduan dan atas permintaan dari nakhoda, kapal berukuran *tonnage* kotor GT 500 atau lebih yang berlayar di perairan wajib pandu diberikan pelayanan jasa pemanduan.

Dari beberapa pengertian-pengertian penundaan di atas, peneliti dapat menyimpulkan sementara bahwa penundaan adalah kegiatan mendorong, menarik atau menggandeng kapal yang berolah gerak, untuk sandar atau untuk melepas dari dermaga.

2. LAYANAN OPERASIONAL

Menurut Fandy Tjiptono (2012:4) pelayanan (*service*) bisa dipandang sebagai sebuah sistem yang terdiri atas dua komponen utama, yakni *service operations* yang kerap kali tidak tampak atau tidak diketahui keberadaannya oleh pelanggan (*back office* atau *backstage*) dan *service delivery* yang biasanya tampak (*visible*) atau diketahui pelanggan (sering disebut pula *front office* atau *frontstage*).

Kotler (2012) menjelaskan Pelayanan (*service*) adalah setiap tindakan atau kegiatan yang dapat ditawarkan oleh satu pihak kepada pihak lain, yang pada dasarnya tidak berwujud dan tidak mengakibatkan kepemilikan apapun. Nasution menjelaskan kualitas merupakan suatu kondisi dinamis yang berpengaruh dengan produk, jasa, manusia, proses dan tugas, serta lingkungan yang memenuhi atau melebihi harapan pelanggan.

Tjiptono (2006) menyatakan bahwa kualitas layanan adalah pemenuhan kebutuhan dan keinginan pelanggan serta ketepatan penyampaian untuk

mengimbangi harapan pelanggan. Dengan demikian, ada dua faktor utama yang mempengaruhi kualitas jasa yaitu jasa yang diharapkan (*expected service*) dan jasa yang dirasakan/dipersepsikan (*perceived value*).

Pelayanan dapat dikatakan berkualitas atau memuaskan bila pelayanan tersebut dapat memenuhi kebutuhan dan harapan masyarakat. Apabila masyarakat tidak puas terhadap suatu pelayanan yang disediakan, maka pelayanan tersebut dapat dipastikan tidak berkualitas atau tidak efisien. Karena itu, kualitas pelayanan sangat penting dan selalu fokus kepada kepuasan pelanggan. Kualitas pelayanan akan berhubungan erat dengan hubungan langsung antara pemberi jasa pelayanan dengan pelanggan baik secara individu maupun secara organisasi. Hal tersebut membutuhkan pelayanan prima (*service excellence*) dari pemberi jasa pelayanan. Kualitas itu sendiri menurut Kotler (2012), harus dimulai dari kebutuhan pelanggan dan berakhir pada persepsi dari pelanggan juga. Hal ini berarti bahwa kualitas yang baik bukanlah berdasarkan sudut pandang atau persepsi pihak penyedia jasa tetapi berdasarkan sudut pandang dan persepsi dari penerima jasa (pelanggan).

Kualitas suatu barang umumnya cenderung dilihat oleh masyarakat dari kesesuaian barang baik itu manfaat, daya tahan dan faktor lain, dengan spesifikasi barang yang ditawarkan oleh suatu perusahaan (Tjiptono, 2006). Ukuran kualitas sangat bervariasi dan cenderung berubah sepanjang waktu. Bahkan setiap orang kadang memiliki persepsi sendiri mengenai kualitas suatu produk (Tjiptono, 2006).

Pelangganlah yang mengkonsumsi dan menikmati pelayanan perusahaan, sehingga merekalah yang seharusnya menentukan kualitas jasa (Kotler, 2012). Kualitas harus dimulai dari kebutuhan pelanggan dan berakhir pada persepsi pelanggan. Hal ini berarti bahwa citra kualitas yang baik bukanlah berdasarkan sudut pandang atau persepsi pihak penyedia pelayanan, melainkan berdasarkan sudut pandang atau persepsi pelanggan.

Menurut Kotler (2012) mengacu kepada beberapa indikator terdapat lima dimensi kualitas pelayanan menurut, yaitu:

a. Keandalan (*Reliability*): suatu kemampuan dalam memenuhi janji (tepat waktu, konsisten, kecepatan dalam pelayanan) merupakan suatu hal yang penting dalam pelayanan. Pemenuhan janji dalam pelayanan akan terkait dan mencerminkan kredibilitas perusahaan dalam pelayanan.

- b. Bukti langsung (tangibles): penampilan dan kemampuan sarana dan prasarana fisik harus dapat diandalkan, keadaan lingkungan sekitarnya adalah bukti nyata dari pelayanan yang diberikan oleh pemberi jasa. Penampilan fisik pelayanan (seperti penampilan fisik, peralatan), karyawan, dan komunikasi akan memberikan warna dalam pelayanan pelanggan.
- c. Daya tanggap (responsiveness): suatu kebijakan untuk membantu dan memberikan pelayanan yang cepat kepada pelanggan, membiarkan konsumen menunggu tanpa adanya suatu alasan yang menyebabkan persepsi yang negatif dalam kualitas pelayanan.
- d. Jaminan (assurance): pengetahuan dan keramahan karyawan serta kemampuan melaksanakan tugas secara spontan yang dapat menjamin kinerja yang baik sehingga menimbulkan kepercayaan dan keyakinan pelanggan.

Peningkatan adalah proses, cara atau perbuatan meningkatkan (usaha, kegiatan dan lain-lain). Peningkatan adalah proses, cara perbuatan untuk menaikkan sesuatu atau usaha kegiatan untuk memajukan sesuatu. Keesuatu yang lebih baik lagi daripada sebelumnya. Peningkatan adalah suatu Upaya yang dilakukan oleh pembelajar (guru) untuk membantu siswa untuk meningkatkan hasil pembelajaran, pembelajaran dikatakan meningkat apabila adanya suatu perubahan dalam proses pembelajaran, hasil pembelajaran dan kualitas pembelajaran mengalami perubahan secara berkualitas. Kamus Besae Bahasa Indonesia (2015:252). Istilah peningkatan berasal dari kata Tingkat yang berarti berlapis-lapis dari sesuatu yang tersusun sedemikian rupa, sehingga membentuk suatu susunan yang ideal sedangkan peningkatan adalah kemajuan dari seseorang dari sesuatu yang tidak tahu menjadi tahu, dari tidak bisa menjadi bisa. Sardiman (2011:23).

Operasional adalah suatu konsep yang bersifat abstrak guna memudahkan pengukuran suatu variabel. Operasional juga dapat diartikan sebagai suatu pedoman dalam melakukan kegiatan atau pekerjaan penelitian. Definisi operasional yaitu definisi yang didasarkan pada karakteristik yang dapat diobservasi dari apa yang sedang didefinisikan atau mengubah konsep yang berupa konstruk dengan kata yang menggambarkan perilaku atau gejala yang dapat diamati dan diuji serta ditentukan kebenarannya oleh orang lain.

Ada 3 tipe definisi Operasional yaitu :

- a. Definisi operasional tipe A yaitu dapat disusun berdasarkan pada sebuah operasi yang harus dilakukan sehingga dapat menyebabkan gejala atau keadaan yang didefinisikan menjadi nyata ataupun dapat terjadi.
- b. Definisi operasional tipe B yaitu dapat disusun berdasarkan pada bagaimana sebuah objek tertentu yang didefinisikan dapat dioperasionalisasikan, yakni berupa apa yang dilakukan atau apa yang menyusun karakteristik dinamisnya.
- c. Definisi operasional tipe C yaitu dapat disusun berdasarkan pada sebuah penampakan seperti apa objek atau gejala yang didefinisikan yakni apa saja yang menyusun karakteristik statisnya.

Pengertian Operasional Menurut Para Ahli:

Menurut Budi Pranata (2013:18) Pengertian operasional merupakan kapasitas atau kuantitas yang tidak sesuai. Menurut Husein Umar (2008:125) Pengertian operasional merupakan penentuan suatu construct sehingga menjadi variable maupun variabel-variabel yang dapat diukur.

Menurut Nursalam (2008:87) Pengertian operasional merupakan arti berdasarkan karakteristik yang diamati dari suatu yang didefinisikan tersebut.

Menurut Widjono Hs (2008:19) Pengertian operasional merupakan batasan pengertian yang dijadikan sebagai pedoman untuk melakukan suatu kegiatan ataupun pekerjaan.

Menurut Rhonda Abrams dan Alice Laplante (2010:216) Pengertian operasional merupakan bagian yang penting karena tanpanya, maka tidak ada yang dapat dikerjakan.

Wilayah operasi adalah wilayah dimana PT. Jasa Armada Indonesia Tbk mengoperasikan armada kapal di wilayah tertentu dalam cakupan wilayah operasi PT. Jasa Armada Indonesia Tbk.

Berikut adalah wilayah operasi dari PT. Jasa Armada Indonesia Tbk:

Gambar 2.1
Wilayah operasi



- | | |
|-----------------------------|-------------------------------|
| 1). Pelabuhan Tanjung Priok | 9). Pelabuhan Panjang |
| 2). Pelabuhan Banten | 10). Pelabuhan Pontianak |
| 3). Pelabuhan Teluk Bayur | 11). Pelabuhan Patimban |
| 4). Pelabuhan Cirebon | 12). Pelabuhan Jambi |
| 5). Pelabuhan Pangkal Balam | 13). Pelabuhan Tanjung Pandan |
| 6). Pelabuhan Palembang | 14). Pelabuhan Kijing |
| 7). Pelabuhan Bengkulu | 15). Pelabuhan STS Palembang |
| 8). Pelabuhan Panjang | 16). Pelabuhan Weda |

Mulai beroperasi pada tahun 1960 sebagai Unit Usaha Perusahaan Nasional (PN) Pelabuhan, PT. Jasa Armada Indonesia Tbk dengan merk dagang IPC Marine merupakan anak Perusahaan PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) yang bergerak pada bidang layanan pemanduan dan penundaan kapal, Angkatan laut dan layanan maritim. IPCM menyediakan layanan pemanduan dan penundaan untuk memastikan kapal berlabuh dengan lancar dan aman bagi kapal yang masuk dan keluar Pelabuhan Laut, Jalur Perairan Darat dan kegiatan Kapal-ke-Kapal lepas Pantai (STS) Minyak dan Gas. Pelayanan jasa kapal yang diberikan oleh PT. Jasa Armada Indonesia Tbk merupakan jasa kegiatan operasional kapal mulai dari masuk hingga keluar Pelabuhan, dalam hal ini jasa utama perseroan dalam pelayanan jasa kapal meliputi:

- a. Jasa tunda yaitu produk jasa utama perseroan yang meliputi kegiatan

mendorong, menarik, menggandeng, mengawal dan membantu kapal yang berolah-gerak dalam alur pelayaran, daerah labuh jangkar, maupun kolam untuk tambat atau untuk lepas dari dermaga. Proses pelayanan jasa tunda kapal wajib dilakukan terhadap seluruh kapal-kapal yang berada di wilayah perairan wajib pandu dan tunda dimana PT. Jasa Armada Indonesia Tbk mendapatkan wilayah pelimpahan wajib pandu dan tunda. Berikut gambar dibawah ini adalah Gambaran pelayanan jasa tunda kapal

Gambar 2.2
Pelayanan Jasa Tunda



- b. Jasa Pandu yaitu produk jasa utama yang wajib diberikan untuk melayani kapal masuk menuju dan keluar dermaga melalui alur Pelabuhan, agar navigasi pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan. Berikut adalah gambar yang berisikan Gambaran pelayanan jasa pandu

Gambar 2.3
Pelayanan Jasa Pandu



C. KERANGKA PEMIKIRAN

Kerangka pemikiran adalah dasar pemikiran yang memuat perpaduan antara teori dengan fakta, observasi dan kajian kepustakaan yang akan dijadikan dasar dalam kegiatan penelitian. Kerangka berpikir pada dasarnya adalah susunan seluruh variabel atau segala sesuatu yang nantinya membantu menjalankan penelitian dengan baik dan benar. Kerangka berpikir memuat alur seluruh permasalahan yang akan diceritakan dalam karya tulis yang dibuat. Mulai dari pengenalan, lalu penyebab konflik, kemudian proses menyelesaikan konflik, dan bagian penutup. Semua dicantumkan dalam kerangka pemikiran. Menurut Uma Sekaran dan Suriasumantri dalam buku (Sugiyono, 2017:60) mengatakan : “Kerangka berpikir yang baik akan menjelaskan secara teoritis hubungan antara variabel yang akan diteliti. Mengemukakan bahwa kerangka berpikir merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah didefinisikan sebagai masalah yang penting.” Untuk itu penulis membuat kerangka pemikiran terhadap hal yang menjadi bahasan pokok mengenai: “Pengaruh Sewa Menyewa Kapal Tunda Terhadap Peningkatan Layanan Operasional Pada Wilayah Operasi Pt. Jasa Armada Indonesia Tbk”

Kerangka pemikiran yang penulis susun dalam skripsi ini dibuat berdasarkan hasil dari input, proses dan output. Input dari skripsi ini adalah peningkatan layanan operasional di wilayah operasi berdasarkan pengaruh sewa menyewa PT. Jasa Armada Indonesia Tbk. Proses merupakan metode yang dilakukan untuk melakukan penelitian skripsi dan metode yang penulis gunakan dalam penulisan skripsi ini adalah metode kuantitatif sehingga dapat menghasilkan output yang diharapkan yaitu penulis dapat mengetahui adanya peningkatan layanan operasional kapal tunda berdasarkan pengaruh kegiatan sewa menyewa pada wilayah operasi PT. Jasa Armada Indonesia Tbk.

Menurut uraian yang telah dipaparkan diatas terkait penjelasan istilah-istilah dari pada ahli pada tinjauan pustaka, untuk mendukung pemaparan pada bab-bab yang

akan dibahas selanjutnya, maka perlu dibuat kerangka pemikiran. Dari uraian diatas maka dapat dilihat suatu alur bagan pemikiran secara garis besar sebagai berikut:



Gambar 2.4

Kerangka pemikiran (hubungan antar variabel X dan Y)

Keterangan:

X: Sewa Menyewa Kapal Tunda

Y: Peningkatan layanan operasional di wilayah operasi pada PT. Jasa Armada Indonesia Tbk

D. HIPOTESIS

Hipotesis berasal dari kata hypo yang berarti kurang dan thesa yang artinya pendapat. Oleh sebab itu secara etimologis hipotesis diartikan sebagai pernyataan yang belum mendapatkan thesa. Hipotesis hanya disusun pada jenis penelitian inferensial, yakni jenis penelitian dengan pendekatan kuantitatif yang bertujuan untuk menguji. Pengujian suatu hipotesis selalu melalui teknik analisis statistik inferensial. Sedangkan penelitian deskriptif tidak memerlukan secara eksplisit rumusan hipotesis. Seperti dijelaskan sebelumnya bahwa hipotesis dapat disusun oleh peneliti berdasarkan landasan teori yang kuat dan didukung hasil-hasil penelitian yang relevan. Peneliti harus memahami tentang isi dan bagaimana langkah-langkah dalam merumuskan suatu hipotesis penelitian.

Menurut Syofian Siregar (2014:151), menyatakan bahwa : “Hipotesis merupakan pernyataan sementara yang masih lemah kebenarannya.” Berdasarkan pernyataan di atas, dapat disimpulkan bahwa hipotesis penelitian dapat diartikan sebagai jawaban yang bersifat sementara terhadap masalah penelitian, sampai terbukti melalui data yang terkumpul dan harus diuji secara empiris.

Rumusan hipotesis memiliki persyaratan atau ciri-ciri yang harus dipenuhi oleh peneliti. Adapun beberapa ciri-ciri rumusan hipotesis, menurut Soesilo (2015) sebagai berikut:

- a. Hipotesis dinyatakan dalam kalimat pernyataan (declarative statement), bukan kalimat tanya. Statement tersebut sebagai pandangan peneliti berdasar hasil kajian teori yang digunakan.
- b. Peneliti harus konsisten (tidak berubah-ubah) mengenai isi hipotesisnya. Oleh karena itu, peneliti perlu melakukan kajian yang mendalam tentang teori yang digunakan dalam menyusun hipotesisnya.
- c. Dalam penelitian eksperimen hipotesis berisi pernyataan mengenai efektivitas, perbedaan atau pengaruh dari suatu variabel ke variabel yang lain. Dalam hipotesis sedikitnya ada dua variabel yang diteliti.
- d. Hipotesis harus dapat diuji (testable). Selain menjelaskan tentang cara (teknik) pengukuran masing-masing variabel yang akan diteliti, dalam bagian metodologi penelitian juga harus menjelaskan teknik analisis yang digunakan untuk mengujia hipotesis penelitian

Hipotesis digolongkan mnejadi 2 yakni

1. Hipotesis tanpa arah (dua arah)

Hipotesis tanpa arah merupakan rumusan (kalimat) hipotesis yang berisi pernyataan hanya mengenai adanya hubungan atau hanya ada perbedaan, tanpa menjelaskan arah hubungan di antara variabel yang diteliti, misalnya berarah positif (+) atau berarah negatif (-)

2. Hipotesis Searah

Hipotesis searah pada umumnya disusun sebagai pernyataan yang menunjukkan arah hubungan atau perbedaan dari dua variabel yang diteliti; arah mencerminkan hubungan positif atau sebaliknya negative

Berdasarkan kerangka pemikiran di atas maka penulis mencoba merumuskan hipotesis yang merupakan kesimpulan sementara dari penelitian sebagai berikut:

Ha: Adanya Pengaruh Sewa Menyewa Kapal Tunda Terhadap Peningkatan Layanan Operasional Di Wilayah Operasi Pada PT. Jasa Armada Indonesia Tbk.

Ho: Tidak Adanya Pengaruh Sewa Menyewa Kapal Tunda Terhadap Peningkatan Layanan Operasional Di Wilayah Operasi Pada PT. Jasa Armada Indonesia Tbk.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Waktu penelitian dilakukan saat penulis melaksanakan program praktek darat di perusahaan PT. Jasa Armada Indonesia Tbk dalam waktu enam bulan mulai dari 27 Februari 2023 sampai dengan 31 Juli 2023.

2. Tempat Penelitian

Tempat pelaksanaan penelitian yaitu di PT. Jasa Armada Indonesia Tbk yang bergerak dalam penyediaan jasa pemanduan dan penundaan. Berikut adalah informasi mengenai tempat penulis melaksanakan praktek dengan data-data sebagai berikut:

3. Tempat Kedudukan Perusahaan

Nama : PT Jasa Armada Indonesia Tbk

Alamat : Pelindo Tower, 8th – 9 th Floor, Jl. Yos Sudarso No. 9, RT.6/13,
Rawabadak Utara, Koja, Jakarta Utara, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 14230

Telepon : 0214306789

Email : corsek@ipcmarine.co.id

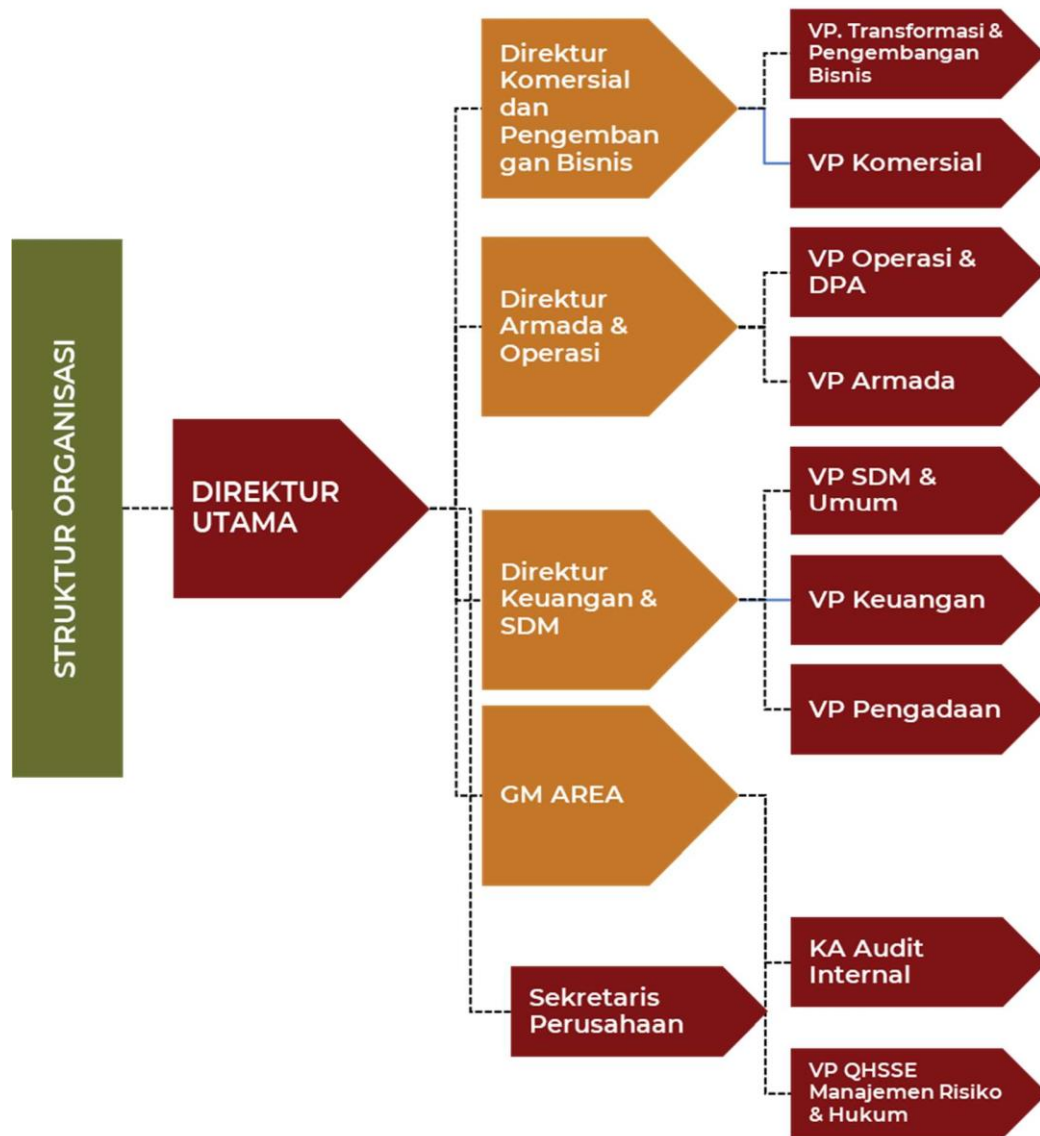
Website : <https://ipcmarine.co.id>

4. Struktur Organisasi

Instansi Organisasi berfungsi sebagai alat pengendalian manajemen agar pembagian tugas dan wewenang masing-masing bagian jelas dan sesuai dengan fungsinya. Adapun struktur organisasi di PT Jasa Armada Indonesia Tbk. Berikut adalah gambar dari struktur organisasi Perusahaan:

Gambar 3.1

Struktur Organisasi PT. Jasa Armada Indonesia Tbk



B. METODE PENDEKATAN

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif. Menurut Sinambela (2020) penelitian kuantitatif adalah jenis penelitian yang menggunakan angka – angka dalam memproses data untuk menghasilkan informasi yang terstruktur. Karakteristik penelitian kuantitatif bertujuan untuk mendapatkan data yang menggambarkan karakteristik objek, peristiwa, atau situasi (Sekaran & Bougie, 2016:43). Penelitian kuantitatif adalah penelitian yang mengambil data dalam jumlah yang banyak. Hal ini dikarenakan populasi responden penelitian kuantitatif sangat luas. Pendekatan kuantitatif adalah penelitian yang identik dengan pendekatan deduktif, yaitu berawal dari persoalan umum ke khusus sehingga penelitian ini harus memiliki landasan teori.

Menurut Sugiyono (2018:13) data kuantitatif merupakan metode penelitian yang berlandaskan positivistic (data konkrit), data penelitian berupa angka-angka yang akan diukur menggunakan statistik sebagai alat uji penghitungan, berkaitan dengan masalah yang diteliti untuk menghasilkan suatu kesimpulan. Filsafat positivistic digunakan pada populasi atau sampel tertentu.

C. SUMBER DATA

Dalam menulis skripsi ini, peneliti memerlukan data-data untuk mendukung penelitian yang dilakukan. Adapun data yang diperlukan oleh peneliti pada PT. Jasa Armada Indonesia Tbk yaitu

Adapun dalam penelitian ini data sekunder diperoleh dari referensi yang berkaitan dengan penyusunan skripsi, serta data yang diperoleh dari instansi terkait dalam penelitian. Dalam penyusunan skripsi peneliti mengambil data tentang sistematika atau prosedur proses penyandaran kapal di PT. Jasa Armada Indonesia Tbk Peneliti juga mendapatkan data tentang dokumen-dokumen yang berkaitan dengan permasalahan yang sedang dianalisis oleh peneliti serta keterangan tentang proses penyandaran kapal di PT. Jasa Armada Indonesia Tbk. Data-data tersebut diharapkan dapat memberikan informasi dalam pemecahan masalah yang terdapat dalam skripsi ini.

1. Data Primer

Data tangan pertama (data primer) biasanya diperoleh melalui observasi yang bersifat langsung sehingga akurasi lebih tinggi. Data diperoleh secara langsung dengan cara mencatat keterangan secara langsung dari berbagai sumber tentang objek yang diteliti, yaitu terhadap permasalahan yang terjadi pada kapal PT Jasa Armada Indonesia Tbk.

2. Data Sekunder

Adapun dalam penelitian ini data sekunder diperoleh dari referensi yang berkaitan dengan penyusunan skripsi, serta data yang diperoleh dari instansi terkait dalam penelitian. Dalam penyusunan skripsi peneliti mengambil data yang diperoleh secara tidak langsung, yaitu melalui buku yang membahas tentang sewa menyewa kapal tunda terhadap peningkatan layanan operasional melalui literatur yang berkaitan dengan objek yang diteliti

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Dalam membahas dan meneliti suatu masalah dibutuhkan data-data yang berhubungan dengan permasalahan yang akan dibahas, kemudian disusun dan dianalisa sehingga dapat diperoleh gambaran yang lebih jelas guna memudahkan penulis untuk menyelesaikan masalah tersebut. Adapun teknik pengumpulan data yang penulis gunakan didapat melalui :

1. Dokumentasi

Data yang diperoleh merupakan data sekunder yang diperoleh dengan cara dokumentasi. Dokumentasi, yaitu pengumpulan data dengan mencatat data yang berhubungan dengan masalah yang akan diteliti dari dokumen-dokumen yang dimiliki oleh instansi terkait.

2. Observasi

Observasi merupakan pengumpulan data berupa informasi berdasarkan pengamatan langsung yang dilakukan oleh penulis yang dilakukan selama melaksanakan praktek darat di perusahaan PT Jasa Armada Indonesia Tbk. Teknik penelitian ini dilakukan untuk mendapatkan data yang diperlukan secara langsung dari objek penelitian. Dalam memperoleh data tersebut, penulis menggunakan teknik pengumpulan data berupa observasi.

3. Kuesioner

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan instrumen penelitian yaitu angket atau kuesioner. Menurut Sugiyono (2019:199). Angket merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawab. Angket ini disusun menggunakan skala Likert yaitu skala pengukuran yang digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok orang mengenai fenomena sosial. Jawaban setiap item yang menggunakan skala Likert mempunyai gradasi sangat positif sampai sangat negatif. Dalam keperluan analisis kuantitatif, maka jawaban ini dapat diberi skor seperti tabel berikut:

Tabel 3.1
Skala Likert

Pilihan Jawaban	Singkatan	Bobot Nilai
Sangat Setuju	SS	5
Setuju	S	4
Kurang Setuju	KS	3
Tidak Setuju	TS	2
Sangat Tidak Setuju	STS	1

Sumber : Sugiyono (2015 :107)

Tabel 3.2
Variabel Sewa Menyewa Kapal Tunda (X)

Dimensi/Indikator	Pernyataan	No. Soal
Proses	<ul style="list-style-type: none"> • Sewa menyewa kapal tunda dapat mempengaruhi Tingkat pelayanan dalam pengoperasian 	1
	<ul style="list-style-type: none"> • Penerapan kegiatan sewa menyewa kapal memudahkan perusahaan dalam melayani kegiatan pandu/tunda di pelabuhan 	2
	<ul style="list-style-type: none"> • Pelaksanaan pekerjaan sewa menyewa sudah sesuai dengan peraturan yang berlaku 	3
	<ul style="list-style-type: none"> • Hasil dari kegiatan pekerjaan sewa menyewa sesuai dengan standar yang berlaku 	4
	<ul style="list-style-type: none"> • Tingkat kepuasan vendor, karyawan dan crew terhadap sistem pelaksanaan kegiatan sewa menyewa dapat berpengaruh terhadap hasil kegiatan sewa menyewa 	5

Keamanan	<ul style="list-style-type: none"> • Dalam proses sewa menyewa data terkait kapal yang diberikan oleh vendor tidak dibuka untuk umum 	6
	<ul style="list-style-type: none"> • Penerapan Rencana Kerja dan syarat-syarat teknis pekerjaan sewa menyewa kapal untuk mengklasifikasikan jenis spesifikasi kapal yang dibutuhkan 	7
	<ul style="list-style-type: none"> • Dalam proses sewa menyewa, akses data terkait kapal dan perusahaan vendor dibatasi 	8
	<ul style="list-style-type: none"> • Data terkait kapal yang diberikan oleh vendor disimpan oleh Perusahaan dan tidak dikomersialkan 	9
	<ul style="list-style-type: none"> • Pelaksanaan pekerjaan sewa menyewa kapal dapat mengurangi biaya operasional di wilayah operasional Perusahaan 	10

Tabel 3.3

Variabel Peningkatan Layanan Operasional (Y)

Dimensi/Indikator	Pernyataan	No. Soal
Bukti Langsung	<ul style="list-style-type: none"> • Kapal dan peralatan yang digunakan dalam melakukan pelayanan kapal dalam kondisi lengkap 	11
	<ul style="list-style-type: none"> • Karyawan atau crew PT Jasa Armada Indonesia dalam melayani berpakaian lengkap beserta Alat Pelindung Diri 	12
	<ul style="list-style-type: none"> • Informasi mengenai pelayanan yang diberikan oleh PT Jasa Armada Indonesia mudah ditemukan 	13
Jaminan	<ul style="list-style-type: none"> • Crew ataupun Karyawan PT Jasa Armada Indonesia memiliki kemampuan yang kompeten 	14
	<ul style="list-style-type: none"> • Pelayanan yang diberikan oleh Perusahaan membuat konsumen merasa aman dan nyaman 	15
Keandalan	<ul style="list-style-type: none"> • Kecepatan karyawan ataupun crew dalam merespon keluhan pelanggan 	16
Daya Tanggap	<ul style="list-style-type: none"> • Kecepatan karyawan ataupun crew dalam merespon keluhan pelanggan 	17
	<ul style="list-style-type: none"> • Jika ada permintaan dari konsumen, Perusahaan dengan tanggap langsung melayani permintaan. 	18
	<ul style="list-style-type: none"> • Kemampuan kapal dalam menyelesaikan pelayanan dengan efisien 	19
	<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan layanan operasional dipengaruhi oleh kualitas layanan yang disediakan 	20

Ada 2 (dua) kuesioner yang diberikan kepada responden yaitu kuisisioner tentang sewa menyewa kapal tunda dan peningkatan layanan operasional kapal tunda.

E. POPULASI, SAMPEL DAN TEKNIK SAMPLING

1. Populasi

Menurut Sugiyono (2019:126) populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari objek atau subjek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Dalam hal ini, penulis menggunakan populasi konsumen PT. Jasa Armada Indonesia Tbk sebanyak 53 Orang

2. Sampel

Menurut Sugiyono (2017:81) sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Bila populasi besar, dan peneliti tidak mungkin mempelajari semua yang ada pada populasi, misalnya karena keterbatasan dana, tenaga dan waktu, maka peneliti dapat menggunakan sampel yang diambil dari populasi itu. Sampel merupakan sebagian atau wakil populasi yang diteliti atau sebagian dari objek yang mewakili. Arikunto dalam Riduwan (2014:8) mengatakan bahwa Sampel adalah bagian wakil populasi (sebagian atau wakil populasi yang diteliti). Sampel penelitian adalah sebagian dari populasi yang diambil sebagai sumber data dan dapat mewakili seluruh populasi. Menurut Sugiyono (2017:84) teknik non probability sampling adalah metode sampling yang tidak memberi kesempatan atau peluang yang sama bagi setiap unsur atau populasi untuk dipilih menjadi sampel dengan menggunakan teknik pendekatan purposive sampling. Besarnya sampel dalam penelitian ini ditentukan dengan rumus slovin sebagai berikut:

dimana

n : Jumlah sampel

N : ukuran populasi

E : Tingkat kesalahan dalam pengambilan sampel

(catatan : umumnya digunakan 1% atau 0,01, 5% atau 0,05 dan 10% atau 0,1)

Dari jumlah populasi orang, maka dapat ditentukan jumlah sampelnya sebagai berikut:

$$n = \frac{n}{1 + Ne^2}$$

$$n = \frac{53}{1 + (53)(0.1)^2}$$

$n = 34,6$ (responden) dibulatkan menjadi

$n = 35$ responden

Berdasarkan perhitungan diatas, maka sampel dalam penelitian ini sebesar 35 sampel.

Menurut Sugiyono (2017:84) teknik non probability sampling adalah metode sampling yang tidak memberi kesempatan atau peluang yang sama bagi setiap unsur atau populasi untuk dipilih menjadi sampel dengan menggunakan teknik pendekatan purposive sampling.

F. TEKNIK ANALISIS DATA

Metode analisis data adalah alat yang digunakan untuk menganalisis dan membahas data yang diperoleh dari hasil penelitian. Untuk memecahkan masalah yang terdapat dalam penelitian ini maka diperlukan teknik analisis data yang disusun berdasarkan dua variabel yaitu variabel bebas (X) dan variabel berikat (Y). Dengan demikian teknik analisis data yang diperlukan adalah sebagai berikut:

1. Uji Validitas

“Sebuah uji atau tes dikatakan valid apabila tes tersebut dapat tepat mengukur apa yang hendak diukur” (Arikunto, 2013:80). Jika peneliti menggunakan 33 kuesioner atau angket dalam pengumpulan data, maka alat tersebut harus mengukur apa yang diukurnya. Uji validitas sebaiknya dilakukan pada setiap butir pertanyaan/pernyataan. Dalam penelitian ini diuji dengan menggunakan *Statistical Package for Social Science* (SPSS) versi 27.00 untuk menganalisis. Untuk menghitung setiap uji validitas setiap item soal instrumen dapat menggunakan rumus teknik korelasi pearson product moment yaitu sebagai berikut :

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

Keterangan:

r = Koefisien korelasi antara variabel X dan Y

n = Banyaknya sampel (responden)

X = variabel bebas

Y = variabel terikat

Dalam uji validitas kuesioner, Menurut Gunawan (2019:12), Jika nilai r hitung $> r$ tabel, dengan taraf signifikan 0,05 dan $df = n-2$, maka alat ukur tersebut dinyatakan valid dan sebaliknya jika r hitung $< r$ tabel maka item pernyataan tersebut tidak valid. Pernyataan yang tidak valid tidak akan disertakan pada pengolahan data selanjutnya (Sugiyono, 2004)

2. Uji Realibilitas

Reliabilitas adalah sesuatu instrumen cukup dapat dipercaya untuk digunakan sebagai alat pengumpul data karena instrumen tersebut sudah baik (Arikunto, 2002: 154). Pada penelitian ini untuk mencari reliabilitas instrument menggunakan rumus alpha α , karena instrumen dalam penelitian ini berbentuk angket atau daftar pertanyaan yang skornya merupakan rentangan antara 1-5 dan uji validitas menggunakan item total, dimana untuk mencari reliabilitas instrumen yang skornya bukan 1 dan 0, misalnya angket atau soal bentuk uraian maka menggunakan rumus alpha α . Reliabilitas adalah sejauh mana hasil suatu pengukuran dapat dipercaya, maksudnya apabila dalam beberapa pelaksanaan pengukuran terhadap kelompok yang sama diperoleh hasil yang relatif sama (Syarifuddin Azwar, 2000 : 3). Uji reliabilitas dilakukan untuk mengetahui konsistensi jawaban responden dari waktu ke waktu yang diperoleh dengan cara menghitung koefisien alpha dengan menggunakan metode alpha Cronbach's. Pengujian reliabilitas dilakukan dengan menghitung nilai r alpha (koefisien) dengan rumus (Sugiyono, 2005:122)

Pengujian reliabilitas instrument dilakukan menggunakan rumus Alpha Cronbach karena instrument penelitian ini berbentuk angket dan skala bertingkat. Rumus Alpha Cronbach sebagai berikut:

$$r_{ii} = \left[\frac{k}{k-1} \right] \left[1 - \frac{\sum \sigma t^2}{\sigma t^2} \right]$$

Dengan keterangan:

r_{ii} = reliabilitas instrument

K = banyaknya butir pertanyaan

σt^2 = varian total

$\sum \sigma t^2$ = jumlah varian butir

Dapat diambil kesimpulan:

1) Apabila $\sigma t^2 > \alpha$ (Alfa Crounbach $\alpha = 0,60$) maka alat ukur tersebut handal (reliable)

2) Apabila $\sigma t^2 > \alpha$ (Alfa Crounbach $\alpha = 0,60$) maka alat ukur tersebut tidak handal (reliable)

3. Analisis Koefisien Korelasi

Analisis koefisien korelasi bertujuan untuk mempelajari apakah ada hubungan antara dua variabel atau lebih, sedang analisis regresi memprediksi seberapa jauh pengaruh tersebut secara spesifik, tujuan analisis korelasi adalah ingin mengetahui apakah di antara dua variabel terdapat hubungan, dan jika terdapat hubungan, bagaimana arah hubungan dan seberapa besar hubungan tersebut. Secara teoretis, dua variabel dapat sama sekali tidak berhubungan ($r = 0$), berhubungan secara sempurna ($r = 1$), atau antara kedua angka tersebut. Arah korelasi juga dapat positif (berhubungan searah) atau negatif (berhubungan berlawanan arah).

Analisis koefisien korelasi digunakan untuk mencari saling hubungan atau keeratan hubungan antara variabel bebas (independen variable) yang dinyatakan dalam (X) dan variabel tidak bebas (dependent variable) yang dinyatakan dalam (Y), adapun rumus mencari koefisien korelasi:

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

Keterangan:

r = Koefisien korelasi antara variabel X dan Y

n = Banyaknya sampel (responden)

X = variabel bebas

Y = variabel terikat

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

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

Korelasi positif menunjukkan adanya hubungan searah antara variabel X dan variabel Y. Artinya jika variabel X mengalami peningkatan, maka variabel Y akan mengalami peningkatan pula. Korelasi negatif menunjukkan adanya hubungan berlawanan arah dengan variabel X dan variabel Y. Artinya jika variabel X mengalami peningkatan, maka variabel Y akan berketerlibatan mengalami penurunan. Penafsiran akan besarnya koefisien korelasi untuk memberikan interpretasi serta analisis yang digunakan adalah:

Tabel 3. 4

Pedoman untuk memberikan interpretasi koefisien relasi

Interval koefisien	Tingkat hubungan
0,00-0,19	Korelasi sangat rendah
0,20-0,39	Korelasi rendah
0,40-0,59	Korelasi cukup kuat
0,60-0,79	Korelasi kuat
0,80-1,00	Korelasi sangat kuat

Sumber : Sugiyono (2018:274)

4. Analisis Koefisien Penentu atau Koefisien Determinasi (r^2)

Analisis koefisien penentu yaitu untuk mengetahui seberapa besar kontribusi variabel independent (X_1 X_2) terhadap variabel 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 :

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

- b. Menentukan peranan variabel tidak terikat dan mempengaruhi variabel terikat (%).

6. Analisis Regresi Linier Sederhana

Merupakan analisis yang digunakan untuk mengetahui kelinearan antara dua variabel yang dinyatakan dalam satu garis lurus. Analisis regresi linier sederhana adalah untuk mengetahui hubungan antara dua variabel sewa menyewa kapal yang dinyatakan dalam variabel X terhadap peningkatan layanan operasional yang dinyatakan dalam variabel Y.

Persamaan regresi linear sederhana dinyatakan dalam bentuk:

$$Y = a + bX$$

$$a = \frac{(ZY)(ZX^2) - (ZX)(ZXY)}{nZX^2 - (K)^2}$$

$$b = \frac{nZXY - (ZX)(ZXY)}{nZX^2 - (ZK)^2}$$

Keterangan :

X : Variabel prediktor

a: variabel konstan

Y : Variabel kriterium

b: koefisien arah regresi linear

Pengambilan kesimpulan dalam uji regresi linier sederhana dapat mengacu pada dua hal, yakni:

- 1) Jika nilai signifikansi < 0,05 artinya variabel X berpengaruh terhadap variabel Y
- 2) Jika nilai signifikansi > 0,05 artinya variabel X tidak berpengaruh terhadap variabel Y

7. Uji Hipotesis

Uji hipotesis diartikan sebagai pernyataan mengenai keadaan populasi (parameter) yang akan diuji kebenarannya berdasarkan data yang diperoleh dari sampel penelitian (statistik). Jadi hipotesis nol adalah pernyataan tidak adanya perbedaan antara parameter dengan statistik (Sugiyono, 2013:221).

Uji hipotesis yang penulis gunakan adalah uji hipotesis berbanding terbalik dan pengujian hipotesis dilakukan dengan cara membandingkan nilai *thitung* terhadap *ttable* untuk mengetahui nilai t hitung digunakan rumus:

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

Dapat diambil kesimpulan:

- a. Jika $t_{hitung} < t_{table}$, maka H_0 = diterima dan H_a ditolak, artinya tidak ada hubungan yang signifikan antara X dan Y. ($H_0: \rho = 0$). Artinya jika $t_{hitung} < t_{table}$, maka artinya tidak ada hubungan antara sewa menyewa kapal terhadap peningkatan layanan operasional
- b. Jika $t_{hitung} > t_{table}$, maka H_0 = ditolak dan H_a diterima, artinya ada hubungan signifikan antara X dan Y. ($H_a: \rho \neq 0$) ρ = nilai korelasi dalam formulasi yang dihipotesiskan. Artinya jika $t_{hitung} > t_{table}$, maka artinya ada hubungan antara sewa menyewa kapal terhadap peningkatan layanan.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Dalam bab ini penulis akan membahas tentang pengaruh sewa menyewa kapal tunda terhadap peningkatan layanan operasional di wilayah operasi pada PT. Jasa Armada Indonesia Tbk yang penulis alami saat melaksanakan praktek darat (prada).

1. Profil Perusahaan

Mulai beroperasi pada tahun 1960 sebagai Unit Usaha Perusahaan Nasional (PN) Pelabuhan, PT. Jasa Armada Indonesia Tbk dengan merk dagang IPC Marine merupakan anak Perusahaan PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) yang bergerak pada bidang layanan pemanduan dan penundaan kapal, Angkatan laut dan layanan maritim. IPCM menyediakan layanan pemanduan dan penundaan untuk memastikan kapal berlabuh dengan lancar dan aman bagi kapal yang masuk dan keluar Pelabuhan Laut, Jalur Perairan Darat dan kegiatan Kapal-ke-Kapal lepas Pantai (STS) Minyak dan Gas. Berdasarkan peraturan Kementerian Perhubungan (Kemenhub) yang sesuai dengan peraturan internasional, semua kapal di atas 500 GT tunduk pada pemanduan dan penundaan, Dimana operator Pelabuhan yang diamanatkan dan operator STS harus menyediakan aktivitas tersebut berdasarkan hukum maritim Indonesia.

Pelayanan jasa kapal yang diberikan oleh PT. Jasa Armada Indonesia Tbk merupakan jasa kegiatan operasional kapal mulai dari masuk hingga keluar Pelabuhan, dalam hal ini jasa utama perseroan dalam pelayanan jasa kapal meliputi:

- a. Jasa tunda yaitu produk jasa utama perseroan yang meliputi kegiatan mendorong, menarik, menggandeng, mengawal dan membantu kapal yang berolah-gerak dalam alur pelayaran, daerah labuh jangkar, maupun kolam untuk tambat atau untuk lepas dari dermaga. Proses pelayanan jasa tunda kapal

wajib dilakukan terhadap seluruh kapal-kapal yang berada di wilayah perairan wajib pandu dan tunda dimana PT. Jasa Armada Indonesia Tbk mendapatkan wilayah pelimpahan wajib pandu dan tunda.

- b. Jasa Pandu yaitu produk jasa utama yang wajib diberikan untuk melayani kapal masuk menuju dan keluar dermaga melalui alur Pelabuhan, agar navigasi pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan



- c. Pelayanan Jasa Pengelolaan Kapal adalah kegiatan usaha Perseroan bekerja sama dengan PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Group khususnya dengan Subholding Pelindo Jasa Maritim dalam bidang pengelolaan dan perawatan kapal motor Pandu yang digunakan untuk mobilisasi petugas pandu dalam pelaksanaan tugas pelayanan pemanduan kapal diseluruh wilayah perairan PT Pelabuhan Indonesia (Persero).
- d. Pelayanan Jasa Pengangkutan Kapal adalah kegiatan usaha Perseroan dalam bidang pelayanan pengangkutan material atau barang dan hasil produksi antar wilayah Pelabuhan dan merupakan menjadi salah satu segmen Produk atau Jasa Utama Perseroan.

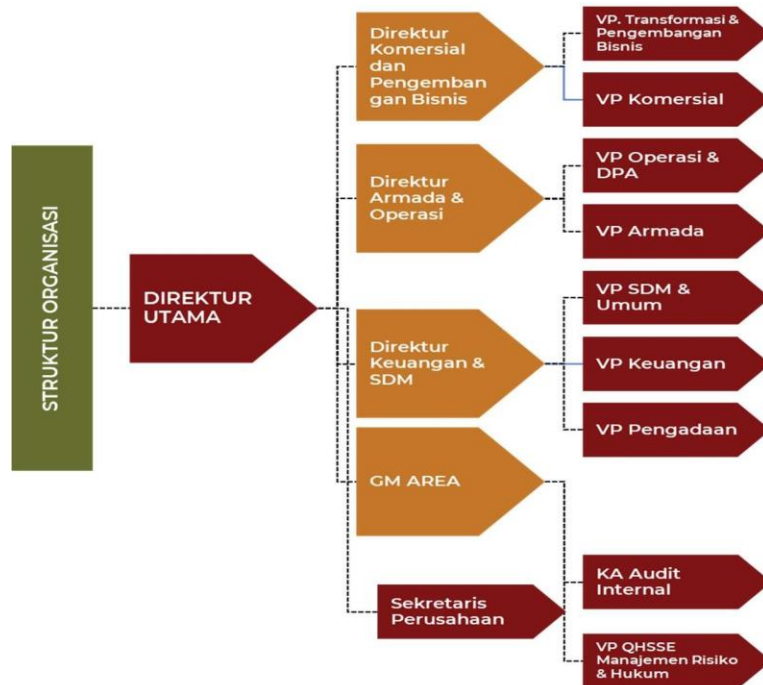


PT. Jasa Armada Indonesia Tbk yang berkantor pusat di Jakarta memiliki 11 wilayah operasi di Pelabuhan Tanjung Priok, Banten, Cirebon, Panjang (Bandar Lampung), Bengkulu, Teluk Bayur (Sumatera Barat), Pangkal Balam (Bangka), Tanjung Pandan (Belitung), Palembang, Jambi serta Pontianak dan Terminal Kijing. Selain itu PT. Jasa Armada Indonesia Tbk memiliki kewenangan pelimpahan sendiri sebagai badan usaha Pelabuhan (BUP) juga beroperasi di 12 wilayah antara lain Pelabuhan Patimban (Subang). Tersus FSRU Jawa Stu, Tersus FSRU Jawa Barat (Kep. Seribu), Tersus Cemindo Gemilang (Bayah-Banten), Tersus dan TUKS Kanci (Cirebon), STS Nipa (Batam), STS Ambang luar Sungai Musi, Meulaboh (Aceh) dan Pelabuhan Weda dan sekitar Halmahera.

a. Struktur Organisasi

Bagan 4. 1

Struktur Organisasi PT. Jasa Armada Indonesia Tbk



a. Direktur Utama

Bertanggung jawab atas pengelolaan dan keberlangsungan bisnis Perusahaan yang efektif dan efisien berdasarkan aturan perundangan yang berlaku dan prinsip - prinsip Good Corporate Governance. Pembuat kebijakan strategis dalam penentuan arah pengembangan bisnis PT Jasa Armada Indonesia. Berperansebagai koordinator Dewan Direksi PT Jasa Armada Indonesia.

b. Direktur Pengembangan Bisnis dan Komersial

Mengelola program kerja bidang pengembangan bisnis dan mengembangkan serta memperkuat bisnis yang sudah di perusahaan.

c. Direktur Armada dan Operasi

Mengelola program kerja bidang armada dan pengoperasian kapal di perusahaan.

d. Direktur Keuangan dan SDM

Mengelola program kerja bidang keuangan dan sumber daya manusia.

Berikut adalah gambar yang berisikan data kapal tunda yang beroperasi dibawah naungan PT Jasa Armada Indonesia.

Gambar 4.1

Data Kapal Tunda PT. Jasa Armada Indonesia Tbk

DATA KAPAL TUNDA PT JASA ARMADA INDONESIA TBK

PELA BUH AN	NO	NAMA KAPAL	HP	TYPE	THN PEMBUATAN
TANGKUP PRIK	1	KT BIMA II	2.400	SCHOTTEL	1987
	2	KT BIMA III	2.400	SCHOTTEL	1987
	3	KT BIMA KT	2.400	SCHOTTEL	1997
	4	KT JAYAKARTA 1	2.400	SCHOTTEL	2002
	5	KT JAYAKARTA 2	2.400	SCHOTTEL	2002
	6	KT ARJUNA - I	1.240	FIX PROPELLER	2008
	7	KT ARJUNA II	1.240	FIX PROPELLER	2008
	8	KT BIMA 03A	3.200	SCHOTTEL	2003
	9	KT BIMA 03S	3.200	SCHOTTEL	2003
	10	KT BESTWIN - 88	1.280	FIX PROPELLER	2004
	11	KT SPS - 36	1.240	FIX PROPELLER	2004
	12	KT BATAVIA - 1	3.200	SCHOTTEL	2010
	13	KT BATAVIA - 2	3.200	SCHOTTEL	2010
	14	KT BATAVIA - 3	3.200	2 PELLER	2012
	15	KT BATAVIA - 4	3.200	2 PELLER	2012
	16	TB MAZO HBR	4.000	2 PELLER	2015
	17	TB SACCI HBR	4.000	2 PELLER	2017
Jumlah *					
BANTEN	1	TIRTAYASA I-212	2.400	SRP SCHOTTEL	2009
	2	TIRTAYASA II-212	2.400	SRP SCHOTTEL	2009
	3	TIRTAYASA III-216	3.200	SRP SCHOTTEL	2009
	4	TIRTAYASA IV-216	3.200	2 PELLER	2009
	5	TIRTAYASA V-208	1.600	FIX PROPELLER	2010
	6				
Jumlah *					
PONTIANAK	1	KHATULISTIWA 01	1.240	FIX PROPELLER	2013
	2	TIRTAYASA VI-208	1.600	FIX PROPELLER	2010
Jumlah *					
CIREBON	1	KT MUARAJATI-1	1.240	FIX PROPELLER	2010
	2	S. LEGUNDI II - 106	1.200	FIX PROPELLER	2007

PELA BUH AN	NO	NAMA KAPAL	HP	TYPE	THN PEMBUATAN
PANJANG	1	KT JAYAKARTA 3	3.200	SCHOTTEL	2002
	2	KT JAYAKARTA 4	2.400	SCHOTTEL	2002
	3	S. LEGUNDI III - 212	2.400	FIX PROPELLER	2011
	4	PULAU SERESI I	2.400	2 PELLER	2012
	5	PULAU SERESI II	3.200	2 PELLER	2012
Jumlah *					
PALEMBANG	1	TG. BUYUT 1-206	1.200	FIX PROPELLER	2008
	2	TG. BUYUT 2-212	2.400	FIX PROPELLER	2008
	3	TG. BUYUT 3-212	2.400	FIX PROPELLER	2008
	4	KT TELUK JAKARTA 212	2.400	STEERABLE PROPELLER	1999
Jumlah *					
TL. BATUR	1	KT. SELAT SIBERUT	1.700	FIX PROPELLER	1975
	2	KT. BIMA X	2.400	SCHOTTEL	1996
	3	KT. TELUK BAYUR I	3.200	SCHOTTEL	2013
	4	KT. TELUK JAKARTA 208	1.600	FIX PROPELLER	1996
Jumlah *					
BENGKULU	1	BUNGA RAFFLESIA I	1.240	FIX PROPELLER	2012
	2	TB. BEITRAN 02	2.000	FIX PROPELLER	1996
Jumlah *					

PELA BUH AN	NO	NAMA KAPAL	HP	TYPE	THN PEMBUATAN
PALEMBANG	1	TB. GOLDEN TULIP	2.400	PITCH PROPELLER	2001
	2	TB. MANDIRI TANGO I	3.200	PITCH PROPELLER	2006
	3	TB. SMS VANDA	3.200	TWIN DISC	2010
	4	TB. GHANNI NAILA	2.400	TWIN DISC	2008
Jumlah *					

2. Karakteristik Responden

Karakteristik responden ini merupakan ciri yang menggambarkan identitas responden yang membedakan antara satu responden dengan responden lainnya. Dalam penelitian ini penulis menggunakan sampel sebanyak 35 orang yang merupakan pegawai, crew serta pengguna jasa PT. Jasa Armada Indonesia Tbk itu sendiri untuk mengisi kuesioner sebagai media pengumpulan data. Data terlebih dahulu yang berupa profil responden berupa jenis kelamin, usia, lama bekerja dan jabatan atau divisi seperti tabel dibawah ini:

- Berdasarkan jenis kelamin dibuatkan tabel yang berisikan informasi mengenai jenis kelamin apa saja yang berpartisipasi mengisi kuesioner penulis

Tabel 4. 1

Data responden berdasarkan jenis kelamin

Jenis Kelamin	Jumlah Responden	Presentase (%)
Laki-laki	34	97%
Perempuan	1	3%
Total	35	100%

Sumber : data diolah penulis

Berdasarkan data diatas, dari hasil kuesioner sebanyak 35 responden yang mengisi lembar kuesioner jenis kelamin Laki-laki sebanyak 34 orang dengan presentase sebesar 97% sedangkan jenis kelamin Wanita sebanyak 1 orang dengan presentase 3%. Dapat disimpulkan bahwa responden yang dijadikan sampel berdasarkan jenis kelamin lebih banyak laki-laki.

- b. Berdasarkan Usia dibuatkan tabel yang berisikan informasi mengenai data usia partisipan yang berpartisipasi dalam pengisian kuesioner penulis

Tabel 4. 2

Data Responden berdasarkan usia

Usia	Jumlah Responden	Presentase (%)
>30 Tahun	11	31%
31-40 Tahun	17	49%
41-49 Tahun	7	20%
>50 Tahun	0	0%
Total	35	100%

Sumber : data diolah penulis

Tabel diatas menunjukkan profil responden berdasarkan usia <30 tahun sebanyak 11 orang dengan presentase sebesar 31%, usia 31-40 tahun sebanyak 17 orang dengan presentase 49%, usia 41-49 tahun sebanyak 7 orang dengan presentase 7% dan usia >50 tahun sebanyak 0 orang dengan presentase 0%. Dari data tersebut dapat disimpulkan bahwa Sebagian besar responden berusia 31-40 tahun.

- c. Berdasarkan Lama Bekerja dibuatkan tabel yang berisikan informasi mengenai data durasi bekerja karyawan di perusahaan

Tabel 4.3**Data responden berdasarkan lama bekerja**

Lama bekerja	Jumlah	Presentase
1 Tahun	1	3%
1-5 Tahun	17	49%
>5 Tahun	17	49%
Total	35	100%

Sumber : data diolah penulis

Berdasarkan data diatas dapat dilihat bahwa responden yang bekerja dalam 1 tahun 1 orang dengan presentase 3%, responden dengan 1-5 tahun berjumlah 17 orang dengan presentase sebesar 49%, responden dengan > 5 tahun berjumlah 17 orang dengan presentase sebesar 49%. Dengan demikian dapat ditarik kesimpulan sebagian besar responden yang dijadikan sampel sudah bekerja 1-5 Tahun.

d. Form Kuesioner

Kuesioner adalah alat riset atau survey dengan serangkaian pertanyaan yang ditunjukkan kepada kelompok orang yang dipilih. Kuesioner ini bertujuan mengumpulkan tanggapan dari koresponden yang dipilih. Jawaban atau tanggapan yang dikumpulkan tersebut merupakan data dan dapat diolah untuk tujuan tertentu.

Keterangan cara pengisian kuisisioner yaitu dengan mengisi google formular yang telah di sebar dan untuk setiap pernyataan ini sesuai dengan kenyataan yang sebenarnya. Keterangan Pilihan Jawaban:

Tabel 4.4**Skor Penilaian Berdasarkan Skala Likert**

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

B. ANALISIS DATA

1. Analisis Statistika Deskriptif

Penulis menggunakan 2 variabel dalam penelitian ini, yaitu variabel Sewa Menyewa Kapal (X) dan variabel Peningkatan Layanan Operasional (Y). dalam melakukan analisis data penelitian ini, penulis menggunakan metode pengumpulan data yang diberikan kepada para responden.

Berikut data untuk variabel Sewa Menyewa Kapal (X) dan Peningkatan Layanan Operasional (Y):

a. Deskripsi data untuk variabel Sewa Menyewa Kapal (X)

Berdasarkan data kuesioner yang telah penulis tentukan, berikut adalah hasil tanggapan dari analisis variabel X. Analisis penelitian responden pada tiap pertanyaan di butir soal pada variabel Sewa Menyewa Kapal yang terdiri dari 10 butir pertanyaan. Berikut adalah hasil jawaban responden yang telah dibuat dalam bentuk tabel.

Tabel 4.5

Tabel Variabel Sewa Menyewa Kapal X.1

Skala	Jumlah Responden	Presentase	Total Bobot
SS (5)	11	31%	55
S (4)	23	66%	92
KS (3)	1	3%	3
TS (2)	0	0%	0
STS (1)	0	0%	0
Total	35	100%	150

Dari data tabel diatas, dapat dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 11 orang atau sebesar 32% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Setuju (S) berjumlah 23 orang atau sebesar 66% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah 1 orang atau sebesar 3%, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden, menjawab Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Artinya mayoritas responden memilih Setuju (S) terhadap X.1

Tabel 4.6**Tabel Variabel Sewa Menyewa Kapal X.2**

Skala	Jumlah Responden	Presentase	Total Bobot
SS (5)	18	51%	90
S (4)	17	49%	68
KS (3)	0	0%	0
TS (2)	0	0%	0
STS (1)	0	0%	0
Total	35	100%	158

Dari data tabel diatas, dapat dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 18 orang atau sebesar 51% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Setuju (S) berjumlah 17 orang atau sebesar 49% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah 0 orang, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden, menjawab Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Artinya mayoritas responden memilih Sangat Setuju (SS) terhadap X.2

Tabel 4.7**Tabel Variabel Sewa Menyewa Kapal X.3**

Skala	Jumlah Responden	Presentase	Total Bobot
SS (5)	10	29%	50
S (4)	23	66%	92
KS (3)	2	6%	6
TS (2)	0	0%	0
STS (1)	0	0%	0
Total	35	100%	148

Dari data tabel diatas, dapat dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 10 orang atau sebesar 29% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Setuju (S) berjumlah 23 orang atau sebesar 66% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah 2 orang atau sebesar 6%, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden, menjawab Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Artinya mayoritas responden memilih Setuju (S) terhadap X.3

Tabel 4.8**Tabel Variabel Sewa Menyewa Kapal X.4**

Skala	Jumlah Responden	Presentase	Total Bobot
SS (5)	16	46%	80
S (4)	18	51%	72
KS (3)	1	3%	3
TS (2)	0	0%	0
STS (1)	0	0%	0
Total	35	100%	155

Dari data tabel diatas, dapat dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 16 orang atau sebesar 46% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Setuju (S) berjumlah 18 orang atau sebesar 51% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah 1 orang atau sebesar 3%, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden, menjawab Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Artinya mayoritas responden memilih Setuju (S) terhadap X.4

Tabel 4.9**Tabel Variabel Sewa Menyewa Kapal X.5**

Skala	Jumlah Responden	Presentase	Total Bobot
SS (5)	19	54%	95
S (4)	14	40%	56
KS (3)	2	6%	6
TS (2)	0	0%	0
STS (1)	0	0%	0
Total	35	100%	157

Dari data tabel diatas, dapat dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 19 orang atau sebesar 54% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Setuju (S) berjumlah 14 orang atau sebesar 40% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah 2 orang atau sebesar 6%, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0

responden, menjawab Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Artinya mayoritas responden memilih Sangat Setuju (SS) terhadap X.5

Tabel 4.10

Tabel Variabel Sewa Menyewa Kapal X.6

Skala	Jumlah Responden	Presentase	Total Bobot
SS (5)	15	43%	75
S (4)	20	57%	80
KS (3)	0	0%	0
TS (2)	0	0%	0
STS (1)	0	0%	0
Total	35	100%	155

Dari data tabel diatas, dapat dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 15 orang atau sebesar 43% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Setuju (S) berjumlah 20 orang atau sebesar 57% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah 0 orang, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden, menjawab Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Artinya mayoritas responden memilih Setuju (S) terhadap X.6

Tabel 4.11

Tabel Variabel Sewa Menyewa Kapal X.7

Skala	Jumlah Responden	Presentase	Total Bobot
SS (5)	14	40%	70
S (4)	21	60%	84
KS (3)	0	0%	0
TS (2)	0	0%	0
STS (1)	0	0%	0
Total	35	100%	154

Dari data tabel diatas, dapat dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 14 orang atau sebesar 40% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Setuju (S) berjumlah 21 orang atau sebesar 60% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah 0 orang, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden,

menjawab Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Artinya mayoritas responden memilih Setuju (S) terhadap X.7

Tabel 4.12

Tabel Variabel Sewa Menyewa Kapal X.8

Skala	Jumlah Responden	Presentase	Total Bobot
SS (5)	10	29%	50
S (4)	21	60%	84
KS (3)	3	9%	9
TS (2)	1	3%	3
STS (1)	0	0%	0
Total	35	100%	146

Dari data tabel diatas, dapat dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 10 orang atau sebesar 29% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Setuju (S) berjumlah 21 orang atau sebesar 60% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah 3 orang atau sebesar 9%, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 1 orang responden atau sebesar 3%, menjawab Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Artinya mayoritas responden memilih Setuju (S) terhadap X.8

Tabel 4.13**Tabel Variabel Sewa Menyewa Kapal X.9**

Skala	Jumlah Responden	Presentase	Total Bobot
SS (5)	19	54%	95
S (4)	15	43%	60
KS (3)	1	3%	3
TS (2)	0	0%	0
STS (1)	0	0%	0
Total	35	100%	158

Dari data tabel diatas, dapat dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 19 orang atau sebesar 54% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Setuju (S) berjumlah 15 orang atau sebesar 43% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah 1 orang atau sebesar 3%, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden, menjawab Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Artinya mayoritas responden memilih Sangat Setuju (SS) terhadap X.9

Tabel 4.14**Tabel Variabel Sewa Menyewa Kapal X.10**

Skala	Jumlah Responden	Presentase	Total Bobot
SS (5)	17	49%	85
S (4)	18	51%	72
KS (3)	0	%	0
TS (2)	0	0%	0
STS (1)	0	0%	0
Total	35	100%	157

Dari data tabel diatas, dapat dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 17 orang atau sebesar 49% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Setuju (S) berjumlah 18 orang atau sebesar 15% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah 0 orang, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden, menjawab Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Artinya mayoritas responden memilih Setuju (S) terhadap X.10

Tabel 4.15
Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden
pada Variabel Sewa Menyewa Kapal (X)

No.	Pertanyaan	5	4	3	2	1	Total Bobot
		SS	S	KS	TS	STS	
1	Sewa menyewa kapal dapat mempengaruhi Tingkat pelayanan dalam operasi	11	23	0	0	0	150
2	Penerapan kegiatan sewa menyewa kapal dapat memudahkan perusahaan dalam melayani kegiatan pandu/tunda di pelabuhan	18	17	0	0	0	158
3	Pelaksanaan kegiatan pekerjaan sewa menyewa kapal sudah sesuai dengan peraturan yang berlaku	10	23	2	0	0	148
4	Hasil dari kegiatan pekerjaan sewa menyewa sesuai dengan standar yang berlaku	16	18	1	0	0	155
5	tingkat kepuasan vendor, karyawan, pelanggan terhadap pelaksanaan kegiatan sewa menyewa dapat berpengaruh terhadap hasil sewa menyewa kapal	19	14	2	0	0	157
6	dalam proses sewa menyewa data terkait dengan kapal yang diberikan oleh vendor tidak	15	20	0	0	0	155

	dibuka untuk umum						
7	penerapan rencana kerja dan syarat-syarat teknis pekerjaan sewa menyewa kapal untuk mengklasifikasikan jenis spesifikasi kapal yang dibutuhkan	14	21	0	0	0	154
8	dalam proses sewa menyewa, akses data terkait kapal dan perusahaan vendor dibatasi	10	21	3	1	0	146
9	data spesifikasi kapal yang diberikan oleh vendor untuk disewakan disimpan oleh perusahaan	19	15	1	0	0	158
10	Pelaksanaan pekerjaan sewa menyewa kapal dapat mengurangi biaya operasional di wilayah operasional	17	18	0	0	0	157
Jumlah		149	190	9	1	0	1.538

Dari data di tabel atas, dapat diketahui bahwa jawaban responden untuk variabel Sewa Menyewa Kapal (X). Jawaban responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 149 orang, Setuju (S) sebanyak 190 orang. Kurang Setuju (KS) sebanyak 9 orang, Tidak Setuju (TS) 1 orang dan Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0 orang. Dari keseluruhan data diatas yang dipilih oleh responden dapat disimpulkan bahwa mayoritas responden memilih Setuju (S) dengan Jumlah 190. Maka kesimpulannya jawaban responden didominasi oleh pilihan skala Setuju (S).

b. Deskripsi data untuk variabel Peningkatan Layanan Operasional (Y)

Berdasarkan dimensi dan indikator yang sudah ditentukan oleh penulis, berikut adalah hasil tanggapan dari analisis variabel Y. Analisis penelitian responden pada tiap pertanyaan di butir soal pada variabel Peningkatan

Layanan Operasional yang terdiri dari 10 butir pertanyaan. Berikut adalah hasil jawaban responden yang telah dibuat dalam bentuk tabel.

Tabel 4.16
Tabel Variabel Peningkatan Layanan Y.1

Skala	Jumlah Responden	Presentase	Total Bobot
SS (5)	12	34%	60
S (4)	23	66%	92
KS (3)	0	0%	0
TS (2)	0	0%	0
STS (1)	0	0%	0
Total	35	100%	152

Dari data tabel diatas, dapat dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 12 orang atau sebesar 34% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Setuju (S) berjumlah 23 orang atau sebesar 66% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah 0 orang, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden, menjawab Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Artinya mayoritas responden memilih Setuju (S) terhadap Y.1

Tabel 4.17**Tabel Variabel Peningkatan Layanan Y.2**

Skala	Jumlah Responden	Presentase	Total Bobot
SS (5)	15	43%	75
S (4)	20	57%	80
KS (3)	0	0%	0
TS (2)	0	0%	0
STS (1)	0	0%	0
Total	35	100%	155

Dari data tabel diatas, dapat dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 15 orang atau sebesar 43% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Setuju (S) berjumlah 20 orang atau sebesar 57% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah 0 orang, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden, menjawab Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Artinya mayoritas responden memilih Setuju (S) terhadap Y.2

Tabel 4.18**Tabel Variabel Peningkatan Layanan Y.3**

Skala	Jumlah Responden	Presentase	Total Bobot
SS (5)	20	57%	100
S (4)	14	40%	56
KS (3)	1	3%	3
TS (2)	0	0%	0
STS (1)	0	0%	0
Total	35	100%	159

Dari data tabel diatas, dapat dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 20 orang atau sebesar 57% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Setuju (S) berjumlah 14 orang atau sebesar 40% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah 1 orang atau sebesar 3%, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden,

menjawab Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Artinya mayoritas responden memilih Sangat Setuju (SS) terhadap Y.3

Tabel 4.19

Tabel Variabel Peningkatan Layanan Y.4

Skala	Jumlah Responden	Presentase	Total Bobot
SS (5)	13	37%	65
S (4)	20	57%	100
KS (3)	2	6%	6
TS (2)	0	0%	0
STS (1)	0	0%	0
Total	35	100%	171

Dari data tabel diatas, dapat dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 13 orang atau sebesar 37% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Setuju (S) berjumlah 20 orang atau sebesar 57% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah 2 orang atau sebesar 6%, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden, menjawab Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Artinya mayoritas responden memilih Setuju (S) terhadap Y.4

Tabel 4.20

Tabel Variabel Peningkatan Layanan Y.5

Skala	Jumlah Responden	Presentase	Total Bobot
SS (5)	12	34%	60
S (4)	22	63%	88
KS (3)	1	3%	3
TS (2)	0	0%	0
STS (1)	0	0%	0
Total	35	100%	151

Dari data tabel diatas, dapat dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 12 orang atau sebesar 34% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Setuju (S) berjumlah 22 orang atau sebesar 63% dari

presentase jumlah responden, yang menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah 1 orang atau sebesar 3%, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden, menjawab Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Artinya mayoritas responden memilih Setuju (S) terhadap Y.5

Tabel 4.21

Tabel Variabel Peningkatan Layanan Y.6

Skala	Jumlah Responden	Presentase	Total Bobot
SS (5)	13	37%	65
S (4)	20	57%	100
KS (3)	2	6%	6
TS (2)	0	0%	0
STS (1)	0	0%	0
Total	35	100%	171

Dari data tabel diatas, dapat dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 13 orang atau sebesar 37% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Setuju (S) berjumlah 20 orang atau sebesar 57% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah 2 orang atau sebesar 6%, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden, menjawab Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Artinya mayoritas responden memilih Setuju (S) terhadap Y.6

Tabel 4.22**Tabel Variabel Peningkatan Layanan Y.7**

Skala	Jumlah Responden	Presentase	Total Bobot
SS (5)	20	57%	100
S (4)	14	40%	56
KS (3)	1	3%	3
TS (2)	0	0%	0
STS (1)	0	0%	0
Total	35	100%	159

Dari data tabel diatas, dapat dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 20 orang atau sebesar 57% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Setuju (S) berjumlah 14 orang atau sebesar 40% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah 1 orang atau sebesar 3%, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden, menjawab Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Artinya mayoritas responden memilih Sangat Setuju (SS) terhadap Y.7

Tabel 4.23**Tabel Variabel Peningkatan Layanan Y.8**

Skala	Jumlah Responden	Presentase	Total Bobot
SS (5)	11	31%	55
S (4)	23	66%	92
KS (3)	1	3%	3
TS (2)	0	0%	0
STS (1)	0	0%	0
Total	35	100%	150

Dari data tabel diatas, dapat dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 11 orang atau sebesar 31% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Setuju (S) berjumlah 23 orang atau sebesar 66% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah 1 orang atau sebesar 3%, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden,

menjawab Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Artinya mayoritas responden memilih Setuju (S) terhadap Y.8

Tabel 4.24

Tabel Variabel Peningkatan Layanan Y.9

Skala	Jumlah Responden	Presentase	Total Bobot
SS (5)	18	51%	90
S (4)	16	46%	64
KS (3)	1	3%	3
TS (2)	0	0%	0
STS (1)	0	0%	0
Total	35	100%	157

Dari data tabel diatas, dapat dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 18 orang atau sebesar 51% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Setuju (S) berjumlah 16 orang atau sebesar 46% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah 1 orang atau sebesar 3%, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden, menjawab Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Artinya mayoritas responden memilih Sangat Setuju (SS) terhadap Y.9

Tabel 4.25

Tabel Variabel Peningkatan Layanan Y.10

Skala	Jumlah Responden	Presentase	Total Bobot
SS (5)	13	37%	65
S (4)	21	60%	84
KS (3)	1	3%	3
TS (2)	0	0%	0
STS (1)	0	0%	0
Total	35	100%	152

Dari data tabel diatas, dapat dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 13 orang atau sebesar 37% dari presentase jumlah

responden, yang menjawab Setuju (S) berjumlah 21 orang atau sebesar 60% dari presentase jumlah responden, yang menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah 1 orang atau sebesar 3%, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden, menjawab Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Artinya mayoritas responden memilih Setuju (S) terhadap Y.10

Tabel 4.26
Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden pada Variabel Peningkatan
Layanan (Y)

No.	Pertanyaan	5	4	3	2	1	Total Bobot
		SS	S	KS	TS	STS	
1	Kapal dan peralatan yang digunakan dalam melakukan pelayanan kapal dalam kondisi lengkap	12	23	0	0	0	152
2	Karyawan atau crew PT Jasa Armada Indonesia berpakaian lengkap beserta APD dalam melayani	15	20	0	0	0	155
3	Informasi mengenai pelayanan yang diberikan oleh PT Jasa Armada Indonesia mudah ditemukan	20	14	1	0	0	159
4	Crew ataupun karyawan Perusahaan memiliki kemampuan yang kompeten	13	20	2	0	0	171
5	Pelayanan yang diberikan oleh Perusahaan membuat konsumen aman dan nyaman	12	22	1	0	0	151

6	Kecepatan karyawan dalam merespon keluhan pelanggan	13	20	2	0	0	171
7	Kecepatan crew dan karyawan dalam merespon pelanggan	20	14	1	0	0	159
8	Jika ada permintaan dari konsumen, maka Perusahaan dengan tanggap melayani permintaan	11	23	1	0	0	150
9	kemampuan kapal dan crew serta perencanaan jadwal yang tepat dapat meningkatkan pelayanan operasional dengan efektif dan efisien	18	16	1	0	0	157
10	peningkatan layanan operasional dipengaruhi oleh kualitas layanan yang disediakan	13	21	1	0	0	152
Jumlah		147	193	10	0	0	1.577

Dari data di tabel atas, dapat diketahui bahwa jawaban responden untuk variabel Peningkatan Layanan (X). Jawaban responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 147 orang, Setuju (S) sebanyak 193 orang. Kurang Setuju (KS) sebanyak 10 orang, Tidak Setuju (TS) 0 orang dan Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0 orang. Dari keseluruhan data diatas yang dipilih oleh responden dapat disimpulkan bahwa mayoritas responden memilih Setuju (S) dengan Jumlah 193. Maka kesimpulannya jawaban responden didominasi oleh pilihan skala Setuju (S).

2. Uji Validitas

Menurut Widi R (2011), uji validitas merupakan suatu uji yang memiliki fungsi dalam melihat suatu alat ukur dapat dikatakan valid atau tidak valid. Alat ukur tersebut berupa suatu pertanyaan-pertanyaan yang terdapat dalam suatu

kuesioner. Suatu kuesioner bisa dibilang valid apabila suatu pertanyaan dalam kuesioner dapat mengungkapkan suatu hal yang diukur dalam kuesioner. Uji validitas dalam penelitian ini digunakan untuk menguji kevalidan kuesioner. Kriteria dari test validitas apabila nilai r hitung lebih besar dari nilai r tabel. R tabel dalam penelitian ini sebesar 0,05 dikarenakan jumlah responden sebanyak 35 pelanggan atau $n = 35$. Kriteria tes validitas apabila: Jika, Ketika $r_{hitung} > r_{tabel}$, Kuesioner dinyatakan valid Ketika $r_{hitung} < r_{tabel}$, Kuesioner dinyatakan tidak valid. Uji validitas akan menguji masing-masing variabel yang akan digunakan dalam penelitian ini. Berikut adalah hasil uji validitas dari variabel waktu pengoperasian kapal assist tug dan tarif pelayanan jasa pandu – tunda terhadap kinerja dengan sampel 35 responden.

1) Uji Validitas Variabel Sewa Menyewa Kapal (X)

Tabel 4.27

Hasil Uji Validitas variabel Sewa Menyewa Kapal (X)

Nomor Pertanyaan	r hitung	r tabel $df=35-2$ $\alpha=5\% (0,05)$	Keterangan
1	0,659	0,344	VALID
2	0,509	0,344	VALID
3	0,633	0,344	VALID
4	0,387	0,344	VALID
5	0,506	0,344	VALID
6	0,479	0,344	VALID
7	0,395	0,344	VALID
8	0,504	0,344	VALID
9	0,551	0,344	VALID
10	0,368	0,344	VALID

Sumber : Data diolah dari SPSS 27

Dari 10 pertanyaan yang diuji seluruhnya memiliki nilai r_{hitung} lebih besar daripada r_{tabel} pada taraf signifikansi 5% dengan jumlah sampel sebanyak 35 responden yaitu 0,344. Berdasarkan hasil tersebut dapat dikatakan bahwa seluruh butir pernyataan pada variabel Sewa Menyewa Kapal (X) dalam penelitian ini adalah valid.

2) Uji Validitas Variabel Peningkatan Layanan (Y)

Tabel 4.28

Hasil Uji Validitas variabel Peningkatan Layanan (Y)

Nomor Pertanyaan	r hitung	r tabel df=35-2 a=5% (0,05)	Keterangan
1	0,430	0,344	VALID
2	0,422	0,344	VALID
3	0,464	0,344	VALID
4	0,371	0,344	VALID
5	0,481	0,344	VALID
6	0,449	0,344	VALID
7	0,505	0,344	VALID
8	0,443	0,344	VALID
9	0,470	0,344	VALID
10	0,523	0,344	VALID

Sumber : Data diolah dari SPSS 27

Dari 10 pertanyaan yang diuji seluruhnya memiliki nilai r_{hitung} lebih besar daripada r_{tabel} pada taraf signifikansi 5% dengan jumlah sampel sebanyak 35 responden yaitu 0,344. Berdasarkan hasil tersebut dapat dikatakan bahwa seluruh butir pernyataan pada variabel Peningkatan Layanan (Y) dalam penelitian ini adalah valid.

3) Uji Reliabilitas

Menurut Widi R (2011), reliabilitas merupakan suatu indeks yang dapat menunjukkan sejauh mana alat ukur dapat dipercaya atau diandalkan, sehingga uji 46 reliabilitas dapat digunakan untuk melihat konsistensi suatu alat ukur, dimana apakah alat ukur akan tetap konsisten apabila pengukuran tersebut diulang. Suatu alat ukur dapat dikatakan reliabel menghasilkan hasil yang sama walaupun dilakukan pengukuran berulang-ulang. Dalam penelitian ini kriteria suatu instrumen dikatakan reliabel jika memberikan nilai Cronbach Alpha $> 0,6$.

Pada penelitian ini reliabilitas instrumen dicari dengan menggunakan teknik Alpha Cronbach. Adapun hasil uji reliabilitas instrumen pada penelitian ini, dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.29
Hasil uji reliabilitas variabel X dan Y

No	Variabel	<i>Cronbach's Alpha</i>	<i>N of Item</i>	Tetapan	Keterangan
1	Sewa Menyewa (X)	0,796	10	0,60	Reliabel
2	Peningkatan Layanan (Y)	0,763	10	0,60	Reliabel

Sumber : Data diolah dari SPSS 27

Dari tabel hasil uji reliabilitas diatas, dapat dilihat bahwa Cronbach's Alpha variabel Sewa Menyewa (X) sebesar $0,796 > 0,60$ dari nilai Cronbach's Alpha variabel Peningkatan Layanan sebesar $0,763 > 0,60$ maka kuesioner dinyatakan reliabel.

4. Analisis Koefisien Korelasi

Secara umum, korelasi adalah cara untuk mencari suatu hubungan antara dua variabel. Korelasi merupakan salah satu bentuk dan ukuran yang memiliki beberapa variabel dalam hubungan yang menggunakan kata dari korelasi positif, sehingga terjadi perubahan meningkat pada sebuah benda. Analisis koefisien korelasi merupakan tolak ukur untuk mengetahui bagaimana keerata hubungan antara Sewa Menyewa Kapal terhadap Peningkatan Layanan Operasional kapal di wilayah operasi pada PT. Jasa Armada Indonesia Tbk.

Berikut adalah hasil analisis koefisien korelasi menggunakan program IBM SPSS 27:

Tabel 4.30
Hasil analisis koefisien korelasi

		Sewa (X)	Layanan (Y)
Sewa (X)	Pearson Correlation	1	.792**
	Sig. (2-tailed)		<.001
	N	35	35
Layanan (Y)	Pearson Correlation	.792**	1
	Sig. (2-tailed)	<.001	
	N	35	35

**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Tabel 4.31
Pedoman interpretasi koefisien korelasi

Interval Koefisien	Tingkat Hubungan
0,00 - 0,19	Korelasi sangat rendah
0,20 – 0,39	Korelasi rendah
0,40 – 0,59	Korelasi sedang
0,60 – 0,79	Korelasi kuat
0,80 – 1.00	Korelasi sangat kuat

Berdasarkan pengolahan data menggunakan program IBM SPSS 27 diatas dapat dilihat bahwa nilai koefisien korelasi (r) sebesar 0,792 karena besarnya r berada diantara internal 0,60 – 0,79 menunjukkan bahwa hubungan antara Sewa Menyewa Kapal terhadap peningkatan Layanan Operasional di wilayah operasi pada PT. Jasa Armada Indonesia Tbk terdapat korelasi positif dan dapat dikatakan tingkat pengaruhnya kuat.

5. Analisis Koefisien Determinasi

Analisis koefisien determinasi untuk mengukur hubungan antara variabel bebas dalam peneltian ini (Sewa Menyewa Kapal) terhadap variabel (Peningkatan Layanan Operasional) yang diukur dengan menggunakan nilai *Adjusted R-Square* dengan nilai koefisien determinasi berkisar antara 0-1 atau 0-100%. Kriteria dalam pengujian ini yaitu semakin besar nilai *Adjusted R-Square* yang

dihasilkan sehingga mendekati angka 1, maka dapat disimpulkan bahwa antara variabel bebas (X) terhadap variabel (Y) akan semakin kuat. Berikut merupakan hasil pengujian koefisien determinasi sebagai berikut:

Tabel 4.32
Hasil Koefisien Determinasi

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.792 ^a	.627	.615	2.171

a. Predictors: (Constant), Sewa (X)

Berdasarkan perhitngan diatas dapat dilihat bahwa besarnya nilai korelasi atau hubungan (R) yaitu sebesar 0,792. Dari output tersebut diperoleh keofisien determinasi (*R Square*) sebesar 0,627, dan nilai *Adjusted R-Square* (r^2) yang dihasilkan sebesar 0,615. Berdasarkan hasil ini peneliti dapat memberikan kesimpulan bahwa variabel Sewa Menyewa (X) dapat mempengaruhi variabel Peningkatan Layanan Operasional sebesar 79,2%.

6. Analisis Regresi Linear Sederhana

Analisis ini bertujuan untuk dapat mengetahui ada atau tidaknya kelinieran anantara variabel Sewa Menyewa Kapal terhadap Peningkatan Layanan Operasional. Uji regresi digunakan untuk dapat mengetahui hubungan antara dua variabel yang biasanya cukup tepat dinyatakan dalam satu garis lurus. Berdasarkan perhitungan program SPSS diperoleh hasil uji regresi linear sederhana:

Tabel 4.33
Hasil uji regresi linear

Coefficients^a

		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		
Model		B	Std. Error	Beta	t	Sig.
1	(Constant)	28.907	8.139		3.552	.001
	Sewa (X)	.945	.127	.792	7.440	<.001

a. Dependent Variable: Layanan (Y)

Berdasarkan hasil program IPSS diatas dapat diketahui nilai konstantanya sebesar 28.907 secara matematis, nilai konstanta ini menyatakan bahwa nilai konsisten variabel Sewa Menyewa Kapal (X) adalah sebesar 28.907. Koefisien regresi X sebesar 0,945 yang menyatakan bahwa setiap penambahan 1% nilai Sewa Menyewa Kapal, maka nilai Peningkatan Layaann Operasional (Y) akan bertambah sebesar 0,945. Koefisien regresi tersebut bernilai positif, sehingga dapat dikatakan bahwa arah pengaruh variabel Sewa Menyewa Kapal (X) terhadap variabel Peningkatan Layanan Operasional (Y) adalah positif.

7. Uji Hipotesis (Uji T)

Uji statistik t dilakukan untuk mengetahui Sewa Menyewa Kapal (X) secara individu terhadap variabel Peningkatan Layanan Operasional (Y). Pengujian hipotesis secara parsial antara variabel independen dan variabel dependen dilakukan dengan menggunakan t hitung dengan kriteria pengujian:

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

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

Tabel 4.34
Hasil Hipotesis

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	28.907	8.139		3.552	.001
	Sewa (X)	.945	.127	.792	7.440	<.001

a. Dependent Variable: Layanan (Y)

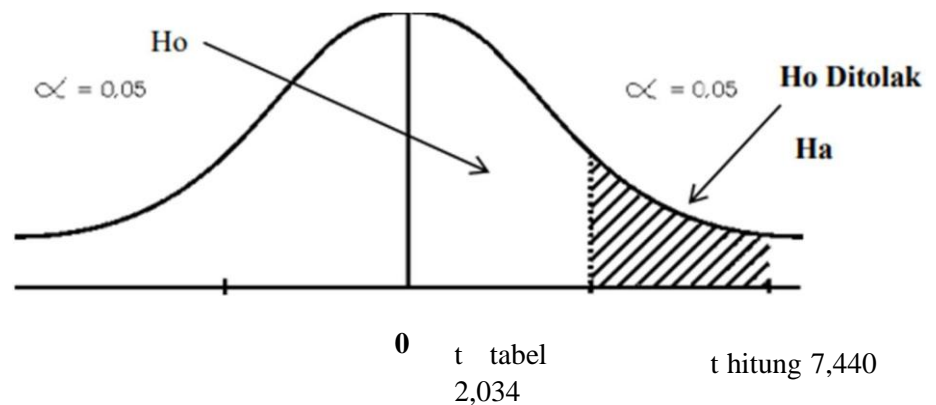
Hasil uji hipotesis dalam penelitian ini menyebutkan variabel Sewa Menyewa (X) memiliki pengaruh positif terhadap variabel Peningkatan Layanan Operasional (Y). Dimana untuk uji hipotesis ini diperoleh nilai signifikansi sebesar 0,01 yang dimana lebih kecil dari taraf signifikansi sebesar 0,05. Selain itu dengan nilai signifikasinya, dapat dilakukan juga dengan membandingkan nilai t hitung terhadap t tabel.

Nilai sign < 0,05

Nilai t hitung > Nilai t tabel

$$\begin{aligned}
 T \text{ tabel} &= t(a/2; n-k-1) \\
 &= t(0,05/2; 35-1-1) \\
 &= t(0,025; 33) \\
 &= 2,034
 \end{aligned}$$

Kurva Uji T Variabel



Dengan demikian t tabel yang didapatkan sebesar 2,034 untuk perbandingan t hitung dengan t tabel yaitu $7,440 > 2,034$ berdasarkan hasil tersebut nilai signifikasi yang dihasilkan untuk hipotesis tersebut adalah $0,01 < 0,05$ dan perbandingan antara t hitung dan t tabel yaitu $7,440 > 2,034$ sehingga H_0 ditolak dan H_a diterima yang artinya terdapat pengaruh variabel Sewa Menyewa (X) terhadap Peningkatan Layanan Operasional (Y) pada hasil penelitian ini mengarah kepada pengaruh positif.

C. PEMECAHAN MASALAH

Pemecahan masalah merupakan solusi yang dapat digunakan untuk memecahkan masalah. Pembahasan mengenai pengaruh terhadap masing-masing variabel yang terdiri dari Sewa Menyewa Kapal Tunda terhadap Peningkatan Layanan Operasional di wilayah operasi pada PT. Jasa Armada Indonesia Tbk diuraikan sebagai berikut:

1. Uji hipotesis pertama dalam penelitian ini untuk mengetahui signifikasi antara Sewa Menyewa Kapal dengan Peningkatan Layanan Operasional. Hasil menunjukkan nilai signifikasi $0,00 < 0,05$ yang dibuktikan dengan r hitung Pearson correlation = $0,945 > r$ tabel 0,344, maka H_0 ditolak dan H_a diterima. Artinya terdapat pengaruh Sewa Menyewa Kapal Tunda terhadap peningkatan Layanan Operasional.
2. Berdasarkan hasil uji hipotesis diketahui terdapat pengaruh signifikasi pada variabel Sewa Menyewa kapal terhadap peningkatan Layanan Operasional dengan nilai t hitung sebesar $7,440 > t$ tabel 2,034 maka H_0 ditolak dan H_a diterima. Artinya terdapat pengaruh Sewa Menyewa kapal terhadap peningkatan Layanan Operasional.
3. Sewa Menyewa Kapal ada keterkaitan dengan peningkatan Layanan Operasional yang ditunjukkan pada koefisien regresi sebesar 0,945. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa setiap kenaikan Sewa menyewa kapal 1 satuan maka peningkatan Layanan Operasional kapal mengalami penurunan sebesar 0,945 satuan, demikian pula sebaliknya. Maka dapat disimpulkan bahwa semakin baik Layanan Operasional maka akan meningkatkan pelayanan di wilayah operasi.
4. Peningkatan Layanan Operasional memiliki nilai r^2 (*R Square*) sebesar 62,7%. Dimana artinya pengaruh variabel independent (X) terhadap variabel dependen

(Y0 berpengaruh sebesar 62,7% sedangkan sisanya sebesar 37,3% didapatkan dari berbagai faktor lainnya.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan pada bab IV mengenai sewa menyewa kapal tunda terhadap peningkatan layanan operasional di wilayah operasi pada PT. Jasa Armada Indonesia Tbk pada tahun 2023, maka penelitian ini dapat menarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Pengaruh sewa menyewa kapal tunda terbukti berpengaruh positif dan signifikan terhadap peningkatan layanan operasional di wilayah operasi pada PT Jasa Armada Indonesia dengan koefisien regresi 0,945 dan nilai t -hitung 7,440 dan t -tabel 2,034. Pengaruh sewa menyewa kapal tunda (X) memiliki pengaruh terhadap peningkatan layanan operasional (Y) dengan nilai t -hitung sebesar 7,440 dengan nilai signifikansi 0,05. Berdasarkan hasil tersebut maka diperoleh nilai t -hitung $>$ t -tabel ($7,440 > 2,034$) yang mana jika semakin tinggi sewa menyewa kapal tunda, maka akan meningkatkan layanan operasional di wilayah operasi pada PT Jasa Armada Indonesia. Sehingga dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak dan H_a diterima, artinya terdapat pengaruh sewa menyewa kapal tunda terhadap peningkatan layanan operasional.
2. Pengaruh sewa menyewa kapal tunda terbukti berpengaruh positif dan dapat dikatakan Tingkat pengaruhnya kuat memiliki nilai koefisien korelasi (r) sebesar 0,792. Peningkatan layanan operasional memiliki nilai r^2 ($R Square$) sebesar 62,7% dimana artinya pengaruh variabel independet (X) terhadap variabel dependen (Y) berpengaruh sebesar 62,7%, sedangkan sisanya sebesar 37,3% didapatkan dari berbagai faktor lainnya.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan yang telah didapat dari hasil penelitian ini, maka ada beberapa saran yang penulis akan berikan yang berhubungan dengan indikator dari Pengaruh Sewa Menyewa Kapal Tunda Terhadap Peningkatan Layanan Operasional Di Wilayah Operasi Pada PT. Jasa Armada Indonesia Tbk, yaitu:

1. Untuk meningkatkan sewa menyewa kapal perlu mempertahankan indikator yang sudah tinggi yaitu indikator penerapan kegiatan sewa menyewa kapal dapat memudahkan Perusahaan dalam melayani kegiatan pandu ataupun tunda di Pelabuhan. Dengan diadakannya Keputusan sewa menyewa kapal dapat memudahkan dan mempertahankan nilai Perusahaan, dengan opsi skema Time charter dapat meminimalisir biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan Berdasarkan kuesioner jawaban responden dari variabel X yang memiliki nilai indikator tertinggi yaitu Penerapan kegiatan sewa menyewa kapal dapat memudahkan Perusahaan dalam melayani kegiatan pandu ataupun tunda di Pelabuhan dengan Total Bobot 158, karena nilai tersebut cukup tinggi maka pernyataan dari kuesioner ini harus dipertahankan. Sedangkan nilai terkecil terletak pada pernyataan Dalam Proses Sewa Menyewa akses data terkait kapal dan Perusahaan vendor dibatasi dengan Total Bobot 146 sarannya agar pernyataan tersebut dapat dievaluasi Kembali kebijakannya demi kelancaran proses sewa menyewa kapal.
2. Untuk meningkatkan pelayanan operasional perlu mempertahankan nilai indikator yang sudah tinggi yaitu indikator crew ataupun crew Perusahaan memiliki kemampuan yang kompeten. Dimana dengan kompetennya crew ataupun karyawan dalam melayani pengguna jasa dapat meningkatkan kepuasan pengguna jasa. Berdasarkan kuesioner jawaban responden dari variabel Y yang memiliki nilai indikator tertinggi yaitu Crew ataupun Karyawan PT Jasa Armada Indonesia memiliki kemampuan yang kompeten dengan Total Bobot 171, karena nilai tersebut tinggi maka pernyataan dari kuesioner tersebut harus dipertahankan. Sedangkan nilai terkecil Jika ada permintaan dari konsumen, Perusahaan dengan tanggap langsung melayani permintaan dengan Total Bobot 150, sarannya agar pernyataan tersebut dapat ditingkatkan lagi demi keamanan dan kenyamanan pengguna jasa layanan kapal tunda.

LAMPIRAN

Lampiran 1

Tabel Hasil Kuesioner Variabel X

no responden	sewa menyewa (X)										Total X
	X.1	X.2	X.3	X.4	X.5	X.6	X.7	X.8	X.9	X.10	
1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
2	4	4	5	4	5	5	4	4	5	4	44
3	4	4	5	4	5	5	4	4	5	5	45
4	4	4	5	4	5	5	4	4	5	5	45
5	4	5	4	4	5	4	5	4	5	4	44
6	4	4	5	4	5	5	5	5	5	4	46
7	4	5	4	4	5	5	4	4	5	4	44
8	5	4	4	5	3	5	4	4	5	5	44
9	5	4	5	3	5	4	4	5	5	4	44
10	4	4	5	5	4	4	5	5	4	4	44
11	4	4	4	4	5	4	4	5	4	5	43
12	5	5	4	5	4	5	4	5	4	5	46
13	4	5	5	4	5	4	5	4	5	4	45
14	4	4	3	4	5	4	4	3	5	5	41
15	5	5	4	5	5	4	5	4	4	5	46
16	4	5	4	5	5	4	5	5	4	4	45
17	4	5	3	5	5	4	5	4	4	5	44
18	4	5	4	4	4	5	4	4	4	5	43
19	5	4	5	4	5	5	5	4	5	4	46
20	5	5	4	5	4	5	4	5	5	5	47
21	4	5	4	5	5	4	5	5	4	5	46
22	4	5	4	5	4	5	4	5	4	4	44
23	4	5	4	4	5	4	5	4	5	4	44
24	5	4	4	5	5	4	5	4	5	5	46
25	4	5	5	4	5	5	4	3	5	5	45
26	4	5	4	5	4	5	4	4	5	4	44
27	4	5	4	5	4	5	4	5	4	5	45
28	5	5	4	5	4	4	5	3	5	5	45
29	5	5	4	5	4	4	5	4	5	5	46
30	5	4	5	5	4	5	4	2	4	4	42
31	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	39
32	4	4	4	5	4	4	5	4	4	4	42
33	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
34	5	4	4	4	5	5	5	5	4	5	46
35	3	5	4	4	5	4	4	4	3	5	41

Lampiran 2

Tabel Hasil Kuesioner Variabel Y

no responde	Peningkatan (Y)										Total Y
	Y.1	Y.2	Y.3	Y.4	Y.5	Y.6	Y.7	Y.8	Y.9	Y.10	
1	4	4	5	4	4	5	5	4	4	5	44
2	4	4	5	5	5	4	4	5	5	4	45
3	4	4	5	4	5	4	4	5	4	4	43
4	4	4	5	5	4	4	5	4	4	4	43
5	4	4	5	4	5	3	5	4	4	5	43
6	4	4	5	4	3	5	4	4	5	4	42
7	4	5	5	4	4	4	5	4	4	4	43
8	4	4	5	3	5	4	5	4	5	5	44
9	4	4	5	4	5	4	5	3	5	4	43
10	4	5	3	5	4	4	5	5	4	4	43
11	4	5	4	5	5	4	5	4	5	5	46
12	4	5	4	5	4	5	5	4	5	5	46
13	5	5	4	5	4	5	4	5	4	5	46
14	5	5	5	4	4	4	5	4	5	4	45
15	5	4	5	5	4	5	3	4	5	4	44
16	4	5	4	4	4	4	4	5	5	3	42
17	4	4	5	3	4	5	5	5	3	5	43
18	4	5	4	4	5	4	4	5	5	4	44
19	5	4	5	4	4	4	5	4	5	4	44
20	4	5	5	4	5	4	5	4	4	5	45
21	5	4	4	5	4	4	5	4	5	5	45
22	5	4	4	5	4	5	5	4	4	4	44
23	4	5	4	5	4	5	4	5	4	5	45
24	5	4	5	4	4	5	5	4	5	4	45
25	4	5	5	4	5	4	4	5	4	4	44
26	5	4	4	5	4	4	5	4	5	4	44
27	4	5	5	4	4	5	5	4	5	4	45
28	5	4	5	5	4	5	5	4	4	5	46
29	4	5	4	4	5	4	5	5	4	5	45
30	5	4	5	5	4	5	4	4	5	4	45
31	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
32	4	5	5	4	4	4	4	4	4	4	42
33	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
34	5	5	4	4	5	5	4	4	5	4	45
35	5	4	4	4	5	3	4	5	5	5	44

Lampiran 3

Tabel Hasil Uji Validitas Variabel X

Item-Total Statistics				
	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Sewa (X1)	38.23	28.770	.659	.757
Sewa (X2)	38.03	31.029	.509	.776
Sewa (X3)	38.31	28.751	.633	.759
Sewa (X4)	38.17	30.911	.387	.788
Sewa (X5)	38.14	30.479	.506	.775
Sewa (X6)	37.97	32.911	.479	.784
Sewa (X7)	38.40	28.776	.395	.794
Sewa (X8)	38.26	30.491	.504	.775
Sewa (X9)	38.03	30.676	.551	.772
Sewa (X10)	38.57	28.017	.368	.806

Lampiran 4

Tabel Hasil Uji Validitas Variabel Y

Item-Total Statistics				
	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Layanan (Y1)	38.31	17.339	.430	.746
Layanan (Y2)	38.31	16.575	.422	.744
Layanan (Y3)	38.11	16.575	.464	.740
Layanan (Y4)	38.83	13.911	.371	.783
Layanan (Y5)	38.34	16.703	.481	.738
Layanan (Y6)	38.37	16.711	.449	.742
Layanan (Y7)	38.26	15.667	.505	.732
Layanan (Y8)	38.37	16.946	.443	.743
Layanan (Y9)	38.17	16.558	.470	.739
Layanan (Y10)	38.31	16.928	.523	.737

Lampiran 5

Tabel Hasil Uji Realibilitas Variabel X dan Y

Realibilitas X

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.796	10

Realibilitas Y

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.763	10

Lampiran 6

Tabel Hasil Uji Koefisien Korelasi

Correlations

		Sewa (X)	Layanan (Y)
Sewa (X)	Pearson Correlation	1	.792**
	Sig. (2-tailed)		<,001
	N	35	35
Layanan (Y)	Pearson Correlation	.792**	1
	Sig. (2-tailed)	<,001	
	N	35	35

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Lampiran 7

Tabel Hasil Uji Koefisien Determinasi

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.792 ^a	.627	.615	2.171

a. Predictors: (Constant), Sewa (X)

Lampiran 8

Tabel Hasil Uji Regresi Linear Sederhana

Coefficients ^a					
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	Sig.
		B	Std. Error	Beta	
1	(Constant)	28.907	8.139		.001
	Sewa (X)	.945	.127	.792	<.001

a. Dependent Variable: Layanan (Y)

Lampiran 9

Gambar-gambar saat praktek



Gambar 1.1 di kamar mesin kapal tunda bima 3 yang sedang docking



Gambar 1.2 tampak samping KT. Bima III yang sedang docking



Gambar 1.3 kondisi kamar mesin kapal yang sedang docking



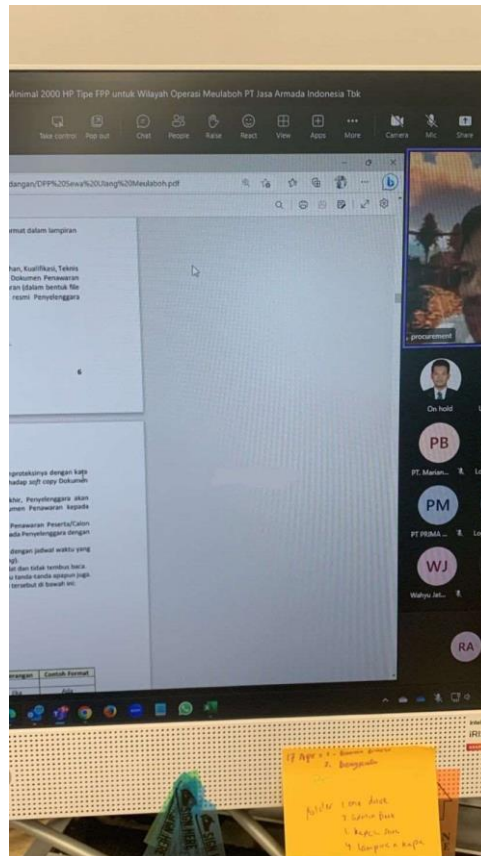
Gambar 1.4 bersama Capt. Solihin di Central Workshop Tanjung Priok



Gambar 1.5 diatas motor pandu



Gambar 1.6 training bersama pegawai melalui zoom



Gambar 1.7 proses meeting online penunjukan langsung/lelang terbatas sewa menyewa kapal tunda di wilayah operasi PT. Jasa Armada Indonesia Tbk



Gambar 1.8 Dokumen Berita Acara proses sewa menyewa



Gambar 1.9 kantor PT. Jasa Armada Indonesia di Pelindo Tower



Gambar 1.10 bersama Direktur Operasi & Armada Muhammad Iqbal

Lampiran 10

Berita Acara Mulai Kerja (BAMK)

BERITA ACARA MULAI KERJA (BAMK)

No :

TENTANG

PENYERAHAN KAPAL TUNDA (ON HIRE) CERTIFICATE DELIVERY KAPAL TUNDA TB. SENA NOVA UNTUK KERJASAMA PENYEDIAAN SARANA BANTU PEMANDUAN BERUPA KAPAL TUNDA DI PERAIRAN TANJUNG PRIOK

Pada hari ini **Senin** Tanggal **Tiga Bulan Juli Tahun Dua ribu dua puluh tiga** (03-07-2023) Pukul 16.00 LT, bertempat di Tanjung Priok, yang bertandatangan di bawah ini :

Nama : **Capt. Yosia Abet Laksana**
Jabatan : **Vice President Operasi & DPA**
Perusahaan : **PT Jasa Armada Indonesia, Tbk**
Alamat : **Gedung Citra Tower, lantai 21, Jl. Benyamin Suaeb, RT. 13/RW. 6, Kb. Kosong, Kec. Kemayoran, Kota Jakarta Pusat, Daerah Khusus Ibukota Jakarta, 10630**

Dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama **PT Jasa Armada Indonesia, Tbk** berkedudukan di Jakarta, untuk selanjutnya disebut **PIHAK PERTAMA**

Nama : **Septyawan Bintang Saputra**
Jabatan : **Owner Superintendent**
Perusahaan : **PT Moda Global Maritim**
Alamat : **Rukan Graha Boulevard Commercial, Jalan Boulevard Raya KGC/C No.018, Kelapa Gading Timur, Kelapa Gading, Jakarta Utara, DKI Jakarta, 14240**

Dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama **PT Moda Global Maritim** berkedudukan di Jakarta, untuk selanjutnya disebut **PIHAK KEDUA**.

PIHAK PERTAMA dan **PIHAK KEDUA** secara bersama-sama untuk selanjutnya disebut sebagai **PARA PIHAK** dan bertindak secara masing-masing selanjutnya disebut "**PIHAK**".

PARA PIHAK bertindak dalam kedudukannya masing-masing sebagaimana tersebut diatas, terlebih dahulu menerangkan bahwa berdasarkan kesepakatan untuk substitusi TB. Sacci Harbour yang akan docking, digantikan dengan TB. Sena Nova.

Berdasarkan hal-hal yang telah dijelaskan tersebut maka **PARA PIHAK** menyepakati untuk *On Hire* kapal tunda dengan keterangan sebagai berikut;

1. Kapal Tunda yang di *On Hire*;

SPEKIFIKASI KAPAL

Nama Kapal : **TB SENA NOVA**
Main Engine : **MTSUSHI S16R - MPTK**
Type Propeller : **Azimuth Stern Drive**
Engine Horse Power : **3.450 HP**
Dua Motor : **2 G2 Motor**

Lampiran 11

Berita Acara Berakhirnya Sewa Kapal Tunda (OFF HIRE)

BERITA ACARA BERAKHIRNYA SEWA KAPAL TUNDA (OFF HIRE)

No :

Pada hari ini **Senin Tanggal 03 Bulan Juli Tahun Dua ribu dua puluh tiga (03-07-2023) Pukul 16:30 LT**, bertempat di **Tanjung Priok**, yang bertandatangan di bawah ini :

Nama : **Capt. Yosia Abet Laksana**
Jabatan : **Vice President Operasi & DPA**
Perusahaan : **PT Jasa Armada Indonesia, Tbk**
Alamat : **Gedung Citra Tower, lantai 21, Jl. Benyamin Sueb, RT. 13/RW. 6, Kb. Kosong, Kec. Kemayoran, Kota Jakarta Pusat, Daerah Khusus Ibukota Jakarta, 10630**

Dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama **PT Jasa Armada Indonesia, Tbk** berkedudukan di Jakarta, untuk selanjutnya disebut **PIHAK PERTAMA**

Nama : **Ridha Aditya**
Jabatan : **Owner Superintendent**
Perusahaan : **PT Moda Global Maritim**
Alamat : **Rukan Graha Boulevard Commercial, Jalan Boulevard Raya KGC/C No.018, Kelapa Gading Timur, Kelapa Gading, Jakarta Utara, DKI Jakarta, 14240**

Dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama **PT Moda Global Maritim** berkedudukan di Jakarta, untuk selanjutnya disebut **PIHAK KEDUA**.

Bahwa kedua belah pihak menerangkan telah berakhirnya sewa kapal tunda karena kapal akan melaksanakan docking sesuai tanggal tersebut diatas, kemudian Pihak Pertama menyerahkan kapal tunda **TB. SACCI HARBOUR** kepada Pihak Kedua dalam kondisi baik.

Pada saat penyerahan (**OFF HIRE**) sisa bahan bakar solar (HSD) dan air tawar kapal tersebut setelah diadakan pengukuran (**sounding**) secara bersama-sama adalah sebagai berikut :

Tangki	Sounding (cm)	Correction	Quantity (liter)
FOT 1 (P)	29	-	3.600
FOT 1 (S)	32	-	4.060
FOT 2 (P)	-	-	-
FOT 2 (S)	-	-	-
DAILY TANK	-	-	1.000
Total (Liter)			8.660 Liter

Sisa Air Tawar : **14.000 Liter**

Demikian Berita Acara Penyerahan (**Off Hire**) ini dibuat dengan sebenarnya untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

YANG MENYERAHKAN
PIHAK PERTAMA
PT Jasa Armada Indonesia, Tbk
VP Operasi dan DPA


Capt. Yosia Abet Laksana

YANG MENERIMA
PIHAK KEDUA
PT Moda Global Maritim
Owner Superintendent


Ridha Aditya

MENGETAHUI DAN MENYERAHKAN

PT Jasa Armada Indonesia, Tbk
General Manager Wilayah I


Arwan Selmianto

PT Moda Global Maritim
Nakhoda


Edi Muhtono

PT Jasa Armada Indonesia, Tbk
DVD Pemanfaatan dan Perawatan

Lampiran 12

Daftar & Posisi Kapal di Tahun 2024

PELABUHAN	NO	NAMA KAPAL	JENIS KAPAL
tanjung priok	1	KT. JAYAKARTA 1	KAPAL TUNDA
tanjung priok	2	KT. JAYAKARTA 3	KAPAL TUNDA
tanjung priok	3	KT. JAYAKARTA 4	KAPAL TUNDA
tanjung priok	4	KT. BIMA 034	KAPAL TUNDA
tanjung priok	5	KT. BIMA 035	KAPAL TUNDA
tanjung priok	6	KT. SDS36	KAPAL TUNDA
tanjung priok	7	KT.BESTWIN 88	KAPAL TUNDA
tanjung priok	8	KT. BATAVIA III-216	KAPAL TUNDA
tanjung priok	9	KT. ARJUNA 1.206#	KAPAL TUNDA
tanjung priok	10	KT. ARJUNA II.206#	KAPAL TUNDA
tanjung priok	11	KT.BIMA III	KAPAL TUNDA
tanjung priok	12	KT. ABIMANYU - I	KAPAL TUNDA
tanjung priok	13	KT. ABIMANYU 3	KAPAL TUNDA
tanjung priok	14	KT. ABIMANYU V	KAPAL TUNDA
tanjung priok	15	TB. AQILA HARBOUR	KAPAL TUNDA
tanjung priok	16	MP.C - 0 4	KAPAL PANDU/KEPIL
tanjung priok	17	MP.A - C.01	KAPAL PANDU/KEPIL
tanjung priok	18	MP.A - C.02	KAPAL PANDU/KEPIL
tanjung priok	19	MP.A - C.03	KAPAL PANDU/KEPIL
tanjung priok	20	MP.A - C.04	KAPAL PANDU/KEPIL
tanjung priok	21	MPW. - A.C-01	KAPAL PANDU/KEPIL
tanjung priok	22	MPW. - A.C-02	KAPAL PANDU/KEPIL
tanjung priok	23	MK.II - D.01	KAPAL PANDU/KEPIL
tanjung priok	24	MK.M - 01	KAPAL PANDU/KEPIL
tanjung priok	25	MK.M - 02	KAPAL PANDU/KEPIL
tanjung priok	26	IPCM SRIKANDI 02	KAPAL PANDU/KEPIL
BANTEN	1	KT. Tirtayasa I-212	KAPAL TUNDA
BANTEN	2	KT. TIRTAYASA II-212	KAPAL TUNDA
BANTEN	3	KT. Tirtayasa III-216	KAPAL TUNDA
BANTEN	4	KT. Tirtayasa IV - 216	KAPAL TUNDA
BANTEN	5	KT. TELUK JAKARTA 212	KAPAL TUNDA
BANTEN	6	KT TIRTAYASA V 208	KAPAL TUNDA
BANTEN	7	KT. DIASRAYA V	KAPAL TUNDA

PONTIANAK	1	KT. KHATULISTIWA 01	KAPAL TUNDA
PONTIANAK	2	KT.TIRTAYASA VI -208	KAPAL TUNDA
PONTIANAK	3	MP.ENGGANG-01	KAPAL PANDU/KEPIL
PONTIANAK	4	MPKF-01	KAPAL PANDU/KEPIL
PONTIANAK	5	MPKF-02	KAPAL PANDU/KEPIL
PONTIANAK	6	MP.MULTIGUNA	KAPAL PANDU/KEPIL

KIJING	1	TB. DHIRA BRATA - 90	KAPAL TUNDA
KIJING	2	TB. PRIBUMI NUSANTARA	KAPAL TUNDA

CIREBON	1	KT. SELAT LEGUNDI - II	KAPAL TUNDA
CIREBON	2	KT. TELUK JAKARTA 208	KAPAL TUNDA
CIREBON	3	LINGGARJATI 01	KAPAL PANDU/KEPIL

KANCI	1	TB. TESCO DAYAT 100	KAPAL TUNDA
-------	---	---------------------	-------------

PATIMBAN	1	KT. JAYAKARTA II	KAPAL TUNDA
PATIMBAN	2	KT. MUARAJATI 01	KAPAL TUNDA
PATIMBAN	3	MP IPCM SRIKANDI 03	KAPAL PANDU/KEPIL

PANJANG	1	KT.BATAVIA I	KAPAL TUNDA
PANJANG	2	KT.BATAVIA II	KAPAL TUNDA
PANJANG	3	KT.SELAT LEGUNDI III	KAPAL TUNDA
PANJANG	4	KT. PULAU SEBESI 1- 212	KAPAL TUNDA
PANJANG	5	KT. PULAU SEBESI II- 216	KAPAL TUNDA
PANJANG	6	KT BIMA II	KAPAL TUNDA
PANJANG	7	MPAC.001	KAPAL PANDU/KEPIL
PANJANG	8	MPAC.002	KAPAL PANDU/KEPIL
PANJANG	9	MPAC.003	KAPAL PANDU/KEPIL

PALEMBANG	1	KT. TANJUNG BUYUT I-206	KAPAL TUNDA
PALEMBANG	2	KT. TANJUNG BUYUT 2-212	KAPAL TUNDA
PALEMBANG	3	KT. TANJUNG BUYUT 3-212	KAPAL TUNDA
PALEMBANG	4	TB. MANDIRI TANGO I	KAPAL TUNDA
PALEMBANG	5	TB PSB 3202	KAPAL TUNDA
PALEMBANG	6	TB. MARINA 4	KAPAL TUNDA
PALEMBANG	7	TB MITRA 235	KAPAL TUNDA
PALEMBANG	8	MPAW-02	KAPAL PANDU/KEPIL
PALEMBANG	9	MPAX-02	KAPAL PANDU/KEPIL
PALEMBANG	10	MP IPCM SRIKANDI 01	KAPAL PANDU/KEPIL
PALEMBANG	11	STS 01	KAPAL PANDU/KEPIL
PALEMBANG	12	STS 02	KAPAL PANDU/KEPIL

STS PBG	1	KT. SELAT LEGUNDI I	KAPAL TUNDA
STS PBG	2	TB. SMS VANDA	KAPAL TUNDA
STS PBG	3	TB. KJ 06	KAPAL TUNDA
STS PBG	4	MPAW-01	KAPAL PANDU/KEPIL

TL. BAYUR	1	KT. SELAT SIBERUT	KAPAL TUNDA
TL. BAYUR	2	KT. TELUK BAYUR I	KAPAL TUNDA
TL. BAYUR	3	KT. TELUK BAYUR II	KAPAL TUNDA
TL. BAYUR	4	KT.BIMA X	KAPAL TUNDA
TL. BAYUR	5	KM.MPF 01	KAPAL PANDU/KEPIL
TL. BAYUR	6	KM.MPA 03	KAPAL PANDU/KEPIL
TL. BAYUR	7	MK.007	KAPAL PANDU/KEPIL
TL. BAYUR	8	MK.01-10	KAPAL PANDU/KEPIL

WEDA	1	TB. DIASRAYA VII	KAPAL TUNDA
WEDA	2	TB. SEA HOUND 1	KAPAL TUNDA
WEDA	3	KT. BATAVIA IV-216	KAPAL TUNDA
WEDA	4	KT. PULAU SEBESI II- 216	KAPAL TUNDA

BENGKULU	1	MP. PULAU BAAI	KAPAL PANDU/KEPIL
BENGKULU	2	KT. BUNGA RAFLESIA 1-206	KAPAL TUNDA
BENGKULU	3	TB. ENC FIE	KAPAL TUNDA

MEULABOH	1	TB. MAYA HARBOUR	KAPAL TUNDA
	JUMLAH =		

P.BALAM	1	TB.BEITRANS 05	KAPAL TUNDA
	2	PB SAY 1	KAPAL PANDU/KEPIL
	JUMLAH =		

JAMBI	1	MP.AX-01	KAPAL PANDU/KEPIL
	2	MP. BEB SATU	

TJ PANDAN	1	MP.02	KAPAL PANDU/KEPIL
	JUMLAH=		

Catatan:

Warna kuning menandakan Kapal Sewa

Lampiran 13

Surat Konfirmasi perpanjangan kontrak sewa kapal



PT. Pelayaran Multi Jaya Samudera

Medan, 2 Maret 2023

No. : 0442/MJS-BD/III/2023

Perihal: **Surat Konfirmasi Persetujuan Addendum Pekerjaan Sewa Menyewa 1 (satu) Unit Kapal Tunda Untuk Kerjasama Penyediaan Sarana Bantu Pemanduan Di Perairan STS Nipa Selama 2 (dua) Bulan**

Kepada Yth.

Direktur Armada & Operasi
PT. Jasa Armada Indonesia, Tbk

Dengan Hormat,

Mengacu kepada surat dari PT. Jasa Armada Indonesia, Tbk No. AD-330/1/3/3/MS-23 tanggal 01 Maret 2023 perihal Pengajuan Addendum Pekerjaan Sewa Menyewa 1 (satu) Unit Kapal Tunda Untuk Kerjasama Penyediaan Sarana Bantu Pemanduan di Perairan STS Nipa Selama 2 (dua) Bulan, dengan ini dapat kami sampaikan bahwa kami PT. Pelayaran Multi Jaya Samudera dapat menyetujui Pengajuan Addendum tersebut selama 2 (dua) bulan terhitung mulai tanggal 11 Maret 2023 sampai dengan tanggal 10 Mei 2023.

Demikian yang dapat kami sampaikan, atas perhatian serta kerjasamanya kami ucapkan terimakasih.



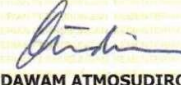
Hormat Kami,

PT. Pelayaran Multi Jaya Samudera

Danny Lim
Direktur

Lampiran 14

SIUPPAL PT. Jasa Armada Indonesia

		Pengukuhan SIUPAL PT. JASA ARMADA INDONESIA dikarenakan SIUPAL Asli dilaminating.
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT Jl. Medan Merdeka Barat No. 8, Jakarta 10110		
SURAT IZIN USAHA PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT (SIUPAL) (Berdasarkan PP No. 20 Tahun 2010 Jo. PP No. 22 Tahun 2011 tentang Angkutan di Perairan)		
NOMOR : <i>AS-311/AL 001</i>		
Berdasarkan surat permohonan Saudara No. PD.04/1/8/MS-14 tanggal 03 Juli 2014 , diberikan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) kepada :		
Nama Perusahaan	: PT. JASA ARMADA INDONESIA	
Alamat Kantor Perusahaan	: Pendopo Gd. PT. Rukindo, Jl. Raya Ancol Baru, Ancol Timur	
Nama Direktur Utama / Penanggung Jawab	: Kel. Ancol Kec. Pademangan, Jakarta Utara	
Alamat Direktur Utama / Penanggung Jawab	: DAWAM ATMOSUDIRO (Direktur Utama)	
Nomor Pokok Wajib Pajak	: Jl. Alur Laut No.601 RT.08 RW.007,	
Nilai Modal Perusahaan	: Kel. Rawa Badak Selatan Kec. Koja, Jakarta Utara	
Status Perusahaan	: 03.276.306.2-093.000	
	: Rp. 100.000.000.000,00	
	: PMDN	
Kewajiban Pemegang SIUPAL :		
1. Mematuhi seluruh peraturan perundang-undangan yang berlaku dibidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan dan perlindungan lingkungan maritim.		
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 perusahaan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.		
7. Menyampaikan laporan perkembangan komposisi kepemilikan modal perusahaan paling lama 1 (satu) kali dalam 1 (satu) tahun kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.		
8. Menyampaikan laporan kinerja keuangan perusahaan paling lama 1 (satu) kali dalam 1 (satu) tahun kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.		
9. Menyediakan fasilitas akomodasi untuk taruna / calon perwira yang akan melaksanakan praktek berlayar (Proyek Laut), bagi kapal yang berukuran GT.750 keatas.		
10. 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 usaha secara tidak sah dan perusahaan menyatakan membubarkan diri berdasarkan keputusan dari instansi yang berwenang.		
Surat Izin Usaha ini berlaku untuk seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia terhitung sejak tanggal dikeluarkan, selama perusahaan yang bersangkutan menjalankan kegiatan usahanya.		
Dikeluarkan di : JAKARTA		
Pada tanggal : <i>8 AGUSTUS 2014</i>		
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT		
Penanggung Jawab		
	Capt. BOBBY R. MAMAHIT	
DAWAM ATMOSUDIRO (Direktur Utama)	Pembina Utama (IV/e) NIP. 19560912 198503 1 002	

Lampiran 15

Daftar tabel r tabel

DISTRIBUSI NILAI r_{tabel} 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 16

Daftar t tabel

Tabel Nilai t

d.f	$t_{0.10}$	$t_{0.05}$	$t_{0.025}$	$t_{0.01}$	$t_{0.005}$	d.f
1	3,078	6,314	12,706	31,821	63, 657	1
2	1,886	2,920	4,303	6,965	9,925	2
3	1,638	2,353	3,182	4,541	5,841	3
4	1,533	2,132	2,776	3,747	4,604	4
5	1,476	2,015	2,571	3,365	4,032	5
6	1,440	1,943	2,447	3,143	3,707	6
7	1,415	1,895	2,365	2,998	3,499	7
8	1,397	1,860	2,306	2,896	3,355	8
9	1,383	1,833	2,262	2,821	3,250	9
10	1,372	1,812	2,228	2,764	3,169	10
11	1,363	1,796	2,201	2,718	3,106	11
12	1,356	1,782	2,179	2,681	3,055	12
13	1,350	1,771	2,160	2,650	3,012	13
14	1,345	1,761	2,145	2,624	2,977	14
15	1,341	1,753	2,131	2,602	2,947	15
16	1,337	1,746	2,120	2,583	2,921	16
17	1,333	1,740	2,110	2,567	2,898	17
18	1,330	1,734	2,101	2,552	2,878	18
19	1,328	1,729	2,093	2,539	2,861	19
20	1,325	1,725	2,086	2,528	2,845	20
21	1,323	1,721	2,080	2,518	2,831	21
22	1,321	1,717	2,074	2,508	2,819	22
23	1,319	1,714	2,069	2,500	2,807	23
24	1,318	1,711	2,064	2,492	2,797	24
25	1,316	1,708	2,060	2,485	2,787	25
26	1,315	1,706	2,056	2,479	2,779	26
27	1,314	1,703	2,052	2,473	2,771	27
28	1,313	1,701	2,048	2,467	2,763	28
29	1,311	1,699	2,045	2,462	2,756	29
30	1,310	1,697	2,042	2,457	2,750	30
31	1,309	1,696	2,040	2,453	2,744	31
32	1,309	1,694	2,037	2,449	2,738	32
33	1,308	1,692	2,035	2,445	2,733	33
34	1,307	1,691	2,032	2,441	2,728	34
35	1,306	1,690	2,030	2,438	2,724	35
36	1,306	1,688	2,028	2,434	2,719	36
37	1,305	1,687	2,026	2,431	2,715	37
38	1,304	1,686	2,024	2,429	2,712	38
39	1,303	1,685	2,023	2,426	2,708	39

Sumber: Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program SPSS (Dr. Imam Ghozali)

DAFTAR PUSTAKA

- Abdillah, M. H. (2022). *Pengaruh Kualitas Pelayanan Terhadap Kepuasan Pelanggan Sewa Kapal Pt Berlian Laju Tanker Tbk.*
- Amrin, A. (2021). Penerimaan Pelayanan Kapal Tunda Di PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Makassar. *Prosiding Seminar Nasional Sinergitas Multidisiplin Ilmu Pengetahuan Dan Teknologi*, 4, 19–28.
- Arikunto, & Suharsimi. (2014). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik* (Cetakan 14). Rineka Cipta. Jakarta.
- Arso, M. (2004). Tata Cara Pemanduan Kapal. *Semarang: PIP Semarang.*
- Elis, N., Pakpahan, H. M., & Prasetyo, T. T. (2023). Pengaruh Jumlah Kapal Tunda, Approach Time, Postpone Time, Effective Time, Berth Time dan Turn Round Time Terhadap Kesiapan Operasi Peralatan di Pelabuhan Cigading. *Innovative: Journal Of Social Science Research*, 3(6), 8766–8781.
- H.M.N Purwosutjipto. (2000). *Pengertian Hukum Dagang*. Jakarta: Djambatan
- Kusman, U. M., Hamid, A., Novitasari, D. C. R., Utami, W. D., & Wijaya, I. A. (2023). Optimasi Model Penugasan Berdasarkan Peramalan Layanan Kapal Tunda Di Pelabuhan Tanjung Perak Menggunakan Metode BackpropagationN. *Jurnal Mnemonic*, 6(1), 41–47.
- Mohammad, J. S. (2017). Optimalisasi Pengoperasian Kapal Tunda Dan Mooring Boat Dalam Pelayanan Kapal Sandar Dan Kapal Lepas Sandar Dipelabuhan Tanjung Emas Semarang. *Karya Tulis.*
- Padilah, H., & Kurniawan, E. (2022a). Optimalisasi Pelayanan Kapal Tunda Dalam Melayani Olah Gerak Kapal Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. *Proceeding of National Seminar on Maritime and Interdisciplinary Studies*, 1(1), 219–226. <http://www.e-journal.akpelni.ac.id/index.php/NSMIS/article/view/375>
- Padilah, H., & Kurniawan, E. (2022b). Optimalisasi Pelayanan Kapal Tunda Dalam Melayani Olah Gerak Kapal Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. *Proceeding of National Seminar on Maritime and Interdisciplinary Studies*, 1(1), 219–226.
- Sari, D. (2017). *Pengaruh Operasional Kapal Terhadap Pendapatan Perusahaan Serta*

Implikasinya Terhadap Profit Perusahaan Pt Humpuss Transportasi Kimia. Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

Sekaran, U., & Bougie, R. (2016). *Research methods for business: A skill building approach.* john wiley & sons.

Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D.* CV Alfabeta.

Tanti, M. A., & Hidayat, S. (2018). Analisis Sistem On Hire dan Off Hire dalam Carter Kapal Tunda PT. Pelindo Marine Service Terhadap Kegiatan Operasional Divisi Pelayanan Kapal Dinas Pemanduan dan Telekomunikasi Cabang Tanjung Perak Surabaya. *Jurnal Aplikasi Pelayaran Dan Kepelabuhanan*, 8(2), 141–155.

Widyawati, N., & Tanti, M. A. (2020). On Hire Dan Off Hire Terhadap Biaya Carter Kapal Tunda. *Jurnal Baruna Horizon*, 3(1), 170–180.