

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



SKRIPSI

**PENGARUH DIGITALISASI DATA KRU TERHADAP
KINERJA DIVISI *CREWING* DI PT PERTAMINA
INTERNATIONAL SHIPPING**

Oleh :

REGA CEPI GUMILAR

NRP. 463200686

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

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



SKRIPSI

**PENGARUH DIGITALISASI DATA KRU TERHADAP
KINERJA DIVISI *CREWING* DI PT PERTAMINA
INTERNATIONAL SHIPPING**

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

Oleh :

REGA CEPI GUMILAR

NRP. 463200686

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

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



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : REGA CEPI GUMILAR
NRP : 463200686
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN
Judul : PENGARUH DIGITALISASI DATA KRU
TERHADAP KINERJA DIVISI *CREWING* DI PT
PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING

Jakarta, 18 Juli 2024

Pembimbing Utama

Dr. Larsen Barasa, S.E., M.M.Tr.
Penata Tk. 1 (III/d)
NIP. 19720415 199803 1 002

Pembimbing Pendamping

Sari Kusumaningrum, S.S., M.HUM
Penata Tk. I (III/c)
NIP. 19810106 201503 2 001

Mengetahui

Ketua Jurusan KALK

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

KEMENTRIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : REGA CEPI GUMILAR
NRP : 4 63 20 0686
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN
Judul : PENGARUH DIGITALISASI DATA KRU
TERHADAP KINERJA DIVISI *CREWING* DI PT
PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING

Ketua Penguji

M. Yusuf, S.E., M.M.
Pembina (IV/a)

NIP. 19591212 198403 1 007

Anggota Penguji

Susi Herawati, S.Si., M.Pd.
Penata (III/c)

NIP. 19840611 200912 2 002

Anggota Penguji

Dr. Larsen Barasa, S.E., M.M.Tr.
Penata Tk. 1 (III/d)

NIP. 19720415 199803 1 002

Mengetahui

Ketua Jurusan KALK

Dr. Vidya Selasдини, S.Si.T., M.M.Tr
Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19831227 200812 2 002

KATA PENGANTAR

Dengan penuh rasa syukur, Penulis mengucapkan puji dan syukur ke hadirat Allah SWT atas segala karunia, rahmat, dan hidayah-Nya yang tiada terhingga. Berkat izin dan bimbingan-Nya, Penulis akhirnya dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini. Skripsi ini merupakan salah satu tugas wajib yang harus dipenuhi oleh setiap Taruna dan Taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta, sebagai bagian dari persyaratan untuk memperoleh kelulusan dalam program Diploma IV pada tahun ajaran 2024.

Penyusunan skripsi ini didasarkan pada berbagai pengalaman yang Penulis peroleh selama menjalani praktik darat di PT. Pertamina International Shipping. Selain itu, skripsi ini juga disusun dengan mengacu pada berbagai pengetahuan dan bimbingan yang telah diberikan oleh para dosen selama masa pendidikan, serta melalui studi literatur yang relevan dengan judul skripsi yang Penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang dipilih oleh Penulis adalah:

“PENGARUH DIGITALISASI DATA KRU TERHADAP KINERJA DIVISI CREWING DI PT PERTAMINA INTERNASIONAL SHIPPING”

Penulis menyadari bahwa dalam penyelesaian tugas akhir ini masih terdapat banyak kekurangan baik dari segi tata bahasa, struktur kalimat, maupun metode penulisan. Dalam menyelesaikan skripsi ini, penulis banyak memperoleh bantuan dan masukan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih 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 Selasdini, S.Si.T., M.MTr, selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. Bapak Dr. Larsen Barasa, S.E., M.M.Tr., selaku Dosen Pembimbing Utama skripsi yang telah bersedia memberikan pengarahan dan bimbingan dalam penulisan skripsi ini.
4. Ibu Sari Kusumaningrum, S.S., M.HUM, selaku Dosen Pembimbing Pendamping skripsi yang telah bersedia memberikan pengarahan dan bimbingan dalam penulisan skripsi ini.
5. Seluruh Staf Pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta atas bimbingan yang diberikan kepada penulis selama mengikuti proses pendidikan di STIP Jakarta.

6. Untuk seluruh keluarga tercinta, Ayah (Agus Rusnawan), Ibu (Junengsih), Adik (Relinda Nadzika Agustian), terima kasih karena menjadi motivasi dan penyemangat bagi penulis.
7. Kepada yang terkasih Vivi Ailani, terima kasih karna selalu menemani dan penyemangat bagi penulis.
8. Direktur Utama PT. Pertamina International Shipping beserta seluruh stafnya.
9. Seluruh pegawai crewing, teman praktek penulis (ardiansyah, salman, zein, dzaki, alif, rosinta, devita) terimakasih karena telah *support* dan menyemangati penulis.
10. Kepada seluruh teman dormy I-204 (Prasetya Riski, Rycko Andrian, Rifki Ramadhan, Rizal Ramli, Nur Hafidz, Syach Difa, Rendy) terimakasih atas segala bantuan dan kebersamaannya.
11. Kepada Teman-teman Angkatan LXIII STIP Jakarta serta kelas KALK VIII D, terima kasih untuk cerita indahny.
12. Kepada Senior dan Junior yang telah membantu dan mendukung bagi penulis.
13. Kepada semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu-persatu, terima kasih atas bantuannya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.

Dalam penulisan skripsi ini, penulis menyadari bahwa masih terdapat banyak kekurangan-kekurangan bila dipandang dari segala sisi. Tentunya dalam hal ini tidak lepas dari kemungkinan adanya kata-kata atau kalimat-kalimat yang kurang berkenan dan perlu untuk diperhatikan. Namun walaupun demikian, dengan segala kerendahan hati penulis memohon kritik dan saran-saran yang bersifat membangun demi penyempurnaan skripsi ini. Harapan penulis semoga skripsi ini dapat dijadikan bahan masukan serta dapat memberikan manfaat bagi para pembaca.

Jakarta, 18 Juli 2024

Penulis

REGA CEPI GUMILAR

NRP. 463200686

DAFTAR ISI

SAMPUL DALAM

TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi
DAFTAR SINGKATAN.....	xii
DAFTAR SIMBOL.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. LATAR BELAKANG.....	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH	8
C. BATASAN MASALAH.....	8
D. RUMUSAN MASALAH	8
E. TUJUAN PENELITIAN DAN MANFAAT PENELITIAN	9
F. SISTEMATIKA PENULISAN	9
BAB II LANDASAN TEORI.....	12
A. PENGERTIAN / DEFINISI OPERASIONAL.....	12
B. TEORI.....	13
C. KERANGKA PEMIKIRAN.....	28
D. HIPOTESIS	30
BAB III METODE PENELITIAN.....	31
A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN	31
1. Waktu Penelitian	31
2. Tempat penelitian	31
B. METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA..	31
1. Metode Pendekatan	31
2. Teknik Pengumpulan Data	32
C. SUBJEK PENELITIAN	37
1. Populasi	37
2. Sampel	37
D. TEKNIK ANALISIS DATA	38

1. Uji Validitas.....	38
2. Uji Reliabilitas.....	38
3. Uji Normalitas	39
4. Analisis Regresi Linier Sederhana	39
5. Analisis Koefisien Korelasi	40
6. Analisis Koefisien Penentu.....	41
7. Uji Hipotesis.....	41
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....	43
A. DESKRIPSI DATA	43
B. ANALISIS DATA.....	49
C. PEMECAHAN MASALAH.....	71
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	73
A. KESIMPULAN	73
B. SARAN.....	73
DAFTAR PUSTAKA.....	75
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1 Data Expire Sertifikat Kru Kapal.....	2
Tabel 1. 2 Tabel Hasil Sertifikat Expire dari Agustus 2022 – Juli 2023	3
Tabel 1. 3 Tabel data sertifikat kru kapal expire	4
Tabel 1. 4 Tabel Keterkaitan Digitalisasi dengan Fungsi (Bagian) Crewing	7
Tabel 3. 1 Pedoman Penelitian Kuisisioner	33
Tabel 3. 2 Tabel indikator untuk observasi.....	33
Tabel 3. 3 Hubungan Interval Koefisien Korelasi	41
Tabel 4. 1 Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	47
Tabel 4. 2 Data Responden Berdasarkan Usia.....	48
Tabel 4. 3 Data responden berdasarkan Pendidikan	48
Tabel 4. 4 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.1	49
Tabel 4. 5 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.2	49
Tabel 4. 6 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.3	50
Tabel 4. 7 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.4	50
Tabel 4. 8 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.5	51
Tabel 4. 9 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.6	52
Tabel 4. 10 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.7	52
Tabel 4. 11 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.8	53
Tabel 4. 12 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.9	53
Tabel 4. 13 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.10	54
Tabel 4. 14 Hasil Kuisisioner Variabel X (Digitalisasi Data Kru)	54
Tabel 4. 15 Tabel Rekapitulasi Data Variabel X	55
Tabel 4. 16 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.1	56
Tabel 4. 17 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.2	56
Tabel 4. 18 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.3	57
Tabel 4. 19 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.4	57
Tabel 4. 20 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.5	58
Tabel 4. 21 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.6	58
Tabel 4. 22 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.7	59
Tabel 4. 23 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.8	60
Tabel 4. 24 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.9	60

Tabel 4. 25 Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.10	61
Tabel 4. 26 Hasil Kuesioner Variabel Y (Kinerja Divisi Crewing).....	61
Tabel 4. 27 Tabel Rekapitulasi Variabel Y.....	62
Tabel 4. 28 r Tabel.....	64
Tabel 4. 29 Validitas Variabel X	64
Tabel 4. 30 Validitas Variabel Y	65
Tabel 4. 31 Hasil Statistik Reliabilitas Variabel X.....	66
Tabel 4. 32 Hasil Statistik Reliabilitas Variabel Y	66
Tabel 4. 33 Hasil Uji Normalitas	67
Tabel 4. 34 Hasil dari Koefisien Korelasi.....	68
Tabel 4. 35 Pedoman Untuk Memberikan Interpretasi Koefisien Korelasi.....	68
Tabel 4. 36 Hasil dari Uji Koefisien Penentu	69
Tabel 4. 37 Hasil Uji Regresi Linear Sederhana.....	69
Tabel 4. 38 Hasil Uji Hipotesis.....	70

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kerangka Pemikiran.....	29
Gambar 2. 2 Kerangka Pemikiran (Hubungan Antar Variabel X Dan Y)	30
Gambar 4. 1 Struktur Organisasi PT. Pertamina International Shipping.....	44
Gambar 4. 2 <i>Crew Sign On</i>	45
Gambar 4. 3 Diagram Hasil Uji Hipotesis Variabel X terhadap Variabel Y	71

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Hasil Perhitungan Responden Terhadap Variabel X
- Lampiran 2 Hasil Perhitungan Responden Terhadap Variabel Y2
- Lampiran 3 Uji Validitas Variabel X
- Lampiran 4 Uji Validitas Variabel Y
- Lampiran 5 Sertifikat Keterampilan dan MCU (Medical Certificate)
- Lampiran 6 Tabel data sertifikat kru kapal expired Agustus 2022 – Juli 2023
- Lampiran 7 Display menu DNV (Det Norske Veritas)
- Lampiran 8 Akta Pendirian PT. Pertamina International Shipping
- Lampiran 9 PKL (Perjanjian Kerja Laut) Kru Kapal
- Lampiran 10 Siupal PT. Pertamina International Shipping
- Lampiran 11 R Tabel
- Lampiran 12 T Tabel

DAFTAR SINGKATAN

DNV	<i>Det Norske Veritas</i>
BST	<i>Basic Safety Training</i>
AFF	<i>Advance Fire Fighting</i>
PSCRB	<i>Proficiency in Survival Craft and Rescue Boat</i>
AOT	<i>Advance Training for Oil Tanker Cargo Operation</i>
ALGT	<i>Advance Liquid Gas Tanker Cargo Operation</i>
BOCT	<i>Basic Training for Oil Chemical Tanker</i>
BLGT	<i>Basic Training for Liquid Gas Tanker Cargo Operation</i>
IMDG	<i>International Maritime Dangerous Good</i>
ACT	<i>Advance Training for Chemical Tanker Cargo Operation</i>
BRM	<i>Bridge Resource Management</i>
ECDIS	<i>Electronic Chart Display Information System</i>
MC	<i>Medical Care</i>
MFA	<i>Medical First Aid</i>
ERM	<i>Engine Room Resource Management</i>
SSO	<i>Ship Security Officer</i>
SAT	<i>Security Awareness Training</i>
MCU	<i>Medical Check Up</i>
SPK	Surat Perjanjian Kerja
ABK	Anak Buah Kapal
KSOP	Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan
UJBM	Uang Jatah Bahan Makan
AB	<i>Able Seaman</i>
O/S	<i>Ordinary Seaman</i>
LNG	<i>Liquefied Natural Gas</i>
LPG	<i>Liquified Petroleum Gas</i>
STCW	<i>Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers</i>
MLC	<i>Maritime Labour Convention</i>
SPSS	<i>Statistical Package for the Social Sciences</i>
SOSS	<i>Seafarer One Stop Service</i>

PKL	Perjanjian Kerja Laut
SPD	Surat Perjalanan Dinas
PIC	<i>Personal In Charge</i>
PTK	PT. Trans Kontinental
PKG	PT. Peteka Karta Gapura
PMTC	Pertamina <i>Maritime Training Center</i>
SS	Sangat Setuju
S	Setuju
RR	Ragu-Ragu
TS	Tidak Setuju
STS	Sangat Tidak Setuju

DAFTAR SIMBOL

SIMBOL	KETERANGAN
W	Waktu
r_{11}	koefisien reliabilitas alpha
k	Jumlah item pertanyaan
$\sum \sigma^2 b$	Jumlah varian butir
$\sigma^2 t$	Varians total
r	Besarnya korelasi atau hubungan antara variabel X dan Y
X	Variabel bebas
Y	Variabel terikat
n	Jumlah sampel
Kp	Koefisien penentu

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Dalam era digital saat ini, transformasi digital telah menjadi kebutuhan mendesak bagi berbagai sektor industri, termasuk industri pelayaran. Digitalisasi membawa perubahan signifikan dalam cara operasional dan manajemen dilakukan, khususnya dalam pengelolaan data kru kapal. PT. Pertamina International Shipping, sebagai salah satu perusahaan pelayaran terbesar di Indonesia, menghadapi tantangan dalam mengoptimalkan kinerja divisi *crewing* mereka. Divisi *crewing* bertanggung jawab untuk memastikan bahwa setiap kapal memiliki kru yang kompeten dan sesuai dengan regulasi, serta mengelola berbagai aspek administratif terkait kru.

Sebelumnya, pengelolaan data kru di PT. Pertamina International Shipping dilakukan secara manual atau dengan sistem yang belum terintegrasi secara optimal. Hal ini seringkali menyebabkan berbagai permasalahan seperti keterlambatan dalam pembaruan data, kesalahan pencatatan, dan kesulitan dalam mengakses informasi secara cepat dan akurat. Masalah-masalah ini berdampak langsung pada kinerja divisi *crewing*, seperti penundaan dalam penempatan kru, ketidakakuratan dalam pelaporan, dan penurunan efisiensi operasional.

Dengan semakin meningkatnya tuntutan untuk efisiensi dan akurasi, PT. Pertamina International Shipping memutuskan untuk menerapkan digitalisasi data kru sebagai salah satu strategi untuk meningkatkan kinerja divisi *crewing*. Digitalisasi data kru diharapkan dapat mempercepat proses administrasi, meningkatkan akurasi data, serta memudahkan akses dan analisis informasi. Selain itu, digitalisasi juga diharapkan dapat membantu perusahaan dalam memenuhi regulasi internasional yang semakin ketat terkait pengelolaan kru kapal.

Namun, penerapan digitalisasi bukan tanpa tantangan. Proses transisi dari sistem manual ke digital memerlukan perubahan signifikan dalam budaya kerja, investasi

Pada teknologi dan pelatihan, serta penyesuaian terhadap prosedur operasional yang ada. Oleh karena itu, penting untuk mengevaluasi sejauh mana digitalisasi data kru dapat memberikan dampak positif terhadap kinerja divisi *crewing* di PT. Pertamina International Shipping.

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji pengaruh digitalisasi data kru terhadap kinerja divisi *crewing*, dengan fokus pada aspek kecepatan, akurasi, dan efisiensi operasional. Dengan demikian, diharapkan dapat memberikan rekomendasi yang berguna bagi PT. Pertamina International Shipping dan perusahaan pelayaran lainnya dalam mengoptimalkan kinerja divisi *crewing* melalui digitalisasi.

Berikut merupakan data yang diambil dari PT. Pertamina International Shipping :

1. Data Digitalisasi sistem *Ship Manager* DNV (*Det Norske Veritas*)

Ship Manager DNV GL adalah *database* Awak kapal PT. Pertamina International Shipping. DNV-GL atau *Det Norske Veritas* merupakan salah satu sistem pendaftar terakreditasi dan biro klasifikasi internasional terbesar di dunia. DNV juga merupakan penyedia jasa konsultasi dan pengawasan teknis sistem data data pelaut. Pada sistem DNV ini, kita bisa mengetahui semua informasi informasi penting yang terdapat pada perusahaan ini, seperti sertifikat pelaut yang sudah *expire*. Dibawah ini adalah tabel data sertifikat kru kapal *expire* dari agustus 2022 sampai dengan juli 2023 :

Tabel 1. 1
Data *Expire* Sertifikat Kru Kapal

No	Nama Sertifikat	Agt 2022	Sep 2022	Okt 2022	Nov 2022	Des 2022	Jan 2023	Feb 2023	Mar 2023	Apr 2023	Mei 2023	Jun 2023	Juli 2023
1.	BST					1						1	
2.	AFF	1				1						1	
3.	PSCRB						1						1
4.	AOT			1		1	1	1					1
5.	ALGT				2		1	1					1
6.	BOCT	1		1	2	4	4	1	2	1		1	7
7.	BLGT	1			1	3			1	1			2
8.	IMDG	1	1		2		1		1			1	5
9.	ACT												1
10.	BRM		2		2	2	1	1	2	1	1		
11.	ECDIS		1	1	1		3	1	3	1	2		
12.	ARPA		1		3	1		1	1	1	1	1	
13.	MC				3				2	1	1	1	8
14.	SBSOT		1										

15.	RADAR		1		1				1	1		2	6
16.	MFA		1	1	2			1	2	1			6
17.	ERM			2	5		2		1				
18.	SSO			1	1	1	2	1	2	1	2	1	4

Sumber : Sumber Lokasi Penelitian di PT. Pertamina International Shipping

Tabel 1. 2

Tabel Hasil Sertifikat *Expire* dari Agustus 2022 – Juli 2023

No	Waktu	Sertifikat Expire per-bulan
1.	Agustus 2022	4
2.	September 2022	8
3.	Oktober 2022	7
4.	November 2022	25
5.	Desember 2022	14
6.	Januari 2023	16
7.	Februari 2023	8
8.	Maret 2023	18
9.	April 2023	9
10.	Mei 2023	7
11.	Juni 2023	9
12.	Juli 2023	42
Jumlah		167

Sumber : Sumber Lokasi Penelitian di PT. Pertamina International Shipping

2. Data Kru kapal

Menurut UU RI No. 17/2008 tentang pelayaran mendefinisikan pengertian kru kapal adalah orang yang bekerja atau di pekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatan yang tercantum dalam buku siji. Menurut Peraturan Pemerintah RI Nomor 51 tahun 2002 tentang perkapalan pengertian kru kapal adalah kru kapal selain Nakhoda ataupun pemimpin kapal.

Tabel 1. 3**Tabel data sertifikat kru kapal *expire***

No	Nama	Jabatan	Sertifikat belum lengkap (<i>expired</i>)	Jumlah sertifikat belum lengkap (<i>expired</i>)
1.	Setyo Mahardika	Mualim I	BOCT	1
2.	Juantonius Rumapea	Masinis II	BLGT	1
3.	Julius Dendeng	Mandor	AFF	1
4.	Dede Isnani	Juru Mesin	RASE	1
5.	Muhammad Irsyad	Mualim I	IMDG	1
6.	Dio Shanria Putra	Mualim II	BRM	1
7.	Fernando Frendji	Mualim I	IMDG	1
8.	Iwan Hermawan	Nakhoda	ECDIS	1
9.	Ramadhany Aditya	Mualim III	ARPA, MC	2
10.	Adi Nugroho	Mualim I	SBSOT	1
11.	Rauf	Nakhoda	RADAR, MFA, BRM	3
12.	Denny Paijin	Nakhoda	ECDIS	1
13.	Muhammad Irsyad	Mualim I	MC	1
14.	Tomi Kadi	Masinis II	MC, BOCT, ERM, SSO	4
15.	Angga Hendra Saputro	Masinis II	AOT	1
16.	Aprizal Mochtiyandi	Masinis II	ERM	1
17.	Syachban	Masinis I	SDSD	1
18.	Immanuel Pandiangan	Mualim I	BRM, MC	2
19.	Ramadhan Al Hamsa	Mualim I	BRM	1
20.	Sri Murwanto	Masinis I	ERM	1
21.	Sukahar	Pwa. Listrik	BOCT, MC, MFA	3
22.	Adi Prasetyo	Nakhoda	IMDG	1
23.	Poltak Parulian	Bosun	BST	1
24.	Johan Lesse	Nakhoda	ARPA, BOCT	2
25.	Arman Budianto	Masinis II	ERM, MC, MFA, SSO	4
26.	Prawoto	Nakhoda	ARPA, BRM, RADAR	3
27.	Suherman	Mualim II	BRM, ECDIS	2
28.	Amron Hasudungan	Masinis II	IMDG	1
29.	Imam Sugiarto	Mualim II	BLGT	1
30.	Ferdanu Kuncoro	Mualim I	ARPA	1
31.	Romi Yulius	Masinis I	ERM	1
32.	Agus Soleh	Mandor	RASE	1
33.	Suparto	Juru Mudi	BLGT	1
34.	Purnomo	Juru Mudi	BLGT	1
35.	Syaifudin Kamsia	Juru Mudi	AFF	1
36.	Reymon Nicodemus	Nakhoda	BOCT, BRM	2
37.	Andhika Dwi Cahyo	Mualim I	BLGT	1
38.	Dedy Chandra Ariyanto	Mualim I	BOCT	1
39.	Widodo Yuwono	Masinis II	BOCT	1

40.	Achmad Syafei	Mualim II	ARPA	1
41.	Dodi Novanto	Juru Mudi	BLGT	1
42.	Burhanudin	Mualim III	BRM	1
43.	Christian Edy Riung	Kelasi	BST	1
44.	Edy Irwan Sidabutar	Pwa. listrik	AOT, BOCT, BLGT	3
45.	Joko Heryanto	Juru Mesin	SAT, SDS	2
46.	Reindra Arifianto	Pwa. Listrik	PSCRB	1
47.	Horas Torang Marsito	Mualim III	BOCT	1
48.	Dadan Darmawan	Mualim II	BOCT	1
49.	Doddy Christian Nabahan	Mualim IV	BOCT	1
50.	Vandi Wahyudi	Pwa. Listrik	BOCT	1
51.	Mohamad Ali Basyah	Masinis I	SSO	1
52.	Edward	Pwa. Listrik	ERM	1
53.	Adipta Bayu Andrianto	Mualim II	IMDG	1
54.	Dadik Hendro Martopo	Masinis II	ALGT, AOT	2
55.	Lasman Adhi Dhana	Masinis II	SSO	1
56.	Hendrawan Widiyanto	Masinis II	ERM	1
57.	Muhamad Yakub	Juru Mudi	RASD	1
58.	Wahyu Endro Wibowo	Nakhoda	BOCT	1
59.	Titut Pandiga	Mualim I	ARPA, RADAR, SSO	3
60.	Riswan	Juru Mesin	RASE	1
61.	Herma Junus Karmani	Juru Mesin	RASE	1
62.	Poreman Nainggolan	Masinis I	ERM	1
63.	Anwar Manurung	Masinis III	BLGT	1
64.	Arendra Pramadikya	Mualim I	SSO	1
65.	Tapin Jamaludin	Pelayan	AOT	1
66.	Widi Hermawan	Nakhoda	BRM	1
67.	Joyo Pranoto	Mualim I	MC	1
68.	Muhammad Faisal Harsya	Juru Mudi	SDSD	1
69.	Franky Setiawan	Pwa. Listrik	SAT	1
70.	Mohammad Irfan Djon	Masinis I	AFF, ERM	2
71.	Priyantono	Masinis II	SDSD	1
72.	Hendra Kurniawan	Juru Mesin	RASE	1
73.	Ahmad Fauzi	Juru Mudi	RASD	1
74.	Ari Setiawan	Pwa. Listrik	BOCT	1
75.	Dedy Novdianto	Nakhoda	RADAR,BOCT, MFA, MC, ECDIS, ARPA, BRM, SSO	8
76.	Kenly Talahaturuson	Mualim II	ECDIS	1
77.	Deby Maradona Palele	Nakhoda	BRM, ECDIS, IMDG, MC, MFA, SSO	6
78.	Bambang Nurdiyanto	Mualim I	BLGT	1
79.	Amsal Palembang	Mualim III	BRM, ECDIS, MC, SSO	4
80.	Indra	Nakhoda	SSO	1
81.	Agus Arif	Mualim I	ARPA, BLGT, BOCT, BRM, ECDIS, MC, MFA, RADAR, SSO	9

82.	Ronal Daniel	Mualim I	MC, ARPA	2
83.	Fatullah Asnhori	Mualim I	ECDIS	1
84.	Galih Lodaya Febrianda	Mualim II	SSO	1
85.	Joyo Pranoto	Mualim I	BRM, ECDIS	2
86.	Yoga Permana	Mualim II	AFF, BST	2
87.	Dona Kurnia	Nakhoda	RADAR	1
88.	Mukhamad Fakhruddin	Mualim I	ARPA, RADAR	2
89.	Dany Hidayat	Masinis III	SSO	1
90.	Hasriandi	Masinis III	BOCT, MC	2
91.	Suyanto	Masinis I	IMDG	1
92.	Juri Winantyo Hadi	Masinis I	ACT, BLGT, BOCT, PSCRB, SSO	5
93.	Arief Akbar	Mualim III	MC	1
94.	Suheri	Nakhoda	MFA, BLGT, BOCT	3
95.	Harmuzhan	Nakhoda	BLGT	1
96.	Fitra Juanda Triana	Nakhoda	RADAR	1
97.	Warsito	Masinis I	IMDG, BLGT	2
98.	Heri Supriyanto	Masinis I	IMDG	1
99.	Muslimin	Mualim II	BOCT, MC, RADAR, SAT	4
100.	Panji Pratama	Mualim II	MC, MFA, RADAR	3
101.	Yudi Nur Ichsanudin	Mualim I	IMDG, MC, MFA, SSO	3
Jumlah				167

Sumber : Data excel dari sistem dnv di PT. Pertamina International Shipping

Tabel di atas merupakan data yang diambil oleh penulis pada saat survei di lapangan, tabel di atas menunjukkan beberapa kru kapal yang mengalami kekurangan salah satu dokumen yaitu sertifikat keterampilan yang harus ada dan tidak *expire*. Terdapat pada nama-nama kru dari beberapa jabatan di atas kapal

3. Data kinerja

Menurut Afandi (2018:83) Kinerja adalah hasil kerja yang dapat dicapai oleh seseorang atau kelompok orang dalam suatu perusahaan sesuai dengan wewenang dan tanggung jawab masing-masing dalam upaya pencapaian tujuan organisasi secara ilegal, tidak melanggar hukum dan tidak bertentangan dengan moral dan etika.

Menurut Rivai (2013:604), Kinerja adalah istilah umum yang digunakan untuk Sebagian atau seluruh Tindakan atau kegiatan organisasi selama periode waktu tertentu, dengan mengacu pada sejumlah kriteria seperti perkiraan biaya masa lalu berdasarkan efisiensi, tanggung jawab manajemen dan sebagainya.

Tabel 1. 4
Tabel Keterkaitan Digitalisasi dengan Fungsi (Bagian)
kinerja divisi *Crewing*

Fungsi	Keterkaitan dengan Digitalisasi
PDE (<i>Planning Development Evaluation</i>)	Sertifikat keterampilan <ul style="list-style-type: none"> - BST - AFF - PSCRB - AOT - ALGT - BOCT - BLGT - IMDG - ACT - BRM - ERM
	Dokumen Kru Kapal <ul style="list-style-type: none"> - <i>Endorse</i> Ijasah CoC - <i>Endorse</i> GMDSS - ORU - MCU - Buku Pelaut - <i>Passport</i> - Vaksin <i>Thypoid, Yellow Fever</i>

Sumber : Sumber Lokasi Penelitian di PT. Pertamina International Shipping

Keterlambatan pengurusan dokumen kru kapal yang terjadi di dalam divisi *crewing* salah satunya disebabkan oleh faktor tanggung jawab kru kapal itu sendiri. Sertifikat, menjadi salah satu bentuk dokumen yang harus di perhatikan oleh divisi *crewing* yang perlu diperpanjang terkadang terlambat dan tidak diberikan oleh kru kapal itu sendiri. Sedangkan, kapal tidak akan bisa dan tidak boleh berangkat jika sertifikat salah satu dari kru kapal tersebut belum di perpanjang atau lebih jelasnya sertifikatnya sudah melalui masa yang berlaku (*expire*). Keterlambatan ini menyebabkan terhambatnya kinerja divisi *crewing* yang selalu mengejar ketepatan waktu dengan efisien dan konsisten dalam keberangkatan kapal.

Permasalahan ini sangat lumrah saat masa-masa ramainya muatan dan ramainya kegiatan di kedua pihak seperti di kantor maupun di atas kapal. Sesuatu pekerjaan yang menyangkut pautkan dengan dokumen kapal seharusnya dapat diteliti dengan

baik dan dikerjakan dalam waktu yang cepat, karena padat maka hal tersebut membuat kegiatan tertunda.

Berdasarkan uraian di atas maka penulis mengangkat masalah tersebut dalam bentuk judul skripsi yang berjudul :

**“ PENGARUH DIGITALISASI DATA KRU TERHADAP KINERJA DIVISI
CREWING DI PT. PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING ”**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah di uraikan di atas, maka identifikasi masalah yang dijadikan bahan penelitian yaitu sebagai berikut:

1. Belum optimalnya digitalisasi data kru di PT. Pertamina International Shipping
2. Kurangnya pemantauan dan pengawasan kinerja divisi *crewing* di PT. Pertamina International Shipping
3. Terjadinya keterlambatan pada kinerja divisi *crewing* di PT. Pertamina International Shipping
4. Kurangnya monitoring kelengkapan data kru yang mengakibatkan keterlambatan terhadap kinerja divisi *crewing* di PT. Pertamina International Shipping
5. Masih minimnya pengguna akun digitalisasi data kru di PT. Pertamina International Shipping

C. BATASAN MASALAH

1. Belum optimalnya digitalisasi data kru di PT. Pertamina International Shipping
2. Kurangnya pemantauan dan pengawasan kinerja divisi *crewing* di PT. Pertamina International Shipping

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan di atas, maka rumusan masalah yang akan dibahas dalam skripsi ini adalah sebagai berikut :

1. Apakah terdapat pengaruh digitalisasi data kru terhadap kinerja divisi *crewing* di PT. Pertamina International Shipping ?
2. Seberapa besar pengaruh digitalisasi data kru terhadap divisi *crewing* di PT. Pertamina International Shipping?

E. TUJUAN PENELITIAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini antara lain :

- a. Untuk mengetahui apakah terdapat pengaruh digitalisasi data kru terhadap kinerja divisi *crewing* di PT. Pertamina International Shipping
- b. Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh digitalisasi data kru terhadap kinerja divisi *crewing* di PT. Pertamina International Shipping

2. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini antara lain :

- a. Aspek Teoritis
 - 1) Memberi informasi kepada setiap pembaca khususnya orang perusahaan, badan lembaga maupun instansi pemerintah yang terkait di bidang *crewing*.
 - 2) Sebagai bahan belajar untuk menambah pengalaman dan ilmu pengetahuan mengenai masalah yang dibahas.
 - 3) Sebagai bahan pertimbangan pengambilan keputusan dalam meningkatkan kinerja pada setiap bagian di perusahaan serta mampu memberikan kontribusi data maupun informasi faktual dalam menerapkan dan mengembangkan ilmu tentang pengaruh digitalisasi data kru .
- b. Aspek Praktis
 - 1) Sebagai tugas akhir dan karya ilmiah dalam bentuk skripsi yang wajib dikerjakan oleh penulis, dalam rangka memenuhi Kurikulum Diklat Diploma IV (D-IV) Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.
 - 2) Sebagai tambahan wawasan dan pengetahuan bagi para taruna dan taruni serta dapat melengkapi perbendaharaan buku perpustakaan, untuk dapat digunakan sebagai referensi untuk penelitian selanjutnya.
 - 3) Sebagai tambahan ilmu pengetahuan dan wawasan untuk orang kantor agar lebih memahami pelaksanaan penerapan digitalisasi data kru.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Adapun maksud dari sistematika penulisan skripsi ini adalah untuk mempermudah penyusunan secara menyeluruh serta agar lebih mudah memahami isi dari skripsi. Maka dari itu penyusunan skripsi ini terbagi menjadi 5 (lima) bab yang

merupakan satu kesatuan yang saling berhubungan antara bab yang satu dengan bab berikutnya. Berikut ini merupakan sistematika penulisan yang penulis gunakan dalam penyusunan skripsi ini :

BAB I

PENDAHULUAN

Bab pertama merupakan bab pendahuluan, penulis menguraikan mengenai latar belakang masalah yang merupakan alasan pemilihan judul, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, dan diakhiri dengan sistematika penulisan.

BAB II

LANDASAN TEORI

Dalam bab ini dikemukakan tentang tinjauan pustaka dan kerangka pemikiran yang membuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan yang termasuk didalamnya mengenai pengertian dan hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan serta kerangka pemikiran yang menjelaskan secara teoritis mengenai pertaitan antara variable yang diteliti serta hipotesis dalam mengemukakan jawaban sementara atau kesimpulan sementara yang diperoleh oleh penulis mengenai pokok permasalahan yang diteliti.

BAB III

METODE PENELITIAN

Pada bab ini akan diuraikan mengenai metode-metode yang digunakan oleh penulis dalam hal penulisan skripsi ini. Bab ini terdiri dari waktu dan tempat penelitian, metode pendekatan dan teknik pengumpulan data yang mengungkapkan cara apa saja yang dilakukan untuk mengumpulkan data, subjek penelitian yang merupakan informasi tentang subjek yang menjadi fokus penelitian, serta teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bab ini membahas pokok masalah penelitian. Penulis akan membahas tentang deskripsi data, analisis data dari masalah yang ada, alternatif pemecahan masalah, evaluasi terhadap

alternatif pemecahan masalah dan diakhiri dengan pemecahan masalah.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini merupakan bab penutup dimana akan disampaikan kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan masalah penelitian, dan juga berisi saran yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sehubungan dengan masalah penelitian yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan di capai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. PENGERTIAN / DEFINISI OPERASIONAL

1. Digitalisasi

Pengertian digitalisasi adalah proses mengubah media fisik seperti dokumen cetak, audio, dan video menjadi bentuk digital untuk memudahkan arsip dan akses data. Digitalisasi juga mencakup penggunaan teknologi digital untuk meningkatkan kinerja, efisiensi, dan model bisnis, serta mendukung transformasi di berbagai sektor. Selain itu, digitalisasi melibatkan kemajuan dalam penciptaan, penyimpanan, dan analisis data digital, yang memungkinkan peningkatan ketersediaan data digital dan memiliki potensi untuk mengubah serta memengaruhi dunia kontemporer.

2. Data

Data adalah sekumpulan fakta, angka, atau informasi yang dikumpulkan, diukur, dan dianalisis untuk mendapatkan pengetahuan, pemahaman, atau pengambilan keputusan. Data dapat berupa angka, teks, gambar, suara, atau video, dan dapat disimpan dalam bentuk digital atau fisik. .

3. Kru Kapal

Kru kapal atau awak kapal adalah sekelompok orang yang bekerja di atas kapal untuk menjalankan segala aktivitas yang diperlukan selama pelayaran. Mereka memiliki peran yang sangat penting dalam memastikan keselamatan dan kelancaran perjalanan kapal, baik kapal penumpang, kapal barang, kapal perang, maupun kapal lainnya.

4. Kinerja

Kinerja adalah hasil atau output yang diperoleh dari suatu usaha atau kegiatan yang telah dilakukan. Dalam konteks pekerjaan, kinerja mengacu pada seberapa baik seseorang atau sekelompok orang melaksanakan tugas dan tanggung jawab yang diberikan. Kinerja dapat diukur melalui berbagai indikator, seperti kuantitas,

kualitas, kecepatan, dan ketepatan waktu dalam menyelesaikan suatu pekerjaan.

5. Divisi

Divisi adalah suatu kelompok atau satuan kerja yang ada di dalam sebuah organisasi. Setiap divisi memiliki tanggung jawab berbeda dalam melaksanakan tugas dan fungsinya sebagai cara untuk mencapai tujuan organisasi secara keseluruhan.

6. Crewing / Pengawakan Kapal

Crewing atau pengawakan kapal adalah suatu proses atau kegiatan dalam industri maritim yang berkaitan dengan pengelolaan dan perekrutan awak kapal. Ini mencakup semua aspek yang berhubungan dengan tenaga kerja di atas kapal, mulai dari perekrutan, pelatihan, penempatan, hingga manajemen karier mereka.

B. TEORI

Menurut Sugiyono (2018) Teori adalah alur logika atau penalaran yang merupakan seperangkat konsep, definisi dan proporsi yang disusun secara sistematis. Secara umum, teori mempunyai tiga fungsi, yaitu untuk menjelaskan (*explanation*), meramalkan (*prediction*), dan pengendalian (*control*) suatu gejala.

1. Digitalisasi

Menurut Kokatto (2022) Digitalisasi adalah kata yang merepresentasikan transformasi atau proses pengalihan bentuk dari konvensional ke format digital yang komprehensif. Beberapa ahli menyatakan bahwa lingkup digitalisasi adalah hal-hal mencakup berbagai elemen dalam kehidupan sosial, seperti interaksi antar manusia terutama yang memasuki ke dalam ranah digital. Namun, ini bukan berarti digitalisasi adalah suatu maksud yang digunakan untuk menghilangkan cara konvensional sepenuhnya, melainkan untuk meningkatkan dan membuat lebih efisien cara konvensional tersebut ke format digital yang lebih efektif dan lebih cepat.

Menurut Sukmana dalam Erwin (2020), digitalisasi adalah proses media dari bentuk tercetak, audio, maupun video menjadi bentuk digital. Digitalisasi dilakukan untuk membuat arsip dokumen bentuk digital. Digitalisasi memerlukan peralatan seperti komputer, *scanner*, operator media sumber dan *software* pendukung.

Menurut Brennen & Kreiss (2016), digitalisasi yaitu meningkatnya ketersediaan data digital yang dimungkinkan oleh kemajuan dalam menciptakan, menyimpan, dan menganalisis data digital, dan memiliki potensi untuk menyusun, membentuk, dan

mempengaruhi dunia kontemporer.

Menurut Pekkala & Collin (2015:8), digitalisasi dapat dilihat di media, perbankan, telekomunikasi dan industri asuransi sebagai sektor pelopor yang ada ditengah skala besar transformasi digital.

Menurut Asaniyah (2017) definisi digitalisasi yaitu, “suatu proses dalam pergantian media dari bentuk cetak ke dalam bentuk elektronik”

Mustofa (2018) yang mengartikan bahwa “digitalisasi merupakan proses pengonversian dari semua bentuk penyajian dokumen cetak atau lainnya ke penyajian dalam bentuk digital”. Dalam hal ini semua dokumen termasuk audio, video dan lainnya ke dalam bentuk digital untuk meminimalisir risiko.

Menurut Siregar (2019) “digitalisasi merupakan proses perubahan sifat dari yang semula dalam bentuk fisik dan analog berubah menjadi bentuk virtual dan digital”

Hess dkk. (2016), dan Horváth dan Szabó (2019) memandang otomatisasi proses melalui teknologi informasi sebagai digitalisasi

Pergantian milenium melihat kemajuan besar yang dibuat dengan teknologi seperti ponsel, proses data, komputasi terdistribusi, penyimpanan, dan jaringan seluler digital (Evans & Price, 2020).

Hess dkk. (2016), Digitalisasi atau transformasi digital, berhubungan dengan perubahan yang bisa dilakukan oleh teknologi digital, mewujudkan model bisnis perusahaan, produk, proses serta struktur organisasi.

Bouncken dkk. (2021) mengkaji konsep-konsep kunci yang terkait dengan digitalisasi model bisnis, mereka mengembangkan *matriks* konseptual untuk pertimbangan portofolio digitalisasi model bisnis perusahaan.

Bienhaus dan Haddud (2018) menganalisis peran digitalisasi dalam pengadaan, dan perannya dalam bidang manajemen rantai pasokan, mengeksplorasi potensi hambatan untuk digitalisasi pengadaan dan rantai pasokan, serta cara untuk mengatasinya.

Menurut buku UMKM dalam Digitalisasi Nasional, penerbit Cendikia Mulia Mandiri (2023:88), digitalisasi adalah suatu proses konversi dari teknologi analog ke teknologi digital, atau penggunaan teknologi dan data digital untuk meningkatkan kinerja, efisiensi, atau model bisnis.

Menurut Ritter dan Pedersen (2020), digitalisasi adalah meningkatnya ketersediaan data digital yang dimungkinkan oleh kemajuan dalam menciptakan,

mentransfer, menyimpan, dan menganalisis data digital.

Menurut Shrivastava (2017), digitalisasi adalah mengubah interaksi, komunikasi, fungsi, dan model bisnis menjadi lebih digital. Digitalisasi bertujuan mengurangi pengeluaran biaya dengan melakukan pengoptimalan proses internal.

Menurut Rahmi & Aditya, (2017:1-17) yang mendefinisikan bahwa Digitalisasi ialah bagian dari pelestarian yang berupaya untuk menyelamatkan naskah-naskah kuno dengan memanfaatkan teknologi digital seperti *soft file*, foto digital, *microfon*, serta mengupayakan baik naskah duplikasinya agar dapat bertahan dalam jangka waktu yang relatif lama.

Berikut ini ada beberapa pengertian dari sistem atau aplikasi digital yang digunakan oleh PT. Pertamina International Shipping pada fungsi *Crewing* :

a. *Ship Manager DNV GL (Det Norske Veritas)*

Manager DNV GL adalah *database* Awak kapal PT. Pertamina International Shipping. DNV juga merupakan penyedia jasa konsultasi dan pengawasan teknis sistem data data pelaut. Pada sistem DNV ini, kita bisa mengetahui semua informasi informasi penting yang terdapat pada perusahaan ini, seperti jumlah pelaut, data pelaut, jumlah kapal, data kapal, sertifikat pelaut yang akan *expire* atau yang sudah direvalidasi.

b. *Crewing System*

Crewing System merupakan aplikasi komputer berbasis tampilan yang dirancang untuk memenuhi kebutuhan operasional perusahaan sebagai sistem pengelolaan data kru. Aplikasi *crewing system* digunakan dalam proses pengelolaan data kru seperti melakukan sertifikasi dan menyimpan file serta data kru di PT. Pertamina Internasional Shipping.

2. Data

Menurut James O'Brien (2013:203), Data adalah sumber daya penting diorganisasi yang perlu dikelola seperti mengelola aset penting dalam bisnis lainnya. saat ini, Perusahaan tidak dapat bertahan hidup atau berhasil tanpa data yang berkualitas mengenai operasi internal dan lingkungan eksternal mereka.

Menurut Yakub (2012:5), data adalah kenyataan yang menggambarkan adanya suatu kejadian, data terdiri dari fakta dan angka yang secara relatif tidak berarti bagi pemakai. Fakta adalah segala sesuatu yang tertangkap oleh indra manusia. Fakta dalam istilah kemanusiaan adalah sesuatu hasil observasi yang objektif dan dapat

dilakukan verifikasi oleh siapapun. Secara konseptual data adalah deskripsi tentang benda, kejadian, aktivitas, dan transaksi yang tidak mempunyai makna atau tidak berpengaruh secara langsung kepada pemakai. Data dapat berbentuk nilai yang terformat, teks, citra, audio atau video.

Menurut (Mia Andini, Khairul Anwar Hafizd, 2015) dalam Jurnal Sains dan Informatika mendefinisikan bahwa “Data adalah Kumpulan informasi yang diperoleh dari suatu pengamatan, yang dapat berupa angka, simbol atau atribut”.

3. Kru Kapal

Menurut UU RI No. 17/2008 tentang pelayaran mendefinisikan pengertian awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatan yang tercantum dalam buku siji. Menurut Peraturan Pemerintah RI Nomor 51 tahun 2002 tentang perkapalan pengertian awak kapal adalah awak kapal selain Nakhoda ataupun pemimpin kapal.

Menurut (Kurniawan, 2017), kru atau awak kapal adalah seseorang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji yang dibagi menjadi dua bagian kedudukan yaitu perwira kapal dan Anak Buah Kapal Menurut Ilmu Hukum Maritim pengertian awak kapal adalah semua orang yang bekerja di kapal, yang bertugas mengoperasikan dan memelihara serta menjaga kapal dan muatannya terkecuali Nakhoda.

a. Syarat Menjadi Anak Buah Kapal

- 1) Berumur sekurang-kurangnya 18 tahun
- 2) Sehat jasmani dan rohani berdasarkan hasil pemeriksaan rumah sakit yang ditunjuk pemerintah
- 3) Memiliki sertifikat keahlian pelaut
- 4) Buku pelaut disahkan oleh KSOP (Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan)

b. Hak Sebagai Anak Buah Kapal

- 1) Hak atas upah
- 2) Hak atas permakanan dan tempat tinggal di kapal
- 3) Hak atas cuti
- 4) Hak atas perawatan kalau sakit di kapal

- 5) Hak atas angkutan bebas
- 6) Hak atas ganti rugi bilamana kapalnya musnah / tenggelam

c. Kewajiban Sebagai Anak Buah Kapal

- 1) Mentaati perintah perusahaan
- 2) Bekerja sesuai dengan jangka waktu perjanjian
- 3) Melaksanakan tugas sesuai jam kerja yang telah ditetapkan
- 4) Bekerja sekuat tenaga dan wajib mengerjakan segala sesuatu yang di perintahkan oleh Nakhoda

d. Pekerjaan Anak Buah kapal dijelaskan pada :

- 1) Perjanjian kerja laut
- 2) Sijil awak kapal
- 3) Peraturan dinas di kapal yang dibuat oleh Nakhoda

e. Jabatan-jabatan awak kapal

1) *Deck Department*

Bertanggung jawab untuk navigasi kapal, perawatan kargo dan bongkar muat di pelabuhan. *Deck Department* juga bertanggung jawab untuk pemeliharaan kapal, operasional kapal, operasional pelayaran, dan semua urusan hukum dan perizinan perjalanan kapal. Berikut ini adalah bagian-bagian jabatan dari *deck department* :

a) *Master/Nakhoda*

Master atau nakhoda adalah Seorang pemimpin kapal.

Nakhoda sebagai Perwira laut yg memegang komando tertinggi di atas kapal niaga/ *Captain* kapal.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Nakhoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Nakhoda kapal mempunyai tanggung jawab penting dalam dalam sebuah kapal. Tugas seorang nakhoda kapal adalah bertanggung jawab ketika membawa sebuah kapal dalam pelayaran, baik itu dari pelabuhan satu menuju ke pelabuhan lainnya dengan selamat, Tanggung jawab itu meliputi keselamatan seluruh penumpang atau barang yang ada dalam kapal.

b) *Chief Officer*/Mualim I

Chief Officer adalah Perwira tinggi dibawah Kapten/nahkoda yang bertugas mengatur muatan, persediaan air tawar, pengatur arah navigasi, dan bertanggung jawab penuh atas semua peralatan *deck department*. *Chief Officer* bertanggung jawab kepada Nahkoda atas semua hal *deck department* terkait, termasuk perencanaan dan pelaksanaan semua operasi kargo dan bongkar muat.

c) *Second Officer*/Mualim II

Second Officer adalah perwira tinggi dibawah *Chief Officer*/pejabat kedua yang bertugas membantu *Chief Officer*. Pejabat yang bertanggung jawab untuk peralatan navigasi ruang kemudi, membuat jalur/*route* peta pelayaran yang akan dilakukan, dan sebagai pengatur arah navigasi.

d) *Third Officer*/Mualim III

Third Officer merupakan perwira tinggi di atas kapal dibawah *Second Officer*. Mualim III bertugas membantu *Second Officer*. Pejabat bertanggung jawab sebagai mengatur, memeriksa, memelihara semua alat-alat keselamatan/*safety* kapal, pengatur arah navigasi, dan pemegang urusan administrasi umum termasuk UJBM (Uang Jatah Bahan Makan).

e) *Markonis*/Radio Officer/Spar

Markonis bertugas sebagai operator radio/komunikasi serta bertanggung jawab menjaga keselamatan kapal dari marabahaya, baik itu yang ditimbulkan dari alam seperti badai, ada kapal tenggelam, dll.

f) Bosun/*Boatswain* (serang)

Bosun bertugas membuat laporan kepada *Chief Officer* dan bertanggung jawab atas semua ABK serta mengawasi/memimpin *seaman* madya dan *seaman* biasa.

g) Operator Pompa/*Pumpman* (khusus kapal tanker)

Operator Pompa bertugas membuat laporan kepada *Chief Officer*, membantu operasional kargo dan melakukan pemeliharaan rutin mesin dek dan peralatan terutama pompa.

h) AB (*Able Seaman*)/Juru Mudi

Juru Mudi bertugas mendukung pejabat *deck* dalam semua aspek

kegiatan di ruang kemudi, kargo, dan operasional pelayaran, dibawah pengawasan kepala kelasi, dan *pumpman* jika diperlukan.

i) *O/S (Ordinary Seaman)/Kelasi*

Kelasi bertugas membantu AB, mendukung pejabat *deck* dalam semua aspek kegiatan ruang kemudi, kargo, 15 operasional pelayaran, kesiapan.peralatan, kebersihan deck dibawah pengawasan bosun, dan *pumpman* jika diperlukan.

2) *Engine Department*

Engine Department bertanggung jawab untuk menjalankan dan pemeliharaan peralatan mekanik dan listrik diseluruh kapal termasuk mesin utama, *boiler*, pompa, generator listrik, generator *plant* refrigerasi, dan penyimpanan air tawar. Berikut ini adalah bagian-bagin jabatan dari *engine department* :

a) *Chief Engineer/Kepala Kamar Mesin*

Chief Engineer adalah seorang pejabat tertinggi yang bertanggung jawab penuh terhadap engien department dan bertanggung jawab langsung kepada *Master/Nahkoda* atas segala hal yang berhubungan dengan *engine*. *Chief Engineer* juga bertanggung jawab atas semua mesin yang ada di kapal baik itu mesin induk, mesin bantu, mesin pompa, mesin *crane*, mesin sekoci, mesin kemudi, mesin *freezer*, dll.

b) *First Engineer/Masinis I*

Masinis I sebagai pejabat *engineer* bertugas membantu *Chief Engineer*, bertanggung jawab atas kegiatan operasi sehari-hari yang dilakukan di *engine department*, bertanggung jawab penuh atas mesin induk/main *engine*, dan memimpin anak buah kapal bagian mesin.

c) *Second Engineer/Masinis II*

Masinis II sebagai pejabat *engineer* dibawah Masinis I, bertanggung jawab atas kondisi dan pemeliharaan generator, mesin bantu, pompa kargo, pompa-pompa bahan bakar, dan minyak pelumas.

d) *Third Engineer/Masinis III*

Masinis III sebagai pejabat *engineer* dibawah Masinis II, bertanggung jawab penuh atas kondisi dan pemeliharaan kompresor udara, pemurni, generator air tawar, *boiler*, mesin sekoci, dan bersama dengan *Third Officer*, menyipakan pemadam kebakaran dan peralatan yang

menyelamatkan jiwa di ruang mesin. Serta membantu dalam pengisian bahan bakar.

e) *Electrician*/Juru Listrik

Electrician/juru listrik bertanggung jawab atas semua mesin yang menggunakan tenaga listrik dan seluruh tenaga cadangan.

f) *Foreman*/Mandor Mesin

Foreman bertugas membuat laporan kegiatan di ruang mesin ke Masinis I serta memimpin dan mengawasi *Oiler* dan *Wiper*, mendelegasikan pekerjaan seperti yang diarahkan oleh Masinis I dan perwira mesin lainnya.

g) *Oiler*/Juru Minyak

Oiler bertugas membantu mandor mesin, mendukung pejabat *engineer*

disemua aspek tugas menjaga mesin, pemeliharaan, dan perbaikan.

h) *Fitter*/Juru Las

Fitter bertugas membantu mandor mesin dan bosun dalam pengelasan baik di ruang mesin ataupun di ruang geladak.

i) *Wiper*

Posisi junior bertugas di tanki kapal membatu mandor mesin, juru minyak. *Wiper* bertanggung jawab disemua aspek tugas menjaga mesin, pemeliharaan, pembersihan, dan perbaikan

3) *Catering Department*

Catering Department bertanggung jawab untuk semua aspek kuliner di atas kapal, binatu, dan kebersihan. Berikut ini adalah bagian-bagian jabatan dari *catering department* :

a) *Chief Cook*

Chief Cook bertanggung jawab atas *catering department* yang ada di kapal, laporan kepada *Master*/Nakhoda, dan mengawasi/memimpin *Second Cook* dan *utility/helper* dalam semua aspek termasuk disiplin dan kebersihan. *Chief Cook* mengatur anggaran dan kontrol pedoman makanan dalam batas-batas yang ditetapkan oleh *Master*/Nakhoda, merencanakan menu bervariasi, dan bertanggung jawab untuk mempromosikan nilai-nilai gizi serta memasak untuk petugas.

b) *Second Cook*

Second Cook bertugas membantu *Chief Cook*, membuat laporan kepada *Chief Cook*, bertugas memasak sehari-hari atas perintah *Chief Cook*, dan membantu/mengawasi *utility* pada aspek tugasnya.

c) *Utility/Cook/Helper*

Melayani Pejabat saat makan, membantu *Chief Cook*, *Second Cook*, dan melakukan persiapan peralatan dapur dan tugas kebersihan sehari-hari.

f. Keterlambatan pengiriman awak kapal beberapa kali terjadi di berbagai perusahaan pelayaran.

1. Faktor-faktor yang mempengaruhi keterlambatan pengiriman awak kapal

a) Faktor internal

- 1) Berasal dari kapal yang belum sampai ke pelabuhan tujuan awak kapal akan melaksanakan *on board* serta kapal terjadi deviasi berdasarkan *master cable*.
- 2) Cuaca ekstrim yang terjadi di tengah laut sehingga menyebabkan kapal terlambat sandar.
- 3) Kapal yang telah berada di *anchorage station*, namun service boat sebagai koneksi menuju tempat tersebut tidak disediakan.

b) Faktor eksternal

- 1) Sertifikat profisiensi/keterampilan awak kapal yang belum direvalidasi.
- 2) Buku pelaut yang belum sijil *on* ketika awak kapal yang bersangkutan akan melaksanakan *on board*.
- 3) Awak kapal yang bersangkutan terlambat menandatangani Perjanjian Kerja Laut.
- 4) Terlambatnya sijil Perjanjian Kerja Laut di Syahbandar.
- 5) Awak kapal belum melaksanakan *medical check up*, atau sudah melaksanakan tetapi belum keluar hasil laboratoriumnya.

2. Kewajiban Perusahaan

Menyediakan akomodasi bagi awak kapal pada saat menunggu kedatangan kapal pada saat terjadi keterlambatan tiba di pelabuhan seperti:

- a) Tiket hotel di daerah sekitar pelabuhan.
- b) Sarana transportasi untuk menuju ke pelabuhan berupa taxi atau

kendaraan umum lainnya.

- c) Memberikan makanan dan minuman pada saat awak kapal menunggu kedatangan kapal sampai tiba di pelabuhan (pemberian makan dan minum sebagaimana dimaksud boleh diganti dengan uang).
- d) Memberikan uang transport kepada awak kapal yang bersangkutan.

4. Pengertian kinerja

Menurut Afandi (2018:83) Kinerja adalah hasil kerja yang dapat dicapai oleh seseorang atau kelompok orang dalam suatu perusahaan sesuai dengan wewenang dan tanggung jawab masing-masing dalam upaya pencapaian tujuan organisasi secara ilegal, tidak melanggar hukum dan tidak bertentangan dengan moral dan etika.

Sedangkan menurut Rivai (2013:604), kinerja merupakan suatu istilah secara umum yang digunakan sebagian atau seluruh tindakan atau aktivitas dari suatu organisasi pada suatu periode dengan suatu referensi pada sejumlah standar seperti biaya masa lalu yang diproyeksikan dengan dasar efisiensi, pertanggungjawaban atau akuntabilitas manajemen dan semacamnya.

Menurut Sutrisno (2016:172) “Kinerja adalah hasil kerja karyawan dilihat dari aspek kualitas, kuantitas, waktu kerja, dan kerja sama untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan oleh organisasi.”

Menurut Mangkunegara (2017:67) “Kinerja adalah hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang dicapai oleh seorang pegawai dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggungjawab yang diberikan kepadanya.”

Menurut Fahmi (2017:188) “Kinerja adalah hasil dari suatu proses yang mengacu dan diukur selama periode waktu tertentu berdasarkan ketentuan atau kesepakatan yang telah ditetapkan sebelumnya.”

Menurut Fahmi (2018:2) “kinerja adalah hasil yang diperoleh suatu organisasi baik organisasi tersebut bersifat *profit oriented* dan *non profit oriented* yang dihasilkan selama satu priode waktu”.

Dalam Edison, Anwar, Komariyah (2018:188) Amstrong (2006:1) menyatakan bahwa “kinerja adalah hasil dari suatu proses yang mengacu dan mengukur selama periode waktu tertentu berdasarkan ketentuan atau kesepakatan yang telah ditetapkan sebelumnya”.

Dalam Wibowo (2017:186) Bacal (2012:85) menyatakan bahwa “kinerja

adalah proses dengan mana kinerja individual diukur dan dievaluasi”.

Menurut Torang (2014:74) “Kinerja adalah kuantitas atau kualitas hasil kerja individu atau sekelompok di dalam organisasi dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsi yang berpedoman pada norma, standard operasional prosedur, kriteria dan ukuran yang telah ditetapkan atau yang berlaku dalam organisasi.

Menurut Edison (2016:176) “Kinerja adalah hasil yang diperoleh oleh suatu organisasi baik organisasi tersebut bersifat *profit oriented* dan *non profit orientet* yang dihasilkan selama satu periode waktu”.

Menurut Simamora (2015:339) “Kinerja mengacu pada kadar pencapaian tugas- tugas yang membentuk sebuah pekerjaan karyawan. Kinerja merefleksikan seberapa baik karyawan memenuhi persyaratan sebuah pekerjaan. Sering disalah tafsirkan sebagai upaya, yang mencerminkan energi yang dikeluarkan, kinerja diukur dari segi hasil.

Adhari (2020:77) mengatakan bahwa kinerja karyawan adalah hasil yang diproduksi oleh fungsi pekerjaan tertentu atau kegiatan–kegiatan pada pekerjaan tertentu selama periode waktu tertentu, yang memperlihatkan kualitas dan kuantitas dari pekerjaan tersebut.

Rerung (2019:54) mengatakan bahwa kinerja karyawan adalah perilaku yang dihasilkan pada tugas yang dapat diamati dan dievaluasi, dimana kinerja karyawan adalah kontribusi yang dibuat oleh seorang individu dalam pencapaian tujuan organisasi.

Sinaga (2020:14) megatakan bahwa kinerja merupakan hasil fungsi pekerjaan atau kegiatan seseorang dalam suatu organisasi yang dipengaruhi oleh berbagai faktor untuk mencapai tujuan organisasi dalam periode waktu tertentu.

Hamdiyah (2016:5) mengatakan bahwa kinerja karyawan merupakan prestasi kerja yang mencerminkan perbandingan antara hasil kerja dengan standar yang telah ditetapkan. Untuk mencapai kinerja karyawan yang optimal maka perlu dilakukan pengelolaan sumber daya manusia yang berkaitan dengan kompensasi, lingkungan kerja dan kepemimpinan.

Fadil Sandewa (2018:97) mengatakan bahwa kinerja adalah hasil kerja yang dapat dicapai oleh seseorang atau kelompok orang dalam suatu organisasi, sesuai dengan wewenang dan tanggung jawab masing–masing dalam rangka upaya mencapai tujuan organisasi yang bersangkutan secara legal dan tidak melanggar hukum serta sesuai dengan moral dan etika.

Menurut Hamali (2016:98) “kinerja merupakan hasil pekerjaan yang mempunyai hubungan kuat dengan tujuan strategi organisasi, kepuasan konsumen dan memberikan kontribusi pada ekonomi”.

Dalam Poltak, Sartono (2019) Sinambela (2012) menyatakan bahwa “kinerja adalah prestasi kerja, efektivitas kerja, hasil kerja, pencapaian tujuan, produktivitas kinerja”.

Dalam Mangkunegara (2017:9) Mangkunegara (2000:67) menyatakan bahwa “Kinerja adalah hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang dicapai oleh seseorang karyawan dalam melaksanakan tugas sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya”.

Kinerja karyawan menurut Siagian dalam Fachrezi hakim dan Hazmanan Khair (2020:109) menjelaskan definisi kinerja karyawan ialah “Sebuah hasil pekerjaan yang dicapai selama waktu tertentu”.

Sedarmayanti dalam Burhannudin, dkk (2019:192) menyatakan kinerja karyawan adalah “capaian seseorang atau kelompok dalam satu organisasi dalam merampungkan tugas dan tanggung jawabnya guna mencapai cita-cita organisasi secara sah, tanpa melanggar hukum, serta bermoral dan beretika”.

Kinerja merupakan suatu hal yang sangat penting dan harus diperhatikan dengan serius semua manajemen, baik ditingkat organisasi kecil atau besar. Hasil pekerjaan yang dilakukan oleh suatu organisasi atau pegawai merupakan suatu bentuk bertanggung jawab kepada organisasi dan publik. kinerja berjalan fungsinya tidak tersendiri tetapi selalu berkaitan dengan kepuasan tingkat pekerjaan dan gaji karyawan juga akan terpengaruh melalui keterampilan, kemampuan, dan atribut pribadi.

5. Divisi

Menurut Terry (2021), divisi adalah bagian dari suatu organisasi, yang didefinisikan dalam tugas dan tanggung jawab tertentu.

Setiap divisi memiliki seorang manajer yang bertanggung jawab atas operasi dan mencapai tujuannya. Dalam lingkungan organisasi, divisi adalah suatu entitas dengan tanggung jawab dan wewenangnya sendiri. Setiap divisi biasanya dipimpin oleh seorang manajer atau kepala departemen yang bertanggung jawab terhadap operasional dan pencapaian tujuan divisi. Divisi dalam organisasi yang sama dapat memiliki tujuan, sasaran, dan strategi yang berbeda dibandingkan divisi lainnya. Hal

ini memungkinkan perusahaan untuk fokus pada area bisnis atau pasar yang berbeda dan memaksimalkan keahlian dan sumber daya yang tersedia.

Berdasarkan definisi di atas, penulis menyimpulkan bahwa divisi adalah suatu istilah yang merujuk pada suatu unit organisasi atau bagian yang terpisah dan independen dalam suatu entitas atau Perusahaan. Divisi ini biasanya dibentuk untuk mengelompokkan tugas dan tanggung jawab tertentu agar lebih fokus dan dikelola dengan baik.

6. *Crewing* atau pengawakan

a. *Crewing*

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 84 Tahun 2013 Tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal pada BAB I Ketentuan Umum Pasal 1 Ayat 1, 2, dan 3 dalam peraturan ini yang dimaksud dengan:

- 1) Perusahaan Angkutan Laut adalah perusahaan angkutan laut berbadan hukum Indonesia yang melakukan kegiatan angkutan laut di dalam wilayah perairan Indonesia dan atau dari dan ke pelabuhan di luar negeri.
- 2) Usaha Keagenan Awak Kapal (*Ship Manning Agency*) adalah usaha jasa keagenan awak kapal yang berbentuk badan hukum yang bergerak dibidang rekrutmen dan penempatan awak kapal di atas kapal sesuai kualifikasi.
- 3) Serikat Pekerja adalah organisasi pekerja yang sesuai dengan ketentuan nasional dan atau organisasi pekerja internasional dengan serikat pekerja atau serikat buruh internasional.

Pengawakan kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dibuku siji (Mudiyanto,2019).

Pengawakan ialah orang yang ditugaskan bekerja di kapal untuk melaksanakan tugas yang diberikan kepadanya sesuai dengan jabatannya (Mudiyanto,2020).

Pada Keputusan Menteri nomor 70 tahun 2013 pengertian *crewing* memiliki arti pengawakan kapal, yang dapat disimpulkan *department crewing* adalah departemen pengawakan kapal yang dilakukan Perusahaan pelayaran guna mempersiapkan semua syarat seorang pelaut sebelum berangkat kapal.

Beberapa syarat yang harus dibawa seorang ABK (Anak Buah Kapal) yang akan

on board / naik ke atas kapal :

- 1) *STCW Certificate* (BST, MFA, SCRB, AFF, SDSD, ANTD) syarat sertifikat ini tergantung pada jabatan di atas kapal *Rating/Officer*, namun sertifikat yang penulis sebutkan yang harus dimiliki seorang *Rating/ABK* di atas kapal.
- 2) Dokumen keberangkatan
 - a) Paspor dan visa (apabila ke negara yang memerlukan visa, misalnya Eropa, Amerika, Australia, Cina)
 - b) Buku pelaut.
- 3) Dokumen keberangkatan lain:

Letter of Guarantee (biasanya pada negara – negara yang tidak memerlukan visa, gunanya untuk memastikan sudah terdapat agent yang pasti akan menjemput ABK nanti di bandara. Misalnya di cina, korea, filipina, jepang.
- 4) *Medical certificate* atau sertifikat Kesehatan dari satu institusi Kesehatan yang memfasilitasi *medical check up* yang telah dipercayai Perusahaan tersebut.
- 5) Kontrak berlayar, berisikan gaji dan tanda tangan persetujuan pelaut di atas kapal seperti SPK (surat perjanjian kerja).

b. Rekrutmen

Menurut Hariwijaya (2017:2) rekrutmen adalah pencairan para pelamar dan diakhiri dengan masuknya surat lamaran dari para pelamar. Hasil proses rekrutmen adalah sekumpulan pelamar yang siap untuk diseleksi proses rekrutmen harus konsisten dengan strategis.

Rekrutmen menurut Mathis dan Jackson dalam Hermaddin (2017), berarti proses menghasilkan satu kelompok pelamar yang memenuhi syarat untuk pekerjaan organisasional. Definisi lain mengatakan bahwa rekrutmen adalah usaha mencari dan menarik tenaga kerja agar melamar lowongan kerja yang ada pada suatu Perusahaan.

Menurut Edward (2016:23) Fungsi rekrutmen ialah upaya pencarian sejumlah calon pegawai yang memenuhi syarat tertentu dalam jumlah tertentu, sehingga organisasi maupun perusahaan dapat menyeleksi orang-orang yang paling sesuai untuk mengisi lowongan pekerjaan yang ada.

Proses rekrutmen harus bisa dilaksanakan secara efektif dan efisien, proses rekrutmen harus disamakan dengan kemampuan organisasi dalam mempertahankan para ABK yang terbaik. Jika spesifikasi pekerjaan dijadikan

dasar dan pedoman penarikan, ABK yang diterima akan sesuai dengan uraian pekerjaan dari jabatan atau pekerjaan tersebut. Setelah diketahui spesifikasi ABK yang dibutuhkan, harus ditentukan sumber – sumber penarikan calon ABK.

1) Metode – metode rekrutmen

Metode penarikan akan berpengaruh besar terhadap banyaknya lamaran yang masuk ke dalam perusahaan. Metode penarikan calon ABK baru adalah “metode tertutup dan metode terbuka.

a) Metode tertutup

Metode tertutup adalah ketika penarikan hanya diinformasikan kepada para ABK atau orang-orang tertentu saja. Akibatnya, lamaran yang masuk relatif sedikit sehingga kesempatan untuk mendapatkan ABK yang baik itu sulit.

b) Metode terbuka

Metode terbuka adalah ketika penarikan diinformasikan secara luas dengan memasang iklan pada media masa cetak maupun elektronik, agar terbesar luas ke masyarakat.

2) Prinsip–prinsip rekrutmen

Prinsip–prinsip rekrutmen adalah sebagai berikut :

- a) Mutu ABK yang akan direkrut harus sesuai dengan kebutuhan yang diperlukan untuk mendapatkan mutu yang sesuai.
- b) Jumlah ABK yang diperlukan harus sesuai dengan job yang tersedia.
- c) Biaya yang diperlukan diminimalkan.
- d) Perencanaan dan keputusan-keputusan strategis tentang perekrutan.
- e) *Flexibility*

7. Dokumen

Menurut Bahasa Inggris berasal dari kata “Dokumen” yang berarti sesuatu yang tertulis atau dicetak dan suatu benda yang memuat informasi yang dipilih untuk dikumpulkan, disusun, disediakan atau didistribusikan. Dokumen adalah surat menyurat yang bersifat tertulis atau tercetak yang penting atau bernilai dan berfungsi atau dapat dijadikan alat bukti atau keterangan.

Menurut (Paul Otlet 2015). Dokumen adalah sebuah bentuk pengumpulan data atas sebuah kegiatan atau pengalaman yang diolah menjadi sebuah tulisan atau data

yang real dan menjadi sebuah bukti akan sebuah pencapaian.

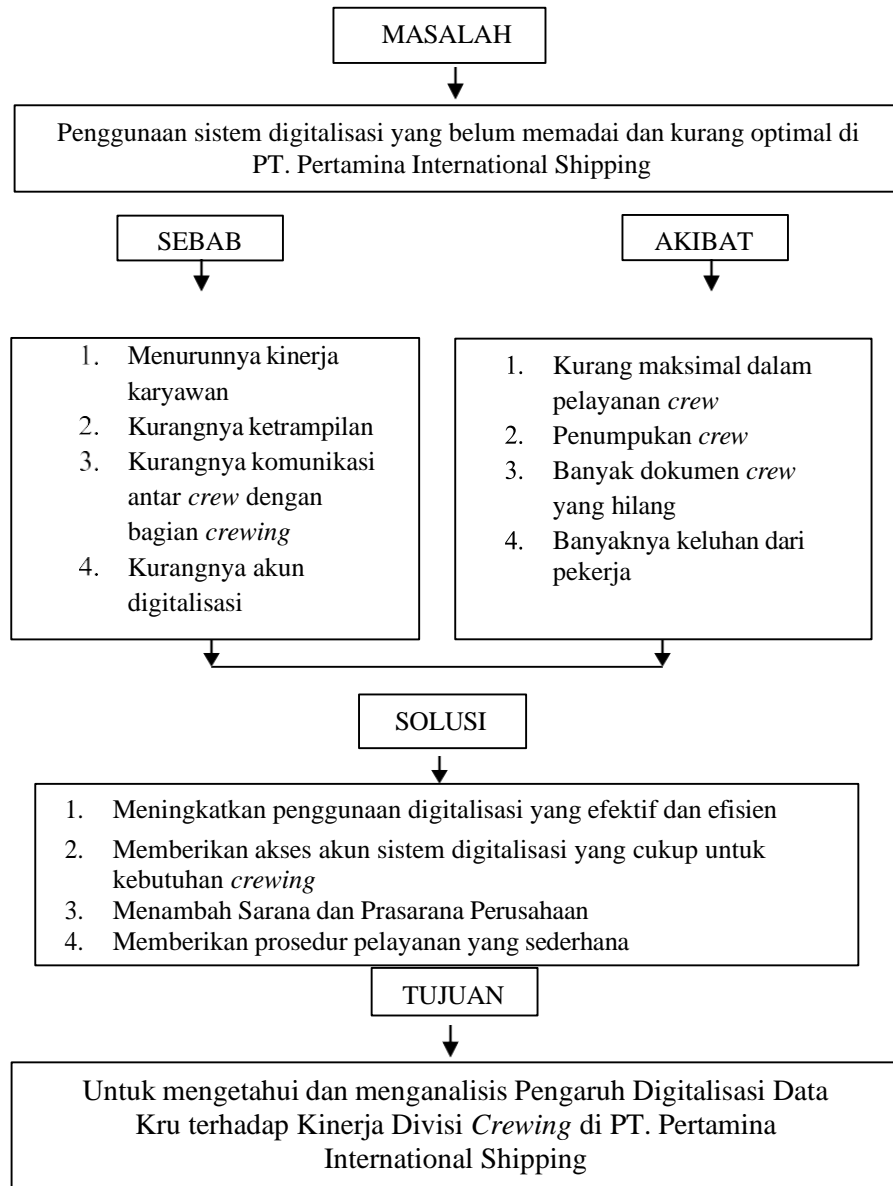
Menurut (Amin & Siahaan, 2016) dokumen merupakan sumber tertulis bagi informasi sejarah sebagai kebalikan dari pada kesaktian lisan, artiletak. Dokumen diperuntukan untuk surat-surat resmi dan surat-surat negara seperti surat perjanjian, undang-undang, hibah dan konsesi. Dokumen dalam arti luas merupakan proses pembuktian yang didasarkan atas sumber jenis apapun, baik yang bersifat tulisan, lisan, gambaran atau arkeologis.

Dokumen dalam arti luas merupakan proses pembuktian yang didasarkan atas sumber jenis apapun, baik yang bersifat tulisan, lisan, gambaran atau arkeologis. (Louis Gottschalk, 2012, 38)

C. KERANGKA PEMIKIRAN

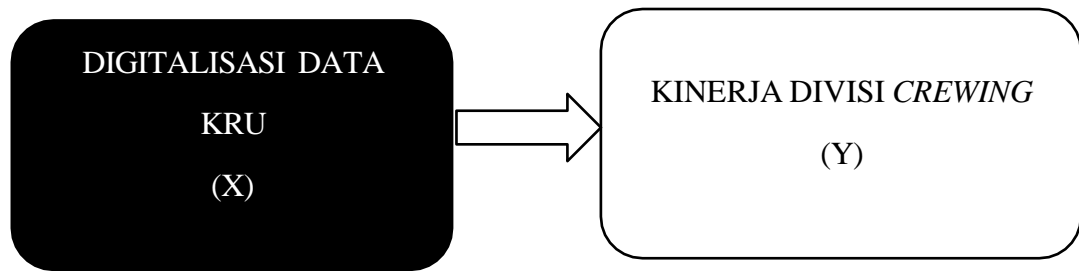
Kerangka pemikiran menurut Sugiyono (2019:95), merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting.

Menurut Sudaryono (2015:21), mengatakan bahwa : “Kerangka Berpikir adalah model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah penting” Sehingga dapat disimpulkan bahwa kerangka pemikiran adalah proses berhasilnya pembelajaran. Selain itu, kerangka pemikiran juga melampirkan berbagai permasalahan yang penulis hadapi serta permasalahan objek yang nantinya akan diteliti.



Gambar 2. 1
Kerangka Pemikiran

Berdasarkan uraian berbagai teori, untuk mendukung pemaparan pada bab–bab yang akan dibahas maka perlu ditulis kerangka pemikiran. Dari uraian penulis di atas, maka dapat dilihat dari suatu alur bagan kerangka pemikiran secara garis besar sebagai berikut :



Gambar 2. 2

Kerangka Pemikiran (Hubungan Antar Variabel X Dan Y)

Keterangan :

X : Digitalisasi data kru (X)

Y : Kinerja divisi *crewing* (Y)

D. HIPOTESIS

Hipotesis menurut Sugiyono (2019:99), adalah jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian dan didasarkan pada fakta – fakta empiris yang diperoleh melalui pengumpulan data.

Berdasarkan hubungan antara variabel dalam kerangka pemikiran, maka dibuat hipotesis penelitian sebagai berikut :

Ha : Terdapat pengaruh digitalisasi data kru terhadap kinerja divisi *crewing* di PT. Pertamina International Shipping.

H0 : Tidak ada pengaruh digitalisasi data kru terhadap kinerja divisi *crewing* di PT. Pertamina International Shipping.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Waktu penelitian dilakukan pada saat dimana penulis melakukan praktek darat di PT. Pertamina International Shipping yang ditunjuk untuk persyaratan pemenuhan program D-IV yang ditempuh terhitung dari tanggal 01 Agustus 2022 sampai dengan 01 Agustus 2023. Selama 1 tahun, penulis melakukan praktek darat di divisi *crewing* pada PT. Pertamina International Shipping, serta berlanjut selama penulis menjalani semester VII dan semester VIII.

2. Tempat penelitian

Penelitian dilakukan oleh penulis di PT.Pertamina International Shipping.

Berikut data dari PT.Pertamina International Shipping :

Nama : PT.Pertamina International Shipping

Alamat : Jl. Yos Sudarso No.34, RT.19/RW.14, Rawabadak Utara, Kec.
Tj. Priok, Jkt Utara, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 14320

Telepon : (021) 43928227

B. METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA

1. Metode Pendekatan

Dalam penelitian ini, penulis membahas pengaruh digitalisasi data kru terhadap kinerja divisi *crewing* di PT. Pertamina International Shipping. Oleh karena itu, dalam penelitian ini penulis menggunakan metode korelasi kuantitatif untuk memperoleh informasi yang dapat memberikan gambaran terhadap objek yang diteliti sehingga permasalahan yang diteliti dapat dibahas. Diperoleh 2 informasi atau data, yaitu:

a. Data Primer

Data yang diperoleh langsung dari sumbernya melalui wawancara dan observasi

langsung yang kemudian diamati dan dicatat pertama kali. Apabila data tersebut digunakan oleh seseorang yang tidak berhubungan langsung dengan penelitian yang bersangkutan, maka data tersebut akan menjadi data sekunder. Dalam penelitian ini penulis menggunakan data primer berupa permasalahan dalam sistem digitalisasi data kru terhadap kinerja divisi *crewing* di PT. Pertamina International Shipping

b. Data Sekunder

Data yang diperoleh secara tidak langsung. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan data sekunder sebagai pendukung data primer berupa jurnal-jurnal maupun dokumen yang berkaitan dengan pengaruh digitalisasi data kru yang *down* pada PT. Pertamina international shipping yang dilampirkan oleh penulis dalam penelitian.

2. Teknik Pengumpulan Data

Menurut Sugiyono (2013) teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data. Penulisan skripsi menentukan jenis penelitian apa yang menggunakan teknik pengumpulan data tertentu guna mencatat suatu fakta yang dapat dibuktikan dan juga relevan dengan permasalahan yang sedang dibahas. Oleh karena itu, penelitian ini bermanfaat dalam menyelesaikan permasalahan yang muncul. Dalam penyusunan makalah ini, penulis menggunakan berbagai metode pengumpulan data, antara lain:

b. Observasi

Menurut Sugiyono (2018:229) observasi merupakan teknik pengumpulan data yang mempunyai ciri yang spesifik bila dibandingkan dengan teknik yang lain. Observasi juga tidak terbatas pada orang, tetapi juga objek-objek alam yang lain. Dalam teknik ini penulis melakukan observasi langsung dengan mengumpulkan data melalui panca inderanya tanpa bantuan alat standar lainnya. Berdasarkan pengamatan langsung yang dilakukan penulis pada saat Praktek Darat (PRADA) pada PT. Pertamina International Shipping, teknologi ini mengacu pada banyaknya hasil data yang diperoleh dengan melihat keadaan sebenarnya dan tujuan yang harus dicapai.

c. Studi Pustaka

Menurut Sugiyono (2017) “studi kepustakaan berkaitan dengan kajian teoritis dan referensi lain yang terkait dengan nilai, budaya, dan norma yang

berkembang pada situasi sosial yang diteliti”. Teknik ini dilakukan dengan cara membaca, meneliti, mengutip buku-buku atau referensi untuk mengumpulkan data yang dapat dijadikan bahan untuk mempertimbangkan dan membandingkan isi teori-teori yang ada. Studi pustaka ini bertujuan untuk mendapatkan landasan teori dengan membaca buku-buku (termasuk peraturan dan dokumen lainnya) yang berkaitan dengan permasalahan yang akan dibahas.

d. Kuisisioner

Kuisisioner adalah metode pengumpulan data yang dilaksanakan dengan mengajukan pertanyaan kepada responden dan meminta mereka menjawab dengan mengisi formulir, ini efisien asalkan peneliti yakin tentang variabel yang di uji dan apa yang diharapkan responden (Sugiyono, 2015:199). Metode angket yang akan digunakan dalam pembahasan kali ini menjadi prioritas penulis. Data primer penelitian ini akan dikumpulkan melalui kuisisioner yang dikirimkan kepada responden dan jawaban kualitatif akan diubah menjadi jawaban kuantitatif melalui teknik pembobotan berdasarkan skala Linkert sebagai berikut:

Tabel 3. 1
Pedoman Penelitian Kuisisioner

No	Keterangan	Skor
1	Sangat Setuju (SS)	5
2	Setuju (S)	4
3	Ragu-Ragu (RR)	3
4	Tidak Setuju (TS)	2
5	Sangat Tidak Setuju (STS)	1

Sumber: Sugiyono (2018)

Tabel 3. 2
Tabel Indikator Untuk Observasi

No	Variabel	Indikator	Nomor item kuisisioner
1	Digitalisasi Data Kru (X)	1. Akurasi data : Kemampuan sistem untuk menyimpan data	1,2

		<p>yang akurat mengenai kru, termasuk informasi personal, riwayat kerja, sertifikasi, dan kesehatan. Akurasi ini penting untuk memastikan semua informasi sesuai dan terkini.</p>	
		<p>2. Keamanan data : Indikator ini mengukur seberapa aman data kru dari akses tidak sah, pencurian data, dan kebocoran informasi. Ini termasuk penerapan enkripsi, autentikasi pengguna, dan audit keamanan reguler.</p>	3,4
		<p>3. Integrasi sistem : Kemampuan sistem digital untuk terintegrasi dengan sistem lain seperti manajemen operasi kapal, sistem keuangan, dan sistem kepatuhan. Integrasi yang baik membantu dalam pengelolaan data yang lebih efisien dan mengurangi risiko kesalahan manusia.</p>	5,6

		<p>4. Kepatuhan regulasi : Sejauh mana digitalisasi data kru membantu dalam mematuhi peraturan lokal dan internasional seperti STCW (<i>Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers</i>) dan MLC (<i>Maritime Labour Convention</i>).</p>	7,8
		<p>5. Analitik dan pelaporan : Kemampuan sistem untuk menghasilkan analisis dan laporan yang membantu dalam pengambilan keputusan strategis dan operasional. Hal ini termasuk analisis tren, pelaporan insiden, dan evaluasi kinerja kru.</p>	9,10
	Kinerja Divisi <i>Crewing</i> (Y)	<p>1. Tingkat kepuasan kru : Melakukan survei berkala yang mencakup pertanyaan tentang berbagai aspek pekerjaan dan lingkungan kerja, seperti kondisi tempat tinggal, kualitas</p>	11,12

		makanan, waktu kerja, keselamatan dan keamanan, peluang pelatihan, dan dukungan dari manajemen.	
		2. Tingkat pelatihan dan sertifikasi : Persentase kru yang telah melalui pelatihan yang diperlukan dan memperoleh sertifikasi yang relevan untuk perannya. Indikator ini mengukur kualitas dan kepatuhan program pelatihan.	13,14
		3. Kenyamanan pelayanan : mengukur indikator-indikator ini untuk memastikan bahwa mereka memenuhi atau melampaui harapan pelanggan.	15,16
		4. Kepatuhan terhadap regulasi : Indikator ini menilai seberapa baik divisi <i>crewing</i> mematuhi peraturan dan standar internasional seperti MLC dan STCW, serta peraturan lokal.	17,18

		<p>5. Kualitas pelayanan :</p> <p>Indikator ini dapat membantu organisasi dalam memahami kekuatan dan kelemahan pelayanan yang ditawarkan, serta memberikan panduan untuk perbaikan.</p>	19,20
--	--	---	-------

Penelitian ini menghilangkan pilihan yang tidak pasti atau netral karena pernyataan yang dipertanyakan atau netral mempunyai makna ganda, artinya tidak dapat memberikan jawaban. Hal ini dilakukan agar peneliti tidak kehilangan data dalam jumlah besar dalam penelitiannya.

C. SUBJEK PENELITIAN

1. Populasi

Menurut Sugiyono (2018:117) Populasi yaitu daerah penyearataan yang terdapat oleh fenomena atau topik yang memiliki kapasitas dan ciri spesifik yang ditentukan bagi penelaah bagi mempelajari lalu selanjutnya diambil kesimpulan. Menurut Handayani (2020), populasi adalah totalitas dari setiap elemen yang akan diteliti yang memiliki ciri sama, bisa berupa individu dari suatu kelompok, peristiwa, atau sesuatu yang akan diteliti. Dilihat dari pendapat di atas maka populasi yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah seluruh karyawan *Crewing* PT. Pertamina International Shipping dengan jumlah 30 orang.

2. Sampel

Menurut Sugiyono (2018:81) sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut sampel yang diambil dari populasi tersebut harus betul-betul representatif atau mewakili populasi yang diteliti. Apabila jumlah populasi besar dan peneliti tidak dapat mempelajari semua yang ada pada populasi tersebut, misalnya karena keterbatasan tenaga dan waktu, maka peneliti dapat menggunakan sampel yang diambil dari populasi tersebut. Sampel yang diambil dari populasi harus benar-benar representatif karena kesimpulan yang diambil akan berlaku untuk populasi. Teknik pengambilan sampel pada penelitian ini

menggunakan teknik sampling jenuh. Dalam hal ini, yang menjadi sampel dalam penelitian ini adalah seluruh karyawan PT Pertamina International Shipping dengan jumlah 30 orang.

D. TEKNIK ANALISIS DATA

Tujuan pengolahan data ini adalah untuk menghitung Seberapa Pengaruh digitalisasi data kru terhadap kinerja divisi *crewing* di PT. Pertamina Internatinal Shipping.

Dalam skripsi ini penulis menyajikan 2 (dua) variabel :

1. Variabel bebas (*Independent Variable*)

Merupakan variabel dalam pola hubungannya menjadi sebab perusahaan yang akan mempengaruhi secara positif ataupun negatif variabel terikat. Yang menjadi variabel bebas dalam penelitian ini berupa :

X = Digitalisasi data kru

2. Variabel terikat (*Dependen Variable*)

Merupakan variabel yang dalam pola hubungannya dipengaruhi variabel bebas. Yang menjadi variabel terikat dalam penelitian ini berupa :

Y = Kinerja divisi *crewing*

Penulis menyajikan langkah-langkah teknis menganalisis data dengan mengidentifikasi dua variabel yang saling berkaitan. Analisisnya didasarkan pada kekuatan hubungan kedua variabel yang dianalisis sehingga dapat diketahui besarnya hubungan antar variabel tersebut.

1. Uji Validitas

Sebelum pengumpulan data melalui angket, terlebih dahulu diuji validitas dan reliabilitas item angket untuk menguji objek penelitian. Hal ini dilakukan untuk memastikan data yang digunakan valid. Menurut sugiyono (2019:176) menjelaskan bahwa validitas adalah *instrument* yang dapat digunakan untuk mengukur antara data yang terjadi pada objek dengan data yang dapat dikumpulkan oleh peneliti.

Berikut kriteria penilaian uji validatitas:

- a. Apabila harga $r_{hitung} > r_{tabel}$ pada nilai signifikansi 5%, maka butir kuisioner “valid”.
- b. Apabila harga $r_{hitung} < r_{tabel}$ pada nilai signifikansi 5%, maka butir kuisioner “ tidak valid”.

2. Uji Reliabilitas

Menurut Sugiyono (2017: 130) uji reliabilitas adalah sejauh mana hasil pengukuran

dengan menggunakan objek yang sama, akan menghasilkan data yang sama. Uji reliabilitas digunakan untuk memahami sejauh mana suatu *instrument* pengukuran memberikan hasil yang kurang lebih sama bila diterapkan pada subjek penelitian yang sama pada waktu yang berbeda. Penelitian ini menggunakan rumus *Alpha Cronbach* karena instrument penelitiannya berupa angket rentang nilai dari 1-5 dan memanfaatkan program SPSS 25.0 *for windows*.

$$r_{11} = \left(\frac{k}{k-1} \right) \left(1 - \frac{\sum \sigma^2 b}{\sigma^2 t} \right)$$

Keterangan :

r_{11} = koefisien reliabilitas alpha

k = jumlah item pertanyaan

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

$\sigma^2 t$ = varians total

Indikator pengukuran reliabilitas berdasarkan bagian tingkatan reliabilitas dengan kriteria sebagai berikut :

- a. 0,8-1,0 = Reliabilitas baik
- b. 0,6-0,79 = Reliabilitas diterima
- c. Kurang dari 0,6 = Reliabilitas kurang baik *reliable*

3. Uji Normalitas

Uji normalitas dilakukan untuk menguji data variabel bebas (independen) dan variabel terikat (dependen) pada persamaan regresi yang dihasilkan, apakah berdistribusi normal atau berdistribusi tidak normal. Ghozali (2013:160), mengatakan bahwa uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, variabel pengganggu atau residual memiliki distribusi normal. Uji ini dilakukan dengan menggunakan *statistic non parametic* dengan memakai metode *One-Sample Kalmohorov Smirnov* dengan pedoman pengambilan keputusan sebagai berikut :

- a. Jika nilai sig atau Probabilitas < dari $\alpha = 0,05$ maka sebaran data tidak berdistribusi normal.
- b. Jika nilai sig atau Probabilitas > dari $\alpha = 0,05$ maka sebaran data berdistribusi normal.

4. Analisis Regresi Linier Sederhana

Analisis regresi yang menyangkut sebuah variabel bebas dan variabel terikat yaitu:

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

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

Dimana :

X = Digitalisasi data kru

Y = Kinerja divisi *crewing*

a = merupakan titik potong sumbu y dengan garis regresi ($Y = a + b X$)

b = merupakan regresi, mengukur kenaikan yang sebenarnya dalam Y persatuan kenaikan X

n = banyaknya data

5. Analisis Koefisien Korelasi

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

Analisis koefisien korelasi digunakan untuk mencari korelasi atau eratnya hubungan antara variabel bebas yang diwakili oleh (x) dengan variabel terikat yang diwakili oleh (Y), meskipun persamaannya adalah :

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

Dimana :

r = besarnya korelasi atau hubungan antara variabel X dan Y

X = variabel bebas

Y = variabel terikat

n = jumlah sampel

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

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

Penafsiran akan besarnya koefisien korelasi yang umum digunakan adalah :

Tabel 3. 3

Hubungan Interval Koefisien Korelasi

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

Berdasarkan Tabel 3.3 dapat dilihat angka interval koefisien dengan tingkat hubungan.

6. Analisis Koefisien Penentu

Seberapa besar kontribusi atau pengaruh (dalam %) kontribusi variabel X terhadap naik turunnya variabel Y. Rumus untuk menentukan koefisien adalah :

$$Kp = r^2 \times 100\%$$

Keterangan :

Kp = Koefisien penentu

r = Koefisien korelasi

Fungsi dari koefisien penentu adalah :

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

7. Uji Hipotesis

Menurut Arifin (2017:17), uji hipotesis dilakukan dalam menguji kebenaran suatu pernyataan secara statistik dan membuat kesimpulan menerima atau menolak pernyataan tersebut. Pengujian hipotesis dilakukan untuk membantu dalam pengambilan keputusan tepat dalam suatu hipotesis yang diajukan.

Persamaannya adalah :

$$t_o = t \text{ hitung}$$

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

Dapat diambil kesimpulan :

Jika $t_{hitung} < t_{tabel}$, maka H_0 = diterima dan H_a ditolak, artinya tidak ada hubungan yang signifikan antara X dan Y.

Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima, artinya ada hubungan signifikan antara X dan Y.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Pada bab ini, penulis membahas permasalahan-permasalahan yang ada dan memaparkan kejadian-kejadian yang dialami pada saat melakukan praktek darat (PRADA). Penulis akan memberikan gambaran data untuk memudahkan penelitian, antara lain :

1. Profil Perusahaan

PT. Pertamina International Shipping merupakan Perusahaan pelayaran yang bergerak dalam bidang rekrutmen *crew*, *claim* dan *charter party*. PT. Pertamina International Shipping merupakan Perusahaan pelayaran yang didirikan pada tahun 2021 dengan Alamat JL. Yos Sudarso No. 34, Rawa Badak Utara, Tj. Priok, kota Jakarta utara, daerah khusus ibukota Jakarta, 14320. Di bawah ini adalah data PT. Pertamina Internasional Shipping :

Tempat kedudukan formal

- Nama : PT. Pertamina International Shipping
- Alamat : Patra Jasa Office Tower, Jl. Jendral Gatot Subroto Kav. 32-34, Jakarta Selatan 12950
- Telepon : (021) 4392 8227
- Fax : (021) 4393 5402
- E-mail : pcc@pertamina.com
- Bentuk badan hukum : Perseroan

Data Akta Pendirian

- Nama Notaris : Lenny Janis Ishak
- Nomor Akta : 4HU. 43594. AH. 01. 02
- Tanggal Akta : 1 Agustus 2012

Visi dan Misi PT. Pertamina International Shipping

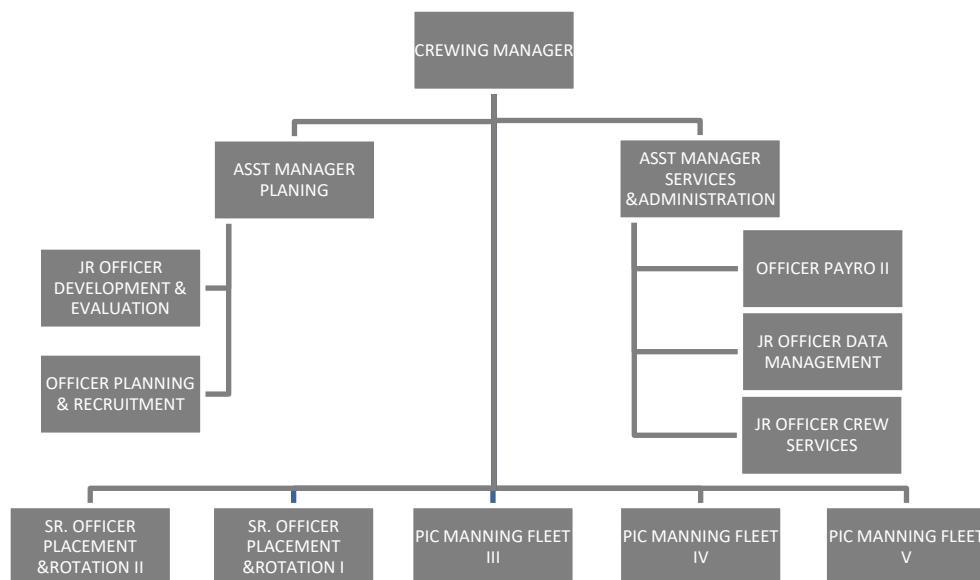
Visi :

Perusahaan pelayaran dan logistic maritim terkemuka di dunia

Misi :

- Penciptaan nilai bagi pemangku kepentingan
- Mitra maritim yang tepercaya dan dapat diandalkan
- Pengoperasian yang aman dan berkelanjutan
- Agen pertumbuhan ekonomi Indonesia

Dalam struktur organisasi, setiap bidang mempunyai tugas dan tanggung jawab yang harus dipenuhi. Struktur organisasi PT. Pertamina International Shipping adalah sebagai berikut:



Sumber : Sumber Lokasi Penelitian di PT. Pertamina International Shipping

Gambar 4. 1

Struktur Organisasi PT. Pertamina International Shipping

2. Seafarer One Stop Service (SOSS)

Sebagai wujud nyata penerapan nilai-nilai 6C (*Character, Capacity, Capital, Costumer Focus, Colleteral, Constrain*), departemen fungsional kru kapal (*Crewing*) terus berupaya meningkatkan pelayanan kepada kru kapal. Pelayanan terpadu bagi pelaut merupakan tempat pelayanan menyeluruh yang didukung oleh sarana dan prasarana IT agar kru kapal dapat melakukan proses *sign on* maupun *sign off* dengan lebih tertib dan nyaman.

Menurut Bapak Ika Helnayadi, pendiri SOSS dan *crew manager* di PT. Pada saat itu, *One Stop Shop for Seafarers* (SOSS) Pertamina International Shipping merupakan sebuah inovasi yang diciptakan untuk membawa perubahan. Tentu saja

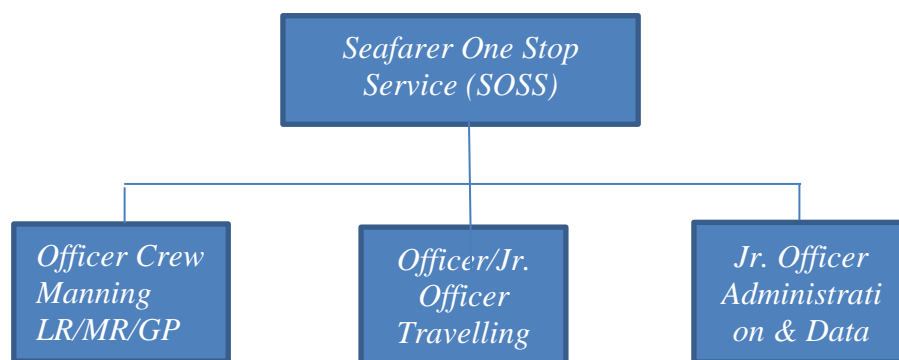
perubahan yang diharapkan ke arah yang lebih baik, terutama dalam hal pelayanan kru. SOSS merupakan ruang dimana berlangsungnya seluruh kegiatan pelayanan kru, mulai dari kegiatan persiapan *sign on*, pelaksanaan SPD, *sign off*, sertifikasi kru dan konsultasi atas pertanyaan apa pun yang diajukan kru. Di SOSS, layanan dilakukan oleh *customer service* yang profesional yang siap memenuhi kebutuhan *crew*. SOSS juga dilengkapi dengan sistem antrian yang memadai dan terintegrasi.

a. Proses Pengaplikasian Ruang *Seafarer One Stop Service*

One Stop Stop for Seafarers (SOSS) merupakan layanan terpadu satu atap yang merupakan bagian dari inovasi fungsi *crewing* dan bertujuan untuk menjadi tempat pelayanan bagi kru kapal Pertamina. Ruangan ini menawarkan sejumlah layanan yang disediakan oleh staf *back-office crewing*, termasuk:

1) Pelayanan *Sign On*

Dokumen *sign on* yang diperoleh dari fungsi *crewing* antara lain Buku Data Penugasan, Surat Perintah mutasi naik dan surat mutasi turun (untuk perubahan di atas kapal), Surat Keterangan Kesehatan / Sertifikat *Medical Check Up* (MCU) terbaru, Perjanjian Kerja Laut (PKL) dan Surat Perjalanan Dinas (SPD). Biasanya dokumen-dokumen ini diperoleh dari Personal *In Charge* (PIC). PIC adalah istilah yang digunakan untuk menyebut orang yang bertanggung jawab menangani sesuatu yang penting pada bagian tertentu di perusahaan. Kedudukan PIC sangat penting dalam kegiatan pengelolaan perusahaan. Orang yang mendapat posisi PIC haruslah seorang spesialis dan digaji untuk menangani hal-hal penting dalam kegiatan perusahaan. Biasanya yang bertanggung jawab atas bagian ini adalah *customer service 1* dan *customer service 2*. Berikut adalah struktur pelayanan *Sign on*.



Sumber : Sumber Lokasi Penelitian di PT. Pertamina Shipping

Gambar 4. 2 Crew Sign On

- a) *Officer Crew Manning LR/MR/GP* merupakan *Person In Charge* (PIC) Penempatan *crew* untuk kapal – kapal milik Pertamina.
- b) *Officer/Jr. Officer Travelling & Documentation* merupakan *Person In Charge* (PIC) pengiriman/pemberangkatan dan penjemputan kru kapal Pertamina.
- c) *Jr. Officer Administration & Data* merupakan *Person In Charge* (PIC) pembuatan Perjanjian Kerja Laut (PKL) dan pengumpulan sertifikat kompetensi dan profensi kru kapal milik Pertamina.

2) *Ticketing*

Bagian ini merupakan bentuk kerjasama antara fungsi *crewing* dengan afiliasi PT. Pertamina International Shipping merupakan bagian dari PT. Trans Kontinental (PTK). PT. Pertamina Trans Kontinental sendiri memiliki anak perusahaan bernama PT. Peteka Karta Gapura (PKG) meliputi jasa pelayaran, penyediaan tenaga kerja dan perdagangan umum. Operasional pelayaran di Pulau Jawa meliputi pengiriman barang dengan menggunakan transportasi darat, laut, dan udara. Bisnis lainnya adalah menyediakan pekerja yang bertanggung jawab atas staff manajemen pengemudi, layanan kru, layanan pemeliharaan.

Jadi, untuk pengiriman kru kapal di ke PT. Pertamina International Shipping sendiri telah dipercayakan kepada anak perusahaan PKG. PKG sendiri memiliki cabang di seluruh Indonesia dan bekerja sama dengan beberapa biro perjalanan di luar Indonesia.

3) *Pertamina Maritime Training Center (PMTTC)*

Untuk meningkatkan pelayanan kepada kru kapal Pertamina, PT. Pertamina International Shipping juga telah bekerja sama dengan PMTTC untuk mengurus validasi ulang dan perpanjangan sertifikat agar kru kapal tidak kehabisan biaya perjalanan dari kantor Pertamina di Patra Jasa Office Tower, Jl. Jendral Gatot Subroto Kav. 32-34, Jakarta Selatan 12950, Kantor PMTTC berlokasi di Jl. Kerajaan Pemuda No 44 Jakarta Timur. Banyak kru kapal yang mengeluhkan waktunya terbuang di jalan hanya untuk mendaftarkan diri mereka dan harus melakukan perjalanan antara PMTTC dan Pertamina Shipping. Dengan adanya PMTTC di ruang SOSS, kru kapal tidak perlu lagi melakukan perjalanan jauh antara kantor PT. Pertamina International Shipping dan PMTTC untuk melakukan pengecekan dan pendaftaran kursus

guna mendapatkan sertifikat tertentu.

3. Data PT. Pertamina International Shipping

Data Responden Penelitian

Berdasarkan hasil kuesioner yang telah disebarkan kepada responden, pada bagian ini dijelaskan tentang profil responden dan profil variabel penelitian yang sangat berguna untuk menunjang analisis, maka penulis akan menguraikan dan mengelompokkan responden berdasarkan :

- a. Jenis Kelamin
- b. Usia Responden
- c. Pendidikan Terakhir

Kuisisioner Penelitian ini dibagikan kepada 30 orang responden dengan kriteria sebagai Pengguna sistem digitalisasi pada divisi *crewing* di PT. Pertamina International Shipping dengan rentan usia 17-50 Tahun. Untuk lebih jelasnya berikut ini merupakan pembahasan hasil dari analisis variabel X (Digitalisasi data kru) serta variabel Y (Kinerja divisi *crewing*). Berdasarkan indikator yang telah ditentukan. Berikut ini adalah data seluruh responden yang dapat di lihat pada uraian di bawah ini:

Tabel 4. 1
Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Jenis Kelamin	Jumlah (orang)	Persentase (%)
1	Laki-laki	18	60%
2	Perempuan	12	40%
	Jumlah	30	100%

Berdasarkan Tabel 4.1 yakni data responden berdasarkan jenis kelamin dapat disimpulkan bahwa pada data responden yang berjenis kelamin laki-laki berjumlah 18 orang atau dengan tingkat persentase sebesar 60% dan untuk Perempuan berjumlah 12 orang dengan persentase 40%.

Tabel 4. 2
Data Responden Berdasarkan Usia

No	Usia Responden	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	<22 Tahun	3	10%
2	22-29 Tahun	14	46,7%
3	30-37 Tahun	10	33,3%
4	38-45 Tahun	3	10%
5	46-50 Tahun	0	0%
	Jumlah	30	100%

Berdasarkan Tabel 4.2 yakni data responden berdasarkan usia responden dapat disimpulkan bahwa responden yang berusia <22 tahun berjumlah 3 orang dengan persentase 10%, usia 22-29 tahun berjumlah 14 orang dengan persentase 46,7%, usia 30-37 tahun berjumlah 10 orang dengan persentase 33,3%, usia 38-45 tahun berjumlah 3 orang dengan persentase 10% dan untuk usia 46-50 tahun tidak ada.

Tabel 4. 3
Data Responden Berdasarkan Pendidikan

No	Pendidikan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	SMA	3	10%
2	D1	6	20%
3	D2	8	26,7%
4	D3	2	6,6%
5	D4/S1	11	36,7%
6	Lainnya	0	0%
	Jumlah	30	100%

Berdasarkan Tabel 4.3 yaitu data responden berdasarkan Pendidikan responden dapat disimpulkan bahwa responden yang memiliki masa Pendidikan SMA berjumlah 3 orang dengan persentase 10%, Pendidikan D1 berjumlah 6 orang dengan persentase 20%, Pendidikan D2 berjumlah 8 orang dengan persentase 26,7%, Pendidikan D3 berjumlah 2 orang dengan persentase 6,6%, Pendidikan D4/S1 berjumlah 11 orang dengan persentase 36,7%, dan pendidikan yang lainnya tidak ada.

B. ANALISIS DATA

Deskripsi penelitian merupakan jawaban yang di berikan oleh responden mengenai pengaruh digitalisasi data kru terhadap divisi kinerja divisi *crewing* di PT. Pertamina International Shipping, yang diserahkan kepada 30 responden dengan menggunakan kuesioner maka penulis data dapat memberikan hasil data, hasil penelitian yang berupa tabel hasil perhitungan untuk variabel X dan tabel perhitungan untuk variabel Y dengan data-data terlampir. Sehingga untuk mengolah data-data yang diperoleh dari jawaban-jawaban pertanyaan yang berasal dari kuesioner,

1. Digitalisasi Data Kru

Tabel 4. 4
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.1

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	8	27%	40
S (4)	16	53%	64
RR (3)	6	20%	18
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	122

Berdasarkan Tabel 4.4 bisa dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 8 orang dengan persentase sebanyak 27%, Setuju (S) sebanyak 16 orang dengan persentase sebanyak 53%, Ragu-Ragu (RR) sebanyak 6 orang dengan persentase sebanyak 20%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0% dan Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Bisa disimpulkan bahwa responden yang paling banyak adalah yang memilih Setuju (S), yang artinya responden setuju bahwa dengan digitalisasi, informasi tentang kru lebih cepat dan akurat dapat diakses oleh pihak terkait.

Tabel 4. 5
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.2

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	5	17%	25
S (4)	18	60%	72
RR (3)	7	23%	21
TS (2)	0	0	0

STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	118

Berdasarkan Tabel 4.5 bisa dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 5 orang dengan persentase sebanyak 17%, Setuju (S) sebanyak 18 orang dengan persentase sebanyak 60%, Ragu-Ragu (RR) sebanyak 7 orang dengan persentase sebanyak 23%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0% dan Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Bisa disimpulkan bahwa responden yang paling banyak adalah yang memilih Setuju (S), yang artinya responden setuju bahwa pemantauan sistem digitalisasi data kru dapat mempengaruhi tingkat akurasi pada kinerja divisi *crewing*.

Tabel 4. 6
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.3

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	10	33%	50
S (4)	15	50%	60
RR (3)	5	17%	15
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	125

Berdasarkan Tabel 4.6 bisa dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 10 orang dengan persentase sebanyak 33%, Setuju (S) sebanyak 15 orang dengan persentase sebanyak 50%, Ragu-Ragu (RR) sebanyak 5 orang dengan persentase sebanyak 17%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0% dan Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Bisa disimpulkan bahwa responden yang paling banyak adalah yang memilih Setuju (S), yang artinya responden setuju bahwa Digitalisasi data kru mengurangi risiko kehilangan data dibandingkan dengan pencatatan manual.

Tabel 4. 7
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.4

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	10	33%	50
S (4)	10	33%	40

RR (3)	10	33%	30
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	120

Berdasarkan Tabel 4.7 bisa dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 10 orang dengan persentase sebanyak 33%, Setuju (S) sebanyak 10 orang dengan persentase sebanyak 33%, Ragu-Ragu (RR) sebanyak 10 orang dengan persentase sebanyak 33%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0% dan Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Bisa disimpulkan bahwa responden yang paling banyak adalah yang memilih Sangat Setuju (SS), Setuju (S), dan Ragu-Ragu (RR), yang artinya responden antara ragu-ragu sampai sangat setuju bahwa Sistem digitalisasi data kru menggunakan enkripsi untuk melindungi informasi sensitif.

Tabel 4. 8
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.5

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	9	30%	45
S (4)	14	47%	56
RR (3)	7	23%	21
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	122

Berdasarkan Tabel 4.8 bisa dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 9 orang dengan persentase sebanyak 30%, Setuju (S) sebanyak 14 orang dengan persentase sebanyak 47%, Ragu-Ragu (RR) sebanyak 7 orang dengan persentase sebanyak 23%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0% dan Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Bisa disimpulkan bahwa responden yang paling banyak adalah yang memilih Setuju (S), yang artinya responden setuju bahwa Pengguna merasa nyaman menggunakan sistem digital untuk mengelola data kru.

Tabel 4. 9
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.6

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	8	27%	40
S (4)	14	47%	56
RR (3)	8	27%	24
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	120

Berdasarkan Tabel 4.9 bisa dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 8 orang dengan persentase sebanyak 27%, Setuju (S) sebanyak 14 orang dengan persentase sebanyak 47%, Ragu-Ragu (RR) sebanyak 8 orang dengan persentase sebanyak 27%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0% dan Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Bisa disimpulkan bahwa responden yang paling banyak adalah yang memilih Setuju (S), yang artinya responden setuju bahwa proses pencatatan dan pemeliharaan data kru menjadi lebih efisien dengan adanya digitalisasi.

Tabel 4. 10
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.7

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	6	20%	30
S (4)	17	57%	68
RR (3)	7	23%	21
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	119

Berdasarkan Tabel 4.10 bisa dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 6 orang dengan persentase sebanyak 20%, Setuju (S) sebanyak 17 orang dengan persentase sebanyak 57%, Ragu-Ragu (RR) sebanyak 7 orang dengan persentase sebanyak 23%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0% dan Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Bisa disimpulkan bahwa responden yang paling banyak adalah yang memilih Setuju (S), yang artinya responden setuju bahwa sistem digital mempermudah pelacakan dan pemenuhan persyaratan

dokumentasi kru sesuai regulasi.

Tabel 4. 11
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.8

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	13	43%	65
S (4)	11	37%	44
RR (3)	6	20%	18
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	127

Berdasarkan Tabel 4.11 bisa dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 13 orang dengan persentase sebanyak 43%, Setuju (S) sebanyak 11 orang dengan persentase sebanyak 37%, Ragu-Ragu (RR) sebanyak 6 orang dengan persentase sebanyak 20%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0% dan Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Bisa disimpulkan bahwa responden yang paling banyak adalah yang memilih Setuju (S), yang artinya responden setuju bahwa Sistem digitalisasi memastikan bahwa data kru selalu terbaru dan akurat.

Tabel 4. 12
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.9

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	8	27%	40
S (4)	12	40%	48
RR (3)	10	33%	30
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	118

Berdasarkan Tabel 4.12 bisa dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 8 orang dengan persentase sebanyak 27%, Setuju (S) sebanyak 12 orang dengan persentase sebanyak 40%, Ragu-Ragu (RR) sebanyak 10 orang dengan persentase sebanyak 33%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0% dan Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Bisa disimpulkan bahwa responden yang

paling banyak adalah yang memilih Setuju (S), yang artinya responden setuju bahwa Digitalisasi data kru meningkatkan akurasi dalam pembuatan laporan.

Tabel 4. 13
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan X.10

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	12	40%	60
S (4)	11	37%	44
RR (3)	7	23%	21
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	125

Berdasarkan Tabel 4.13 bisa dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 12 orang dengan persentase sebanyak 40%, Setuju (S) sebanyak 11 orang dengan persentase sebanyak 37%, Ragu-Ragu (RR) sebanyak 7 orang dengan persentase sebanyak 23%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0% dan Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Bisa disimpulkan bahwa responden yang paling banyak adalah yang memilih Setuju (S), yang artinya responden setuju bahwa Digitalisasi data kru mempercepat proses penyusunan laporan.

Tabel 4. 14
Hasil Kuisioner Variabel X (Digitalisasi Data Kru)

No	Variabel Digitalisasi Data Kru (X)	Jawaban Responden					Total Bobot	Rata-Rata
		SS	S	RR	TS	STS		
1	Dengan digitalisasi, informasi tentang kru lebih cepat dan akurat dapat diakses oleh pihak terkait	8	16	6	0	0	122	4,07
2	Sistem digitalisasi memastikan bahwa data kru selalu terbaru dan akurat	5	18	7	0	0	118	3,93
3	Digitalisasi data kru mengurangi risiko kehilangan data dibandingkan dengan pencatatan manual	10	15	5	0	0	125	4,17

4	Sistem digitalisasi data kru menggunakan enkripsi untuk melindungi informasi sensitif	10	10	10	0	0	120	4,00
5	Pengguna merasa nyaman menggunakan sistem digital untuk mengelola data kru	9	14	7	0	0	122	4,07
6	Proses pencatatan dan pemeliharaan data kru menjadi lebih efisien dengan adanya digitalisasi	8	14	8	0	0	120	4,00
7	Sistem digital mempermudah pelacakan dan pemenuhan persyaratan dokumentasi kru sesuai regulasi	6	17	7	0	0	119	3,97
8	Pemantauan sistem digitalisasi data kru dapat mempengaruhi tingkat akurasi pada kinerja divisi <i>crewing</i>	13	11	6	0	0	127	4,23
9	Digitalisasi data kru meningkatkan akurasi dalam pembuatan laporan	8	12	10	0	0	118	3,93
10	Digitalisasi data kru mempercepat proses penyusunan laporan	12	11	7	0	0	125	4,17

Tabel 4. 15

Tabel Rekapitulasi Data Variabel X

No.	Hasil Jawaban					Total
	SS	S	RR	TS	STS	
1	8	16	6	0	0	30
2	5	18	7	0	0	30
3	10	15	5	0	0	30
4	10	10	10	0	0	30
5	9	14	7	0	0	30
6	8	14	8	0	0	30
7	6	17	7	0	0	30
8	13	11	6	0	0	30
9	8	12	10	0	0	30
10	12	11	7	0	0	30
Total	89	138	73	0	0	300
Persentase	29,67%	46,00%	24,33%	0%	0%	100%

Dari rekapitulasi data variabel X di atas dapat dikatakan bahwa rata-rata responden memilih jawaban sangat setuju (SS) = 29,67%, Setuju (S) = 46,00%, Ragu-Ragu (C) = 24,33%, tidak setuju (TS) = 0%, sangat tidak setuju = 0%. Hal ini dapat diartikan bahwa pengaruh digitalisasi data kru di PT. Pertamina International Shipping mempengaruhi kinerja divisi *crewing*.

2. Kinerja Divisi *Crewing*

Tabel 4. 16
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.1

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	4	13%	20
S (4)	19	63%	76
RR (3)	7	23%	21
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	117

Berdasarkan Tabel 4.16 bisa dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 4 orang dengan persentase sebanyak 13%, Setuju (S) sebanyak 19 orang dengan persentase sebanyak 63%, Ragu-Ragu (RR) sebanyak 7 orang dengan persentase sebanyak 23%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0% dan Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Bisa disimpulkan bahwa responden yang paling banyak adalah yang memilih Setuju (S), yang artinya responden setuju bahwa Kru merasa puas dengan proses penugasan yang dikelola oleh divisi *crewing*.

Tabel 4. 17
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.2

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	7	23%	35
S (4)	17	57%	68
RR (3)	6	20%	18
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	121

Berdasarkan Tabel 4.17 bisa dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 7 orang dengan persentase sebanyak 23%, Setuju (S) sebanyak 17 orang dengan persentase sebanyak 57%, Ragu-Ragu (RR) sebanyak 6 orang dengan persentase sebanyak 20%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0% dan Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Bisa disimpulkan bahwa responden yang paling banyak adalah yang memilih Setuju (S), yang artinya responden setuju bahwa Divisi *crewing* responsif terhadap permintaan dan kebutuhan kru.

Tabel 4. 18
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.3

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	9	30%	45
S (4)	15	50%	60
RR (3)	6	20%	18
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	123

Berdasarkan Tabel 4.18 bisa dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 9 orang dengan persentase sebanyak 30%, Setuju (S) sebanyak 15 orang dengan persentase sebanyak 50%, Ragu-Ragu (RR) sebanyak 6 orang dengan persentase sebanyak 20%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0% dan Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Bisa disimpulkan bahwa responden yang paling banyak adalah yang memilih Setuju (S), yang artinya responden setuju bahwa Divisi *crewing* menyediakan sumber daya yang memadai untuk mengikuti pelatihan dan sertifikasi.

Tabel 4. 19
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.4

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	11	37%	55
S (4)	10	33%	40
RR (3)	9	30%	27
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	122

Berdasarkan Tabel 4.19 bisa dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 11 orang dengan persentase sebanyak 37%, Setuju (S) sebanyak 10 orang dengan persentase sebanyak 33%, Ragu-Ragu (RR) sebanyak 9 orang dengan persentase sebanyak 30%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0% dan Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Bisa disimpulkan bahwa responden yang paling banyak adalah yang memilih Sangat Setuju (SS), yang artinya responden sangat setuju bahwa Divisi *crewing* secara teratur menginformasikan kru tentang jadwal pelatihan yang tersedia.

Tabel 4. 20
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.5

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	7	23%	35
S (4)	15	50%	60
RR (3)	8	27%	24
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	119

Berdasarkan Tabel 4.20 bisa dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 7 orang dengan persentase sebanyak 23%, Setuju (S) sebanyak 15 orang dengan persentase sebanyak 50%, Ragu-Ragu (RR) sebanyak 8 orang dengan persentase sebanyak 27%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0% dan Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Bisa disimpulkan bahwa responden yang paling banyak adalah yang memilih Setuju (S), yang artinya responden setuju bahwa Divisi *crewing* merespons dengan cepat terhadap pertanyaan dan kebutuhan kru.

Tabel 4. 21
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.6

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	6	20%	30
S (4)	17	57%	68
RR (3)	7	23%	21
TS (2)	0	0	0

STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	119

Berdasarkan Tabel 4.21 bisa dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 6 orang dengan persentase sebanyak 20%, Setuju (S) sebanyak 17 orang dengan persentase sebanyak 57%, Ragu-Ragu (RR) sebanyak 7 orang dengan persentase sebanyak 23%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0% dan Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Bisa disimpulkan bahwa responden yang paling banyak adalah yang memilih Setuju (S), yang artinya responden setuju bahwa Proses komunikasi antara divisi *crewing* dan kru berjalan dengan lancar dan efisien

Tabel 4. 22
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.7

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	7	23%	35
S (4)	17	57%	68
RR (3)	6	20%	18
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	121

Berdasarkan Tabel 4.22 bisa dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 7 orang dengan persentase sebanyak 23%, Setuju (S) sebanyak 17 orang dengan persentase sebanyak 57%, Ragu-Ragu (RR) sebanyak 6 orang dengan persentase sebanyak 20%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0% dan Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Bisa disimpulkan bahwa responden yang paling banyak adalah yang memilih Setuju (S), yang artinya responden setuju bahwa Divisi *crewing* memastikan bahwa semua proses perekrutan dan penugasan kru sesuai dengan regulasi yang berlaku.

Tabel 4. 23
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.8

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	10	33%	50
S (4)	13	43%	52
RR (3)	7	23%	21
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	123

Berdasarkan Tabel 4.23 bisa dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 10 orang dengan persentase sebanyak 33%, Setuju (S) sebanyak 13 orang dengan persentase sebanyak 43%, Ragu-Ragu (RR) sebanyak 7 orang dengan persentase sebanyak 23%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0% dan Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Bisa disimpulkan bahwa responden yang paling banyak adalah yang memilih Setuju (S), yang artinya responden setuju bahwa Divisi *crewing* secara rutin memperbarui kebijakan dan prosedur untuk memastikan kepatuhan terhadap peraturan terbaru

Tabel 4. 24
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.9

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	9	30%	45
S (4)	13	43%	52
RR (3)	8	27%	24
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	121

Berdasarkan Tabel 4.24 bisa dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 9 orang dengan persentase sebanyak 30%, Setuju (S) sebanyak 13 orang dengan persentase sebanyak 43%, Ragu-Ragu (RR) sebanyak 8 orang dengan persentase sebanyak 27%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0% dan Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Bisa disimpulkan bahwa responden yang paling banyak adalah yang memilih Setuju (S), yang artinya responden setuju

bahwa Divisi *crewing* menanggapi keluhan atau masalah kru dengan cepat dan efisien.

Tabel 4. 25
Penilaian Responden Mengenai Pertanyaan Y.10

Pendapat	Jumlah Responden	Presentase (%)	Total Bobot
SS (5)	6	20%	30
S (4)	12	40%	48
RR (3)	12	40%	36
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Jumlah	30	100%	114

Berdasarkan Tabel 4.25 bisa dilihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 6 orang dengan persentase sebanyak 20%, Setuju (S) sebanyak 12 orang dengan persentase sebanyak 40%, Ragu-Ragu (RR) sebanyak 12 orang dengan persentase sebanyak 40%, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0% dan Sangat Tidak Setuju (STS) sebanyak 0%. Bisa disimpulkan bahwa responden yang paling banyak adalah yang memilih Sangat Setuju (SS) dan Setuju (S) yang artinya responden antara setuju dan sangat setuju bahwa Divisi *crewing* memberikan bantuan yang memadai dalam menyelesaikan masalah administratif atau operasional.

Tabel 4. 26
Hasil Kuesioner Variabel Y (Kinerja Divisi *Crewing*)

No	Variabel Kinerja Divisi <i>Crewing</i>(Y)	Jawaban Responden					Total Bobot	Rata-Rata
		SS	S	RR	TS	STS		
1	Kru merasa puas dengan proses penugasan yang dikelola oleh divisi <i>crewing</i>	4	19	7	0	0	117	3,90
2	Divisi <i>crewing</i> responsif terhadap permintaan dan kebutuhan kru	7	17	6	0	0	121	4,03
3	Divisi <i>crewing</i> menyediakan sumber daya yang memadai untuk mengikuti pelatihan dan sertifikasi	9	15	6	0	0	123	4,10
4	Divisi <i>crewing</i> secara	11	10	9	0	0	122	4,07

	teratur menginformasikan kru tentang jadwal pelatihan yang tersedia							
5	Divisi <i>crewing</i> merespons dengan cepat terhadap pertanyaan dan kebutuhan kru	7	15	8	0	0	119	3,97
6	Proses komunikasi antara divisi <i>crewing</i> dan kru berjalan dengan lancar dan efisien	6	17	7	0	0	119	3,97
7	Divisi <i>crewing</i> memastikan bahwa semua proses perekrutan dan penugasan kru sesuai dengan regulasi yang berlaku	7	17	6	0	0	121	4,03
8	Divisi <i>crewing</i> secara rutin memperbarui kebijakan dan prosedur untuk memastikan kepatuhan terhadap peraturan terbaru	10	13	7	0	0	123	4,10
9	Divisi <i>crewing</i> menanggapi keluhan atau masalah kru dengan cepat dan efisien	9	13	8	0	0	121	4,03
10	Divisi <i>crewing</i> memberikan bantuan yang memadai dalam menyelesaikan masalah administratif atau operasional	6	12	12	0	0	114	3,80

Tabel 4. 27
Tabel Rekapitulasi Variabel Y

No. Pertanyaan	Hasil Jawaban					Total
	SS	S	C	TS	STS	
1	4	19	7	0	0	30
2	7	17	6	0	0	30
3	9	15	6	0	0	30
4	11	10	9	0	0	30
5	7	15	8	0	0	30
6	6	17	7	0	0	30
7	7	17	6	0	0	30
8	10	13	7	0	0	30
9	9	13	8	0	0	30
10	6	12	12	0	0	30
Total	76	148	76	0	0	300
Persentase	25,33%	49,33%	25,33%	0%	0%	100%

Dari rekapitulasi data variabel Y diatas dapat dikatakan bahwa rata-rata responden memilih jawaban sangat setuju (SS) = 25,33%, setuju (S) = 49,33%, Ragu-Ragu (RR) = 25,33%, tidak setuju (TS) = 0%, tidak setuju (TS) = 0%. Hal ini menjelaskan bahwa dari jawaban pertanyaan mengenai variabel Kinerja divisi *Crewing* (Y) terdapat pengaruh dari variabel Digitalisasi Data Kru (X) di PT. Pertamina International Shipping.

Untuk menentukan apakah dua variabel tersebut saling berhubungan, statistik dapat digunakan untuk mengujinya. Dalam penelitian ini penulis akan menjelaskan pengaruh digitalisasi data kru terhadap kinerja divisi *crewing* PT. Pertamina International Shipping menggunakan metode sebagai berikut:

1. Uji Validitas dan Reliabilitas

a. Uji Validitas

Uji validitas dilakukan untuk mengetahui apakah alat ukur yang disiapkan benar-benar mampu mengukur apa yang harus diukur. Validitas setiap item diuji dengan menggunakan item, yaitu skor setiap item dikaitkan dengan total skor. Skor total merupakan penjumlahan dari skor setiap item. Nilainya dapat dilihat pada tabel statistik total yang dimodifikasi item menggunakan program SPSS 25.0. Masuk ke tabel item total *statistic* di kolom *corrected item total correlation*. Suatu pertanyaan dinyatakan *valid* apabila nilai *r* hitung (nilai korelasi total item terkoreksi) lebih besar dari *r* tabel. Untuk mengetahui hal tersebut, penulis menggunakan korelasi *bivariat Pearson* (produk momen Pearson). Item pertanyaan yang berkorelasi signifikan dengan skor total menunjukkan bahwa item tersebut memberikan dukungan untuk mengungkapkan apa yang ingin diungkapkan. Hasil uji validitas ditunjukkan pada tabel berikut:

1) Hasil Validitas X

Tabel 4. 28

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

Tabel 4. 29

Validitas Variabel X

Variabel	Nilai R Hitung	Nilai R Table	Keterangan
X1	0,625	0.361	VALID
X2	0,456	0.361	VALID
X3	0,623	0.361	VALID
X4	0,652	0.361	VALID
X5	0,528	0.361	VALID
X6	0,751	0.361	VALID
X7	0,567	0.361	VALID

X8	0,433	0.361	VALID
X9	0,563	0.361	VALID
X10	0,424	0.361	VALID

Pada hasil validitas data variabel X menunjukkan hasil data yang valid karena mengacu pada ketentuan apabila nilai $R_{Hitung} > R_{Tabel}$ maka dapat dikatakan data tersebut bersifat valid dan sebaliknya apabila $R_{Hitung} < R_{Tabel}$ maka data tersebut bersifat tidak valid. Pada hasil data variabel X tersebut menunjukkan bahwa data tersebut merupakan data yang valid karena seluruh data nilai R_{Hitung} lebih besar daripada nilai R_{Tabel} , Hal ini menunjukkan terdapat hubungan atau pengaruh antara variabel X dan variabel Y, Dapat dikatakan juga variabel X berpengaruh terhadap variabel Y.

2) Hasil Validitas Y

Tabel 4. 30
Validitas Variabel Y

Variabel	Nilai R Hitung	Nilai R Table	Keterangan
Y1	0,734	0.361	VALID
Y2	0,795	0.361	VALID
Y3	0,849	0.361	VALID
Y4	0,701	0.361	VALID
Y5	0,816	0.361	VALID
Y6	0,731	0.361	VALID
Y7	0,840	0.361	VALID
Y8	0,877	0.361	VALID
Y9	0,831	0.361	VALID
Y10	0,714	0.361	VALID

Pada hasil data variabel Y tersebut menunjukkan bahwa data tersebut merupakan data yang valid karena seluruh data nilai R_{Hitung} lebih besar daripada nilai R_{Tabel} , Hal ini menunjukkan terdapat hubungan atau pengaruh antara variabel X dan variabel Y. Dari kedua hasil validitas tersebut dapat dikatakan bahwa hasil keduanya menunjukkan hasil yang valid, sehingga dapat dikatakan terdapat hubungan atau pengaruh antara variabel X dan variabel Y.

b. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas bertujuan untuk mengetahui apakah alat pengumpul data pada dasarnya menunjukkan ketepatan, keakuratan kestabilan, atau konsistensi alat tersebut dalam mengungkapkan gejala-gejala tertentu dari sekelompok individu, walaupun dilakukan pada waktu yang berbeda. Dalam penentuan tingkat reliabilitas suatu instrumen penelitian, secara umum keandalan dalam kisaran > 0,60 s/d 0,80 baik, serta dalam kisaran > 0,80 s/d 1,00 dianggap sangat baik (Tjiptono & Santoso, 2001:27). Untuk menentukan reliabilitas terhadap butir-butir pertanyaannya variabel dilakukan pengujian dengan komputer program SPSS 25.0 dengan rumus Cronbach's Alpha. Berdasarkan tingkat reliabilitas, hasil uji koefisien reliabilitas terhadap kedua instrumen variabel yang diuji dapat dirangkum pada tabel di bawah ini:

1) Hasil statistik reliabilitas variabel X

Tabel 4. 31
Hasil Statistik Reliabilitas Variabel X

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.758	10

Pada tabel statistik Reliabilitas variabel X tersebut terdapat hasil dari *Cronbach's Alpha* sebesar 0,758, untuk pengaruh digitalisasi data kru (Variabel X), yaitu 0,758 dengan kemampuan baik. Artinya, pertanyaan dari setiap kuesioner adalah reliabel diterima untuk variabel mekanisme pengaruh digitalisasi data kru (Variabel X)

2) Hasil statistik reliabilitas variabel Y

Tabel 4. 32
Hasil Statistik Reliabilitas Variabel Y

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.931	10

Pada tabel statistik Reliabilitas variabel Y tersebut terdapat hasil dari Cronbach's Alpha sebesar 0,931, untuk kinerja divisi crewing (Variabel Y), yaitu 0,931 dengan kemampuan baik. Artinya, pertanyaan dari setiap kuesioner adalah reliabel diterima untuk variabel kepuasan pelanggan (Variabel Y). Dari Kedua hasil tabel statistik Realibilitas tersebut menunjukkan bahwa variabel X dan variabel Y bersifat Reliabel atau Handal, hal ini menunjukkan bahwa nilai konsistensi Instrumen Penelitian tersebut sudah baik.

2. Uji Normalias

Uji normalitas adalah tes statistik yang digunakan untuk menentukan apakah sekelompok data mengikuti distribusi normal. Uji ini penting dalam statistik karena banyak metode analisis data yang mengasumsikan bahwa data bersifat normal.

Tabel 4. 33
Hasil Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		30
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	5.03701582
Most Extreme Differences	Absolute	.092
	Positive	.065
	Negative	-.092
Test Statistic		.092
Asymp. Sig. (2-tailed)		.200 ^{c,d}

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

d. This is a lower bound of the true significance.

Berdasarkan hasil uji normalitas menggunakan *One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test* terhadap residual tidak terstandarisasi pada penelitian ini, didapatkan hasil uji yang diperoleh adalah 0.092 dengan nilai signifikansi asimtotik (2-tailed) sebesar 0.200 setelah koreksi signifikansi *Lilliefors*. Hasil ini menunjukkan bahwa nilai signifikansi lebih besar dari tingkat signifikansi yang umum digunakan ($\alpha = 0.05$), sehingga tidak ada alasan untuk menolak hipotesis nol yang menyatakan bahwa

data residual berdistribusi normal. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa data residual dalam penelitian ini mengikuti distribusi normal.

3. Uji Koefisien Korelasi

Untuk mengetahui bagaimana hubungan kompetensi terhadap kinerja maka dilakukan uji korelasi.

Tabel 4. 34

Hasil dari Model Summary

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.860 ^a	.740	.730	1.53785

a. Predictors: (Constant), Digitalisasi_Data_Kru

b. Dependent Variable : Kinerja_Divisi_Crewing

Tabel 4. 35

Pedoman Untuk Memberikan Interpretasi Koesfien Korelasi

Internal Koefien	Tingkat Hubungan
Antara 0.00 – 0.99	Korelasi Sangat Rendah
Antara 0.20 – 0.399	Korelasi Rendah
Antara 0.40 – 0.599	Korelasi Sedang
Antara 0.60 – 0.799	Korelasi Kuat
Antara 0.80 – 1.00	Korelasi Sangat Kuat

Nilai korelasi sebesar $R=0,860$ yang berarti tingkat hubungannya antara variabel bebas dan variabel terikat mempunyai Korelasi Sangat Kuat.

4. Uji Koefisien Penentu (*Coefficient of Determination*)

Untuk mengukur besarnya kontribusi variabel X terhadap naik turunnya variabel Y dapat dicari dengan rumus :

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

$$KP = 0,860 \times 100 \%$$

$$KP = 0,740 \times 100\%$$

$$KP = 74\%$$

Tabel 4. 36
Hasil dari Model Summary

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.860 ^a	.740	.730	1.53785

a. Predictors: (Constant), Digitalisasi_Data_Kru

b. Dependent Variable : Kinerja_Divisi_Crewing

Dari hasil perhitungan diatas diperoleh koefisien determinasi (R^2) sebesar **0,740** yang mengandung pengertian bahwa pengaruh variabel bebas (Digitalisasi Data Kru) terhadap variabel terikat (Kinerja divisi *crewing*) adalah sebesar **74%**, sedangkan sisanya **26%** dipengaruhi oleh variabel-variabel lain.

5. Analisis Regresi Linear Sederhana

Untuk mengetahui hubungan antara digitalisasi data kru (variabel x) kinerja divisi *crewing* (variabel y) akan dilakukan regresi linear sederhana dengan menggunakan rumus :

$$Y = a + bX$$

Tabel 4. 37
Hasil Uji Regresi Linear Sederhana

Coefficients ^a					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	15.067	2.809		5.364	.000
Digitalisasi_Data_Kru	.615	.069	.860	8.921	.000

a. Dependent Variable: Kinerja_Divisi_Crewing

Berdasarkan perhitungan pada tabel diatas maka nilai B pada Constant (a) adalah 15.067 sedangkan nilai kompetensi (b) adalah 0.615 sehingga persamaan regresinya dapat ditulis:

$$Y = 15.067 + 0.615 X$$

Dari persamaan regresi tersebut dapat dilihat bahwa pengaruh digitalisasi data kru terhadap kinerja divisi *crewing* adalah searah (positif), hal tersebut ditunjukkan

pada koefisien regresi atau nilai b dalam persamaan regresi tersebut yang menunjukkan angka positif sebesar 0.615 yang berarti bahwa setiap peningkatan dalam digitalisasi data kru sebesar 1 satuan mengakibatkan kenaikan kinerja divisi *crewing* sebesar 0.615 satuan. Demikian sebaliknya, jika digitalisasi data kru mengalami penurunan 1 satuan maka kinerja divisi *crewing* mengalami penurunan sebesar 0.615 satuan.

6. Uji Hipotesis

Dari perhitungan yang didapat mengenai koefisien korelasi dan juga penentu, maka uji hipotesis dapat dilakukan untuk mengetahui pengaruh digitalisasi data kru terhadap kinerja divisi *crewing* di PT. Pertamina International Shipping. Keterangan uji hipotesis yang digunakan penulis adalah sebagai berikut :

Uji hipotesis untuk koefisien korelasi Apabila tingkat kesalahan 5% atau dengan menggunakan alpha (α) 0,05 maka uji pendapt tersebut adalah :

Tabel 4. 38
Hasil Uji Hipotesis

Coefficients ^a					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	15.067	2.809		5.364	.000
Digitalisasi_Data_Kru	.615	.069	.860	8.921	.000

a. Dependent Variable: Kinerja_Divisi_Crewing

Berdasarkan nilai signifikan dari tabel *coefficients* diperoleh nilai signifikansi sebesar $0,000 < 0,050$, sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel pengaruh digitalisasi data kru (X) berpengaruh terhadap variabel kinerja divisi *crewing* (Y)

Sedangkan hasil dari ttabel :

$$ttabel = (\alpha = 0.05 ; df = n - 2)$$

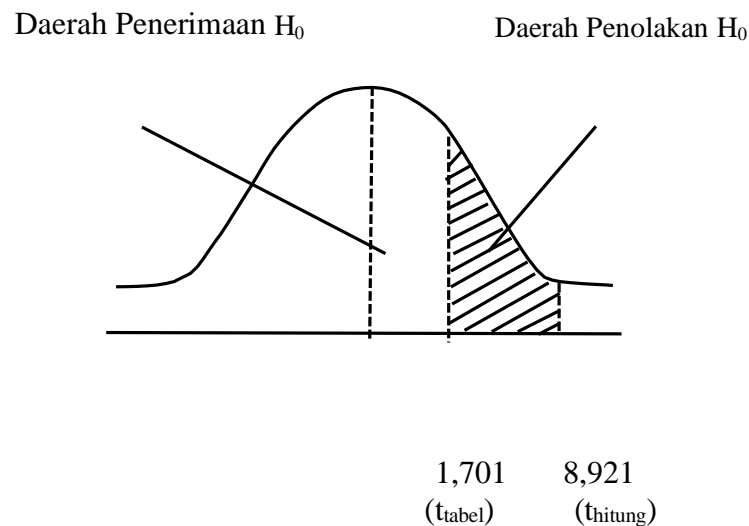
$$ttabel = \alpha = 0,05 ; df = 30 - 2$$

$$ttabel = \alpha = 0,05 ; df = 28$$

$$ttabel = 1.701$$

Karena nilai thitung $>$ ttabel ($8.921 > 1.701$) maka H_0 ditolak dan H_a diterima.

Sehingga dapat diartikan terdapat hubungan yang kuat antara Digitalisasi data kru (variabel X) terhadap kinerja divisi *crewing* (variabel Y).



Gambar 4. 3
Diagram Hasil Uji Hipotesis Variabel X terhadap Variabel Y

C. PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan hasil pengujian diperoleh pembahasan mengenai pengaruh terhadap variabel yang terdiri dari digitalisasi data kru terhadap kinerja divisi *crewing* di PT. Pertamina International Shipping dapat diuraikan sebagai berikut:

- 1) Koefisien Determinasi X terhadap Y diperoleh nilai koefisien determinasi sebesar 0,740. Besarnya kontribusi dari variabel digitalisasi data kru terhadap kinerja divisi *crewing* di PT. Pertamina International Shipping adalah sebesar 74% sedangkan sisanya 26% disebabkan oleh faktor lain yang tidak dianalisis dalam penelitian ini.
- 2) Regresi X terhadap Y diperoleh nilai $Y = 15,067 + 0,615X$. Dari persamaan regresi tersebut terlihat bahwa pengaruh digitalisasi data kru terhadap kinerja divisi *crewing* di PT. Pertamina International Shipping adalah searah (positif). Hal tersebut ditunjukkan pada koefisien regresi atau nilai b dalam persamaan regresi tersebut yang menunjukkan angka positif 0,615 yang mengandung arti bahwa setiap kenaikan satu satuan dari digitalisasi data kru maka diikuti meningkatnya kinerja divisi *crewing* sebesar 0,615 satuan. Demikian pula sebaliknya, jika penerapan digitalisasi data kru mengalami penurunan satu satuan maka menurunnya kinerja divisi *crewing* sebesar 0,615 satuan.

- 3) Pada pengujian hipotesis diketahui signifikansi $0,000 < 0,05$ dan nilai t_{hitung} 8.921 $> t_{tabel}$ 1.701 dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak dan H_a diterima yang berarti terdapat pengaruh signifikan pada variabel digitalisasi data kru terhadap kinerja divisi *crewing* di PT. Pertamina International Shipping.
- 4) Pada kuesioner yang sudah disebar dan diisi oleh responden, pertanyaan yang dominan tinggi adalah pemantauan sistem digitalisasi data kru dapat mempengaruhi tingkat akurasi pada kinerja divisi *crewing* dengan rata-rata nilai 60%, yang artinya digitalisasi data kru dapat meningkatkan akurasi terhadap kinerja divisi *crewing*. Dari keterangan di atas, dapat diinterpretasikan bahwa digitalisasi data kru mempunyai hubungan yang positif terhadap kinerja divisi *crewing* di PT. Pertamina International Shipping.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Dari uraian pembahasan yang telah ditemukan dan hasil analisis data yang sudah diuraikan pada bab-bab sebelumnya, peneliti menguraikan kesimpulan yang merupakan suatu hasil analisis mengenai pengaruh digitalisasi data kru terhadap kinerja divisi *crewing* di PT. Pertamina International Shipping, dan ditarik kesimpulannya sebagai berikut :

1. Uji Hipotesis pertama dalam penelitian ini untuk mengetahui signifikansi antara digitalisasi data kru terhadap kinerja divisi *crewing* di PT. Pertamina International Shipping. Hasil penelitian menunjukkan nilai signifikansi sebesar $0,000 < 0,05$ yang dibuktikan dengan nilai $t \text{ hitung} > t \text{ tabel}$ ($8.921 > 1.701$), maka H_0 ditolak dan H_a diterima. Artinya, terdapat pengaruh digitalisasi data kru terhadap kinerja divisi *crewing* di PT. Pertamina International Shipping.
2. Dari hasil perhitungan koefisien determinasi, digitalisasi data kru memiliki nilai *R Square* sebesar 74%, artinya pengaruh variabel digitalisasi data kru (X) terhadap variabel kinerja divisi *crewing* (Y) berpengaruh sebesar 74% sedangkan sisanya sebesar 26% dipengaruhi oleh variabel-variabel lainnya.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan yang telah didapat dari hasil penelitian ini, maka ada beberapa saran yang penulis akan berikan berhubungan dengan pengaruh digitalisasi data kru terhadap kinerja divisi *crewing* di PT. Pertamina International Shipping, yaitu antara lain :

1. Sebaiknya sistem digitalisasi ini lebih mengoptimalkan fasilitas baik sarana maupun prasarana contohnya yaitu dari segi ruangan yang lebih diperluas dan ditambah komputer atau laptop dan dengan tempat duduk diruang kerjanya yang

mana dapat meningkatkan efektivitas waktu penggunaan sistem digitalisasi yang baik dan sesuai prosedur.

2. Sebaiknya sistem digitalisasi data kru selalu terupdate dan selalu di *crosscheck* pada data data kru kapal yang sudah *expire* atau sudah kadaluarsa, dimana kru kapal sebelum mengambil dokumen – dokumen untuk *on board* bisa di cek terlebih dahulu di sistem DNV atau *Crewing System* agar tidak terjadi missskomunikasi yang membuat kinerja bagian *crewing* menurun.
3. Dalam melaksanakan penggunaan digitalisasi, karyawan harus mengutamakan job dest atau kerjaan sesuai dengan bidangnya yang baik dan efisien. Karyawan harus memastikan bahwa setiap perangkat yang disediakan memenuhi standar kualitas yang tinggi, termasuk sinyal, akun pengguna sistem, keakuratan dan kejelasan. Karyawan harus menjaga serta merawat pada kebersihan dan kelancaran sistem seperti kesehatan komputer atau laptop agar terhindar dari virus.
4. Diharapkan penelitian selanjutnya mengenai digitalisasi pada topik lain di bidang kepelabuhanan, seperti pada fungsi *fleet support* yang bertempat di PT. Pertamina International Shipping untuk implementasikan sistem digitalisasi terhadap data-data manajemen armada, serta fungsi-fungsi lainnya yang berkaitan dengan kepelabuhanan.

DAFTAR PUSTAKA

- Afandi, A. (2018). Pengaruh Motivasi Kerja terhadap Kinerja Karyawan. *Manajemen Indonesia*, 7(1), 25-38.
- Amin, A., & Siahaan, M. (2016). Dokumen sebagai Sumber Sejarah. Dalam S. Suharto (Ed.), *Metode Penelitian Sejarah* (hal. 50-70). Jakarta: Rajawali Pers.
- Arifin, Z. (2017:17). *Statistik untuk Penelitian* (edisi ke-2). Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Armstrong, M. (2006). *A Handbook of Human Resource Management*. London: Kogan Page Publishers.
- Asaniyah, N. (2017). PELESTARIAN INFORMASI KOLEKSI LANGKA: Digitalisasi, Restorasi, Fumigasi. *journal.uui.ac.id*. Diakses pada 10 Mei 2023
- Basuki, A. T. (2014). *Penggunaan SPSS dalam statistik*. Yogyakarta: Danisa Media.
- Bienhaus, K., & Haddud, S. (2018). The Role of Digitalization in Procurement and Supply Chain Management: Challenges and Opportunities. *Journal of Supply Chain Management*, 54(2), 35-52.
- Bouncken, R., Johnson, J. L., & Breitner, M. H. (2021). A Conceptual Framework for Business Model Digitalization: Insights from a Systematic Literature Review. *Journal of Management*, 47(2), 456-482.
- Brennen, J., & Kreiss, C. (2016). Digital transformation and social change. *Journal of Communication*, 66(3), 456-478.
- Burhannudin, B., Zainul, M., & Harlie, M. (2019). Pengaruh Disiplin Kerja, Lingkungan Kerja, dan Komitmen Organisasional terhadap Kinerja Karyawan. *Jurnal Maksipreneur: Manajemen, Koperasi, Dan Entrepreneurship*, 8(2), 191.
- Dewantoro, B., Hidayat, M. F., Syaharani, T. K., Bila, A. D. S., & Anugerah, R. M. (2024). Dewi, A. I. S., & Darma, G. S. (2017). Proses rekrutmen, seleksi, pelatihan, penempatan dan kinerja karyawan. *Jurnal Manajemen Bisnis*, 14(1), 1-18.
- Edison, A. (2016). *Manajemen Kinerja*. Yogyakarta: Andi.
- Edward, J. A. (2016). *Manajemen Sumber Daya Manusia* (edisi ke-2). Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Erwin, L. O. (2020). *Dampak Digitalisasi terhadap Efisiensi Kerja Karyawan*. Universitas Indonesia: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik.
- Etikawati, E., & Udjang, R. (2016). Strategi rekrutmen dan seleksi terhadap kinerja karyawan. *Jurnal Perilaku dan Strategi Bisnis*, 4(1).

- Fahmi, A. (2017). Analisis Pengaruh Motivasi terhadap Kinerja Karyawan. *Manajemen Bisnis Indonesia*, 5(2), 188-202.
- Ghozali, I. (2013). Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program SPSS. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Gottschalk, L. (1969). *Understanding History: A Critical and Comparative Study of the Writings of Historians* (edisi ke-6). New York: Alfred A. Knopf.
- Hakim, F., & Khair, H. (2020). Manajemen Kinerja Karyawan.
- Hamali, A. Y. (2016). Hubungan Kinerja dengan Tujuan Strategi Organisasi. *Jurnal Manajemen Strategis*, 12(3), 98-107.
- Hamdiah. (2016). Pengaruh Kompensasi, Lingkungan Kerja, dan Kepemimpinan Terhadap Kinerja Karyawan. *Jurnal Manajemen Sumber Daya Manusia*, 10(1), 5-15.
- Handayani. (2020:50). *Metode Penelitian Kualitatif* (edisi revisi). Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Hariwijaya, M. (2017). Manajemen Rekrutmen dan Seleksi.
- Hermaddin, H. (2017). Manajemen Sumber Daya Manusia. Penerbit ABC. Mathis, R. L., & Jackson, J. H. (Tahun). *Human Resource Management*.
- Hess, T., Müller, S., & Schmidt, B. (2016). Digitalisierung in der Produktion: Eine empirische Untersuchung. *Zeitschrift für Betriebswirtschaft*, 86(3), 257-278.
- Implementasi Digitalisasi dan Teknologi Untuk Perkembangan dan Strategi Bisnis Kru V Jasa Pengelola Sosial Media dari Sisi Pemasaran. *Jurnal Riset dan Inovasi Manajemen*, 2(1), 212,2016.
- Ismail, M. I. (2010). Kinerja dan kompetensi guru dalam pembelajaran. *Lentera Pendidikan: Jurnal Ilmu Tarbiyah dan Keguruan*, 13(1), 44-63.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2013). Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 70 Tahun 2013 tentang Standar Kompetensi Awak Kapal. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Kokatto. (2022). Digitalisasi adalah: Pengertian dan Manfaatnya bagi Bisnis.
- Kurniawan, A. (2017). Peran Awak Kapal dalam Keamanan Pelayaran. *Maritim Indonesia*, 5(2), 35-42.
- Luturmas, F. B., Lia, R., & Tandiombo, M. (2023). Proses penanganan masalah crewing department dalam perekrutan anak buah kapal (ABK) Pada PT. Permata Bahari Shipping. *Jurnal Maritim*, 13(2), 18-28.
- Mangkunegara, A. A. P. (2017). *Evaluasi Kinerja Sumber Daya Manusia*. Bandung: PT

Remaja Rosdakarya.

- Mangkunegara, A. P. (2017). *Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan*. Penerbit XYZ.
- Mangkunegara, A. P. (2000). *Evaluasi Kinerja Karyawan*.
- Mudiyanto, Budiman. (2019). Analisis Keterampilan Awak Kapal dalam Menghadapi Situasi Darurat. *Jurnal Maritim Indonesia*, 10(2), 55-68.
- Mudiyanto, Budiman. (2020). *Kamus Istilah Perkapalan*. Yogyakarta.
- Nugraha, A. (2023). *UMKM dalam Digitalisasi Nasional*. Jakarta: Cendikia Mulia Mandiri.
- Otlet, P. (2015). *Dokumentasi dan Informasi: Teori dan Praktik*.
- Pekkala, S., & Collin, J. (2015). *The Digital Economy: A Framework for Analysis* (hlm. 8). Oxford: Oxford University Press.
- Poltak, A., & Sarton, B. (2019). *Analisis Kinerja Organisasi*. Penerbit JKL.
- Sinambela, L. P. (2012). *Kinerja dan Produktivitas Kerja*.
- Prastiani, I., & Subekti, S. (2019). Digitalisasi manuskrip sebagai upaya pelestarian dan penyelamatan informasi (studi kasus pada museum radya pustaka surakarta). *Jurnal Ilmu Perpustakaan*, 6(3), 141-150.
- Rerung, B. (2019). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Yogyakarta: Andi.
- Ritter, T., & Pedersen, T. (2020). The Evolution of Digitalization: Increased Availability of Digital Data. *Journal of Information Systems*, 34(2), 115-132
- Rivai, V. (2013). *Manajemen Sumber Daya Manusia untuk Perusahaan*. Yogyakarta: Andi.
- Sandewa, F. (2018). Kinerja dan Tanggung Jawab dalam Organisasi. *Jurnal Manajemen dan Bisnis*, 15(2), 97-110.
- Setiawati, R., Setyawati, A., & Akira, H. F. (2018). Kepemimpinan di atas Kapal. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (Jmtranslog)*, 5, 341.
- Shrivastava, R. (2017). Digital Transformation: A Comprehensive Review. *Journal of Information Systems Management*, 35(3), 5-22.
- Simamora, P. (2015). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Yogyakarta: Andi.
- Sinaga, O. S. (2020). *Manajemen Kinerja dalam Organisasi Modern*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Siregar, Y. B. (2019). Digitalisasi Arsip: Sebuah Pendekatan Baru dalam Pengelolaan Informasi. *Jurnal Ilmu Informasi*, 12(2), 55-68.
- Sudaryono. (2015). *Metode Penelitian: Teori dan Praktik*. Penerbit ABC.
- Sugiyono. (2017:286). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung.

- Sugiyono. (2018). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2019). Metode Penelitian Pendidikan: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Penerbit Alfabeta.
- Sundarti, S., & Dekanawati, V. (2020). Analisa Rekrutmen, Seleksi dan Penempatan Kru Terhadap Kinerja Kru Kapal di PT. MCS Internasional Jakarta. Majalah Ilmiah Bahari Jogja, 18(1), 14-22.
- Sutrisno, E. (2016). Pengaruh Motivasi terhadap Kinerja Karyawan. Jurnal Manajemen, 5(2), 172-185.
- Terry, George. (2021). Manajemen Organisasi Modern. Jakarta: Gramedia.
- Torang, R. (2014). Manajemen Sumber Daya Manusia. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Undang-Undang Republik Indonesia. (2008). Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 58, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4821.
- Veritas, D. N. (2006). Free spanning pipelines. Recommended practice DNV-RPF105, 1-46.
- Wibowo, A. B. (2017). Pengaruh Penilaian Kinerja terhadap Motivasi Karyawan. Manajemen Sumber Daya Manusia, 5(2), 186-200.

Lampiran 1

Hasil Perhitungan Responden Terhadap Variabel X

No. Resp	Pertanyaan Variabel X (Digitalisasi Data kru)										
	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	Total
1	4	4	4	5	4	5	3	5	3	4	41
2	4	4	4	5	5	5	3	5	3	3	41
3	3	3	3	3	3	3	4	5	3	3	33
4	4	5	5	5	5	5	4	5	3	3	44
5	4	3	3	3	4	4	4	5	4	4	38
6	4	4	4	4	4	4	4	5	5	4	42
7	4	4	4	4	3	3	3	3	3	4	35
8	3	3	3	3	4	5	5	5	5	5	41
9	4	5	5	5	4	3	3	3	3	5	40
10	3	4	4	4	4	4	4	4	4	5	40
11	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	41
12	4	4	4	3	3	3	3	3	3	5	35
13	3	4	4	4	4	5	5	5	4	5	43
14	5	5	5	5	3	4	4	4	4	5	44
15	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	44
16	5	4	5	4	4	4	4	3	3	4	40
17	5	4	5	5	3	4	4	4	4	4	42
18	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
19	5	3	4	3	5	5	5	5	5	5	45
20	5	4	5	5	5	4	5	4	5	5	47
21	4	3	4	3	5	4	5	5	5	3	41
22	3	3	3	3	3	3	4	5	5	5	37
23	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	37
24	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	41
25	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	41
26	3	3	4	3	5	3	3	3	3	3	33
27	5	4	5	5	5	5	4	5	5	5	48
28	4	4	4	3	4	3	3	4	4	4	37
29	4	4	3	3	3	3	4	4	4	4	36
30	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	39
	122	118	125	120	122	120	119	127	118	125	1216

Lampiran 2

Hasil Perhitungan Responden Terhadap Variabel Y

No. Resp	Pertanyaan Variabel Y (Kinerja divisi <i>crewing</i>)										Total
	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8	Y9	Y10	
1	4	4	4	5	4	4	4	4	5	4	42
2	4	4	4	5	5	4	4	4	5	5	44
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	30
4	4	5	5	5	5	4	5	5	5	5	48
5	4	3	3	3	3	4	3	3	3	3	32
6	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
7	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
8	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	30
9	4	5	5	5	4	4	5	5	5	4	46
10	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	38
11	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
12	4	4	4	3	3	4	4	4	3	3	36
13	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	38
14	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
15	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
16	5	4	5	4	5	5	4	5	4	5	46
17	5	4	5	5	5	4	4	5	4	5	46
18	4	5	5	3	4	4	4	5	5	3	42
19	4	4	4	5	3	3	3	3	3	3	35
20	4	4	4	5	4	5	5	5	5	3	44
21	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	31
22	4	5	5	5	4	4	4	4	4	3	42
23	4	3	3	3	4	4	4	4	4	3	36
24	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	34
25	4	4	4	4	4	5	5	5	4	4	43
26	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	35
27	4	5	5	5	4	4	4	4	4	4	43
28	3	4	4	4	4	4	4	3	3	4	37
29	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	39
30	4	4	4	3	5	5	5	5	5	3	43
	117	121	123	122	119	119	121	123	121	114	1200

Uji Validitas Variabel X

[illegible]

X08	Pearson Correlation	-.095	-.246	-.266	.000	.273	.600**	.482**	1	.537**	.047	.433*
	Sig. (2-tailed)	.619	.190	.156	1.000	.144	.000	.007		.002	.806	.017
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X09	Pearson Correlation	.199	-.215	-.042	-.106	.245	.296	.718**	.537**	1	.463*	.563**
	Sig. (2-tailed)	.292	.253	.826	.578	.191	.113	.000	.002		.010	.001
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
X10	Pearson Correlation	.168	.159	.135	.105	-.137	.117	.271	.047	.463*	1	.424*
	Sig. (2-tailed)	.375	.402	.477	.581	.469	.537	.147	.806	.010		.019
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Total	Pearson Correlation	.625**	.456*	.623**	.652**	.528**	.751**	.567**	.433*	.563**	.424*	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.011	.000	.000	.003	.000	.001	.017	.001	.019	
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30

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

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Lampiran 4

Uji Validitas Variabel Y

[illegible]

Y08	Pearson Correlation	.621**	.605**	.683**	.373*	.702**	.754**	.877**	1	.826**	.513**	.877**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.042	.000	.000	.000		.000	.004	.000
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y09	Pearson Correlation	.453*	.605**	.564**	.487**	.692**	.609**	.807**	.826**	1	.486**	.831**
	Sig. (2-tailed)	.012	.000	.001	.006	.000	.000	.000	.000		.007	.000
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Y10	Pearson Correlation	.477**	.420*	.547**	.569**	.681**	.393*	.488**	.513**	.486**	1	.714**
	Sig. (2-tailed)	.008	.021	.002	.001	.000	.032	.006	.004	.007		.000
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Total	Pearson Correlation	.734**	.795**	.849**	.701**	.816**	.731**	.840**	.877**	.831**	.714**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30

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

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Lampiran 5

Sertifikat Keterampilan dan MCU (*Medical Certificate*)



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT



MINISTRY OF TRANSPORTATION OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

SERTIFIKAT KETERAMPILAN
CERTIFICATE OF PROFICIENCY

Nomor Seri / Serial No. CP5367957

Nomor Sertifikat / Certificate No. 6201037128390722

Dengan ini dinyatakan bahwa
This is to certify that

Nama : **ADRI SETIAWAN DWI PUTRA**
Name

Tempat dan tanggal lahir : **JAKARTA, 09 January 1985**
Place and date of birth

telah menyelesaikan pelatihan dan lulus evaluasi :
has completed approved training and passed the assessment of

BASIC TRAINING FOR OIL AND CHEMICAL TANKER CARGO OPERATIONS Revalidation

yang dilaksanakan oleh : Pertamina Maritime Training Center - Jakarta di : Jakarta
which has held by at : 03 June 2015 to 03 June 2015

Sesuai ketentuan STCW 1978 beserta dengan amandemennya, Peraturan : Chapter V, Section A-V/1-1-1 STCW 2010
in accordance with the provisions of STCW 1978 as amended, Regulation Chapter V, Section A-V/1-1-1 STCW 2010

yang telah mendapat pengesahan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut selaku Administrasi.
which has been approved by the Directorate General of Sea Transportation as Administration.

Jakarta, 07 December 2022

Tandatangan Pemilik
Signature of the Holder




PERTAMINA
CTA-22-11-00116
C022



Direktur Jenderal Perhubungan Laut
Director General of Sea Transportation
Ketua/Direktur/Kepala
Principal/Director/Head

Capt. BRAHMA ADEYANTO



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT



MINISTRY OF TRANSPORTATION OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

SERTIFIKAT KETERAMPILAN
CERTIFICATE OF PROFICIENCY

Nomor Seri / Serial No.

CP5367911

Nomor Sertifikat / Certificate No.

6201037128230716

Dengan ini dinyatakan bahwa
This is to certify that

Nama : **ADRI SETIAWAN DWI PUTRA**
Name

Tempat dan tanggal lahir : **JAKARTA , 09 JANUARY 1985**
Place and date of birth

telah menyelesaikan pelatihan dan lulus evaluasi :
has completed approved training and passed the assessment of

BRIDGE RESOURCE MANAGEMENT Revalidation

yang dilaksanakan oleh : **Pertamina Maritime Training Center - Jakarta**
which has held by

di : **Jakarta**
at : 16 January 2013 to 16 January 2013

Sesuai ketentuan STCW 1978 beserta dengan amandemennya, Peraturan : *Section A-I/1 STCW 2010*
in accordance with the provisions of STCW 1978 as amended, Regulation Section A-I/1 STCW 2010
yang telah mendapat pengesahan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut selaku Administrasi.
which has been approved by the Directorate General of Sea Transportation as Administration.

Tandatangan Pemilik
Signature of the Holder



P-C005

Jakarta, 05 December 2022

Ata Direktur Jenderal Perhubungan Laut
Director General of Sea Transportation
Kepala Direktorat/Kepala
Principal/Director/Head

Capt. BRAHMA ADEYANTO





Nomor Seri: BKKP 22012191
Serial Number

REPUBLIK INDONESIA
Republic of Indonesia
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
Ministry of Transportation
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
Directorate General of Sea Transportation

SERTIFIKAT KESEHATAN PELAUT
Seafarer's Medical Certificate

Nomor Sertifikat : 6200542514MC0622
Certificate Number
Nama Lengkap : ASEP SUPYANI
Full Name
Tempat/Tgl Lahir : SUKABUMI/MAY 12, 1980
Place/Date of Birth
Jenis Kelamin : MALE
Gender
Kewarganegaraan : INDONESIAN
Nationality

Sertifikat ini diterbitkan oleh Administrator Maritim dan memenuhi persyaratan pemeriksaan kesehatan pelaut sesuai dengan ketentuan STCW 1978 beserta amandemennya dan MLC 2006, pelaut dinyatakan :
This certificate is issued by authority of Maritime Administrator and in compliance with the requirements of the medical examination for seafarers as the provision of International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1978 as amended and Maritime Labour Convention (MLC) 2006; the seafarer has been declared :
☒ SEHAT untuk bekerja di atas kapal
FIT to work on board
☐ SEHAT dengan pembatasan untuk bekerja di atas kapal
FIT with restriction to work on board

Untuk Jabatan : MASTER
Position On Board
Tempat Pemeriksaan : RS. PERTAMINA JAYA
Approved Place of Examination by Authority
Tanggal Pemeriksaan : APRIL 19, 2022
Date of Examination
Masa Berlaku : APRIL 18, 2024
Expiration of Validity
Dokter Pemeriksa : dr. DIANA SAFITRI
Name of Physician
Alamat Praktik : JL. JENDERAL AHMAD YANI NO. 2 JAKARTA PUSAT
Address of Physician



ASEP SUPYANI

Tanda Tangan Yang Diperiksa
Applicant Signature



dr. DIANA SAFITRI

19821208202011009

Cap RS/Klinik & Tanda Tangan Dokter Pemeriksa
Stamp and Medical Practitioner Signature Approved

Sertifikat Kesehatan ini berlaku maksimal 24 bulan sejak tanggal periksa bagi pelaut berusia lebih dari 18 tahun dan maksimal 12 bulan bagi usia kurang dari 18 tahun.
The Medical Certificate shall be valid for no more than 24 months from the date of the Examination for those over 18 years of age and for no more than 12 months for those under 18 years of age.



Lampiran 6

Tabel data sertifikat kru kapal *expired* Agustus 2022 – Juli 2023

No	Nama	Jabatan	Sertifikat belum lengkap (<i>expired</i>)	Jumlah sertifikat belum lengkap (<i>expired</i>)
1.	Setyo Mahardika	Mualim I	BOCT	1
2.	Juantonius Rumapea	Masinis II	BLGT	1
3.	Julius Dendeng	Mandor	AFF	1
4.	Dede Isnani	Juru Mesin	RASE	1
5.	Muhammad Irsyad	Mualim I	IMDG	1
6.	Dio Shanria Putra	Mualim II	BRM	1
7.	Fernando Frendji	Mualim I	IMDG	1
8.	Iwan Hermawan	Nakhoda	ECDIS	1
9.	Ramadhany Aditya	Mualim III	ARPA, MC	2
10.	Adi Nugroho	Mualim I	SBSOT	1
11.	Rauf	Nakhoda	RADAR, MFA, BRM	3
12.	Denny Paijin	Nakhoda	ECDIS	1
13.	Muhammad Irsyad	Mualim I	MC	1
14.	Tomi Kadi	Masinis II	MC, BOCT, ERM, SSO	4
15.	Angga Hendra Saputro	Masinis II	AOT	1
16.	Aprizal Mochtiyandi	Masinis II	ERM	1
17.	Syachban	Masinis I	SDSD	1
18.	Immanuel Pandiangan	Mualim I	BRM, MC	2
19.	Ramadhan Al Hamsa	Mualim I	BRM	1
20.	Sri Murwanto	Masinis I	ERM	1
21.	Sukahar	Pwa. Listrik	BOCT, MC, MFA	3
22.	Adi Prasetyo	Nakhoda	IMDG	1
23.	Poltak Parulian	Bosun	BST	1
24.	Johan Lesse	Nakhoda	ARPA, BOCT	2
25.	Arman Budianto	Masinis II	ERM, MC, MFA, SSO	4
26.	Prawoto	Nakhoda	ARPA, BRM, RADAR	3
27.	Suherman	Mualim II	BRM, ECDIS	2
28.	Amron Hasudungan	Masinis II	IMDG	1

29.	Imam Sugiarto	Mualim II	BLGT	1
30.	Ferdanu Kuncoro	Mualim I	ARPA	1
31.	Romi Yulius	Masinis I	ERM	1
32.	Agus Soleh	Mandor	RASE	1
33.	Suparto	Juru Mudi	BLGT	1
34.	Purnomo	Juru Mudi	BLGT	1
35.	Syaifudin Kamsia	Juru Mudi	AFF	1
36.	Reymon Nicodemus	Nakhoda	BOCT, BRM	2
37.	Andhika Dwi Cahyo	Mualim I	BLGT	1
38.	Dedy Chandra Ariyanto	Mualim I	BOCT	1
39.	Widodo Yuwono	Masinis II	BOCT	1
40.	Achmad Syafei	Mualim II	ARPA	1
41.	Dodi Novanto	Juru Mudi	BLGT	1
42.	Burhanudin	Mualim III	BRM	1
43.	Christian Edy Riung	Kelasi	BST	1
44.	Edy Irwan Sidabutar	Pwa. Listrik	AOT, BOCT, BLGT	3
45.	Joko Heryanto	Juru Mesin	SAT, SDS	2
46.	Reindra Arifianto	Pwa. Listrik	PSCRB	1
47.	Horas Torang Marsito	Mualim III	BOCT	1
48.	Dadan Darmawan	Mualim II	BOCT	1
49.	Doddy Christian Nabahan	Mualim IV	BOCT	1
50.	Vandi Wahyudi	Pwa. Listrik	BOCT	1
51.	Mohamad Ali Basyah	Masinis I	SSO	1
52.	Edward	Pwa. Listrik	ERM	1
53.	Adipta Bayu Andrianto	Mualim II	IMDG	1
54.	Dadik Hendro Martopo	Masinis II	ALGT, AOT	2
55.	Lasman Adhi Dhana	Masinis II	SSO	1
56.	Hendrawan Widiyanto	Masinis II	ERM	1
57.	Muhamad Yakub	Juru Mudi	RASD	1
58.	Wahyu Endro Wibowo	Nakhoda	BOCT	1
59.	Titut Pandiga	Mualim I	ARPA, RADAR, SSO	3
60.	Riswan	Juru Mesin	RASE	1
61.	Herma Junus Karmani	Juru Mesin	RASE	1
62.	Poreman Nainggolan	Masinis I	ERM	1
63.	Anwar Manurung	Masinis III	BLGT	1

64.	Arendra Pramadikya	Mualim I	SSO	1
65.	Tapin Jamaludin	Pelayan	AOT	1
66.	Widi Hermawan	Nakhoda	BRM	1
67.	Joyo Pranoto	Mualim I	MC	1
68.	Muhammad Faisal Harsya	Juru Mudi	SDSD	1
69.	Franky Setiawan	Pwa. Listrik	SAT	1
70.	Mohammad Irfan Djonni	Masinis I	AFF, ERM	2
71.	Priyantono	Masinis II	SDSD	1
72.	Hendra Kurniawan	Juru Mesin	RASE	1
73.	Ahmad Fauzi	Juru Mudi	RASD	1
74.	Ari Setiawan	Pwa. Listrik	BOCT	1
75.	Dedy Novdianto	Nakhoda	RADAR,BOCT, MFA, MC, ECDIS, ARPA, BRM, SSO	8
76.	Kenly Talahaturuson	Mualim II	ECDIS	1
77.	Deby Maradona Palele	Nakhoda	BRM, ECDIS, IMDG, MC, MFA, SSO	6
78.	Bambang Nurdyanto	Mualim I	BLGT	1
79.	Amsal Palembang	Mualim III	BRM, ECDIS, MC, SSO	4
80.	Indra	Nakhoda	SSO	1
81.	Agus Arif	Mualim I	ARPA, BLGT, BOCT, BRM, ECDIS, MC, MFA, RADAR, SSO	9
82.	Ronal Daniel	Mualim I	MC, ARPA	2
83.	Fatullah Asnhori	Mualim I	ECDIS	1
84.	Galih Lodaya Febrianda	Mualim II	SSO	1
85.	Joyo Pranoto	Mualim I	BRM, ECDIS	2
86.	Yoga Permana	Mualim II	AFF, BST	2
87.	Dona Kurnia	Nakhoda	RADAR	1
88.	Mukhamad Fakhruddin	Mualim I	ARPA, RADAR	2
89.	Dany Hidayat	Masinis III	SSO	1
90.	Hasriandi	Masinis III	BOCT, MC	2
91.	Suyanto	Masinis I	IMDG	1
92.	Juri Winantyo Hadi	Masinis I	ACT, BLGT, BOCT, PSCRB, SSO	5

93.	Arief Akbar	Mualim III	MC	1
94.	Suheri	Nakhoda	MFA, BLGT, BOCT	3
95.	Harmuzhan	Nakhoda	BLGT	1
96.	Fitra Juanda Triana	Nakhoda	RADAR	1
97.	Warsito	Masinis I	IMDG, BLGT	2
98.	Heri Supriyanto	Masinis I	IMDG	1
99.	Muslimin	Mualim II	BOCT, MC, RADAR, SAT	4
100.	Panji Pratama	Mualim II	MC, MFA, RADAR	3
101.	Yudi Nur Ichsanudin	Mualim I	IMDG, MC, MFA, SSO	4
102.	Thomas Harkae Lazar	Juru Mesin	RASE, SAT	2
103.	Moh Iswahyudi	Nakhoda	RADAR, MC, SSO	3
104.	Raden Gentar Andhika	Kelasi	AOT, BOCT	2
105.	Ahmad Fadli Permana	Mualim I	MC, MFA, RADAR	3
106.	Muhamad Hanif Fatkhuriza	Mualim II	BOCT, AFF, MFA, ECDIS	4
107.	Abdul Majid	Opr. Pompa	SAT, BOCT	2
108.	Agus Prayikno	Masinis II	IMDG, SSO	2
109.	Dani Haryadi Umasangadji	Masinis II	BOCT, MC, MFA, SSO	4
110.	Ervantoro Aminuddin Iskandar	Mualim I	IMDG, MC, MFA, RADAR, SSO	5
Jumlah				178

Sumber : Data excel dari sistem dnv di PT. Pertamina International Shipping

Lampiran 7

Display menu DNV (Det Norske Veritas)

ShipManager Crewing 2.3.0.2

File Edit View Reports Tools Help

Welcome

Hello, Heri Pinuji

☒ Show only my vessels

General state:

0 Unread system logs

0 New crew members added by agencies without personnel number

952 Expiring/expired qualifications found

0 Missing/expired rank specific qualifications

44078 Unreviewed changes to crew qualifications found

Fleet/vessel state:

0 Crew changes without planned reliever

0 Crew member signed off without an approved appraisal

0 Crew member are due for sign off

0 Crew member are overdue for sign off

Show crewer ☒

Crew Management Welcome Crew Mask Crew List

Search

14:45 06/07/2023

ShipManager Crewing 2.3.0.2

File Edit View Reports Tools Help

Crew Mask

Personnel

State: n.a.

Next: n.a.

Sync. Changes

Personal Numbers:

6200117919

Add

Delete

Special Arrangements: ☐ Relevant to accounting

Title/Prefix: (none)

Surname: Sukardi

Name of Birth: Forename: Middlename: Gender: male DoB: 29-04-1972 PoB: SRAGEN Country ofB: INDONESIA Nationality: Indonesian Marital state: MARRIED Airports: Add Delete

Main Contact: ☐ Data privacy declaration

Street: PERUM PESONA KOTAMUNGKID F-9 No: Addendum: City: District: 14.5 ZipCode: 30 State: Country: INDONESIA Phone: 0813 9365 4418 Mobile: Email (private): Email: sukadivien@gmail.com

Other ID: Tax ID: 25.776.421.7-524.000 SSN: 3308102904720003

Created by: ADMGINW (01-01-2021)

Last changed by: per anani (25-03-2023)

Crew Experience

Personal Appraisals Additional Addresses Kin Bank Account Tariffs Contracts Wages Vessel List Additional Leave Documents - Certificates Career Assignments Trainings Absences Injuries Assessment Digital Documents Languages Sea Service

Selected Document/Certificate:

Type: COP-RATINGS AS ABLE SEAFARER D Doc./Cert. No: 6200117919340716 Remark: Authority: PERTAMINA MARITIME TRAINING Place of Issue: JAKARTA Issued: 16-01-2023 Expires: 09-11-2025 Attachments: 1 Edit Original document filed in office: ☐

Document/Certificate List:

Valid	Doc./Cert. Group	Type	Nationality	Issued	Expires	Doc./Cert. No	Authority	Issue place	Reviewed
<input checked="" type="checkbox"/>	COP-RATINGS AS ABLE SEAFARER D	COP-CRANE OPERATOR	INDONESIAN	27-01-2020	27-01-2020	5/822/AS.02.00/12019	DIPNAKER	JAKARTA	<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	COP-RATINGS AS ABLE SEAFARER D	COP-PSCRB	INDONESIAN	09-11-2020	09-11-2025	6200117919040720	PMTC	JAKARTA	<input type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	COP-RATINGS AS ABLE SEAFARER D	COP-RATINGS AS ABLE SEAFARE	INDONESIAN	16-01-2023	09-11-2025	6200117919340716	PERTAMINA MAR	JAKARTA	<input type="checkbox"/>

Show crewer ☒

Crew Management Welcome Crew Mask Crew List

Search

14:49 06/07/2023

Lampiran 8

Akta Pendirian PT. Pertamina International Shipping



LENNY JANIS ISHAK, SH

NOTARIS KOTA ADMINISTRASI JAKARTA SELATAN

**SK MENTERI KEHAKIMAN DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA**

Tgl. 23 November 2001 No. C-527. HT.03.02-Th.2001

**Jl. Hang Lekir IX No. 1, Jakarta 12120
Telp. : (62-21) 722 1077, 723 0749, Fax. : (62-21) 723 3855**

S A L I N A N

Akta : AKTA PENDIRIAN PERSEROAN TERBATAS
PT PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING
Tanggal : 23 DESEMBER 2016
Nomor : 37

Lampiran 9

PKL (Perjanjian Kerja Laut) Kru Kapal

NO. AL 524/55 / 12 / SYB.TPK. 2022

 **PERTAMINA**
INTERNATIONAL SHIPPING

PT. PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING
PERJANJIAN KERJA LAUT ANTARA
SEAFARERS' EMPLOYMENT AGREEMENT BETWEEN
PT. PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING DENGAN PELAUT WARGA NEGARA INDONESIA
PT. PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING AND INDONESIAN CITIZEN SEAFARER
DENGAN STATUS PEKERJA WAKTU TERTENTU
UNDER NON PERMANENT EMPLOYMENT STATUS

Perjanjian Kerja Laut beserta lampirannya (selanjutnya disebut PKL) ini dibuat oleh dan antara Pemilik Kapal yaitu PT PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING, dalam hal ini diwakili oleh Crewing Manager yang bertindak untuk dan atas nama perusahaan tersebut, beralamat di Patra Jasa Office Tower Lantai 14, Jalan Gatot Subroto Kav 32-34, Jakarta 12950 (selanjutnya disebut PERUSAHAAN) dengan

NAMA : SOPYAN S
NOMOR PEKERJA : 12395128
KODE PELAUT : 6201337241
TEMPAT/ TGL LAHIR : PANGKA JENNE, 17 OKTOBER 1991
ALAMAT : DUSUN PANGKAJENNE RT 02 RW 02
DESA BOTTA KECAMATAN SULI
KABUPATEN LUWU PROVINSI
SULAWESI SELATAN

Selanjutnya dalam PKL disebut sebagai PELAUT.

Para pihak tersebut di atas secara sendiri-sendiri disebut sebagai PIHAK, dan secara bersama-sama disebut sebagai PARA PIHAK. PARA PIHAK setuju untuk mengikatkan diri dalam suatu PKL dengan ketentuan dan syarat yang diatur dalam pasal-pasal sebagai berikut:

This Seafarer Employment Agreement including its exhibits (hereinafter referred to as SEA) are made by and between Ship Owner i.e. PT PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING, in this case represented by Crewing Manager acting for and on behalf of the company mentioned above, having its address at Patra Jasa Office Tower, 14th Floor, Jalan Gatot Subroto Kav 32-34, Jakarta 12950 (hereinafter referred to as the COMPANY), and:

NAME : SOPYAN S
EMPLOYEE ID : 12395128
SEAFARER CODE : 6201337241
PLACE/ DATE OF BIRTH : PANGKA JENNE, 17 OKTOBER 1991
ADDRESS : DUSUN PANGKAJENNE RT 02 RW 02
DESA BOTTA KECAMATAN SULI
KABUPATEN LUWU PROVINSI
SULAWESI SELATAN

hereinafter referred to as SEAFARER.

The parties above are individually referred to as a PARTY, and collectively referred to as PARTIES. The PARTIES agree to bind themselves in a SEA under the terms and conditions contained in the articles as follows:

Pasal 1
PEKERJAAN DAN PENEMPATAN

1.1 PEKERJAAN
PERUSAHAAN akan mempekerjakan PELAUT dengan berdasarkan Undang-Undang Pelayaran beserta aturan pelaksanaannya dan/atau ketentuan perundang-undangan yang terkait lainnya.

1.2 PENEMPATAN
Selama berlakunya PKL, PERUSAHAAN akan menempatkan, menugaskan dan mepekerjakan PELAUT di kapal (-kapal) milik PERUSAHAAN/ afiliasi PERUSAHAAN sebagaimana tercantum pada lampiran 1 PKL untuk kepentingan operasional bisnis PERUSAHAAN.

1.3 PERUBAHAN LAMPIRAN 1
Dalam hal terjadi perubahan penempatan / transfer PELAUT sebagaimana diatur pada Poin 1.2 yang mengakibatkan penyesuaian nama jabatan dan upah PELAUT, maka PARA PIHAK sepakat untuk mengubah isi Lampiran 1 PKL dan Pelaut akan diberikan upah sesuai dengan ketentuan upah yang berlaku di tempat penugasan dan/atau penempatan baru tersebut.

Article 1
EMPLOYMENT AND ASSIGNMENT

1.2 EMPLOYMENT
COMPANY will employ SEAFARER based on the Shipping Law along with its implementing regulations and/or any other related laws and regulations.

1.2 ASSIGNMENT
During the duration of this SEA, the COMPANY will place, assign and employ SEAFARER on board vessel (-vessel) owned by the COMPANY / Affiliation of COMPANY as set forth in Exhibit 1 of SEA for the benefit of COMPANY's business operation.

1.3 AMANDEMENT OF EXHIBIT 1
In the event that there is a change of placement/transfer of SEAFARER as set forth in poin 1.2 which will cause adjustment of position and wages of SEAFARER, THE PARTIES agrees to amend Exhibit 1 and SEAFARER will be paid based on prevailing wage standard at the new place of assignment and / or placement.

Pasal 2
UPAH DAN KOMPENSASI

2.1 UPAH
a) Komponen Upah Bulanan PELAUT, terdiri dari:
(i) Upah Tetap
(ii) Tunjangan Daerah, Vessel Allowances, Fixed Over Time untuk Pwira Kapal, Leave Pay, dan Actual Hourly Over Time
(iii) Upah bulanan yang diberikan kepada PELAUT sudah termasuk insentif dan bonus, sehingga PELAUT sudah tidak

Article 2
WAGE AND COMPENSATION

2.1 WAGE
a) The SEAFARER's Monthly Wage Component consists of:
(i) Fixed Wage
(ii) Site Allowance, Vessel Allowances, Fixed Over Time for Ship Officer and Leave Pay
(iii) Monthly wages given to SEAFARERS include incentives and bonuses. In accordance with law seafarers are no longer entitled to any incentives and bonuses from the COMPANY.

Paraf Para Pihak : PERUSAHAAN , PELAUT
Initial of the Parties COMPANY SEAFARER

Lampiran 10

Siupal PT. Pertamina International Shipping



BADAN KOORDINASI PENANAMAN MODAL
SURAT IZIN USAHA PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT (SIUPAL)
(Berdasarkan PP No. 20 Tahun 2010 Jo. PP No. 22 Tahun 2011 tentang Angkutan di Perairan)
NOMOR : 43 /SIUPAL/PMDN/2017

Berdasarkan surat permohonan Saudara No. 125/PIS/2017 Tanggal 09 Juni 2017 dan Surat Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. AL.004/02/19/DA-2017 tanggal 13 Juni 2017
Diberikan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) kepada:

Nama Perusahaan : **PT. PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING**
Alamat Kantor Perusahaan : **Patra Jasa Office Tower Lantai 14, Jl. Gatot Subroto Kav.32-34, Kel. Kuningan Timur, Kec. Setiabudi, Kota Administrasi Jakarta Selatan, 12950**
Nama Direktur Utama/Penanggung Jawab : **Subagjo Hari Moeljanto**
Alamat Direktur/Penanggung Jawab : **Jl. Cempaka Putih Tengah 27 No.60 RT.015/RW.004, Kel. Cempaka Putih Timur, Kec. Cempaka Putih, Jakarta Pusat**
Nomor Pokok Wajib Pajak : **80.969.204.9-081.000**
Nilai Modal Perusahaan : **Rp. 5.629.172.000.000**
Status Perusahaan : **PMDN**

Kewajiban Pemegang SIUPAL :

1. Mematuhi seluruh perundang-undangan yang berlaku dibidang angkutan di perairan, kepelabuhan, 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 trampoer melalui media massa ataupun organisasi yang mempertemukan kepentingan pengguna dan penyedia jasa angkutan.
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 usaha.

Ditetapkan di : J A K A R T A

Pada tanggal : 19 JUN 2017

a.n. Menteri Perhubungan

Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal

u.b.

Deputi Bidang Pelayanan Penanaman Modal,

Penanggung Jawab

Subagjo Hari Moeljanto
Direktur



Lampiran 11

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 12

T Tabel

Titik Persentase Distribusi t (df = 1 – 40)

Pr df	0.25 0.50	0.10 0.20	0.05 0.10	0.025 0.050	0.01 0.02	0.005 0.010	0.001 0.002
1	1.00000	3.07768	6.31375	12.70620	31.82052	63.65674	318.30884
2	0.81650	1.88562	2.91999	4.30265	6.96456	9.92484	22.32712
3	0.76489	1.63774	2.35336	3.18245	4.54070	5.84091	10.21453
4	0.74070	1.53321	2.13185	2.77645	3.74695	4.60409	7.17318
5	0.72669	1.47588	2.01505	2.57058	3.36493	4.03214	5.89343
6	0.71756	1.43976	1.94318	2.44691	3.14267	3.70743	5.20763
7	0.71114	1.41492	1.89458	2.36462	2.99795	3.49948	4.78529
8	0.70639	1.39682	1.85955	2.30600	2.89646	3.35539	4.50079
9	0.70272	1.38303	1.83311	2.26216	2.82144	3.24984	4.29681
10	0.69981	1.37218	1.81246	2.22814	2.76377	3.16927	4.14370
11	0.69745	1.36343	1.79588	2.20099	2.71808	3.10581	4.02470
12	0.69548	1.35622	1.78229	2.17881	2.68100	3.05454	3.92963
13	0.69383	1.35017	1.77093	2.16037	2.65031	3.01228	3.85198
14	0.69242	1.34503	1.76131	2.14479	2.62449	2.97684	3.78739
15	0.69120	1.34061	1.75305	2.13145	2.60248	2.94671	3.73283
16	0.69013	1.33676	1.74588	2.11991	2.58349	2.92078	3.68615
17	0.68920	1.33338	1.73961	2.10962	2.56693	2.89823	3.64577
18	0.68836	1.33039	1.73406	2.10092	2.55238	2.87844	3.61048
19	0.68762	1.32773	1.72913	2.09302	2.53948	2.86093	3.57940
20	0.68695	1.32534	1.72472	2.08596	2.52798	2.84534	3.55181
21	0.68635	1.32319	1.72074	2.07961	2.51765	2.83136	3.52715
22	0.68581	1.32124	1.71714	2.07387	2.50832	2.81876	3.50499
23	0.68531	1.31946	1.71387	2.06866	2.49987	2.80734	3.48496
24	0.68485	1.31784	1.71088	2.06390	2.49216	2.79694	3.46678
25	0.68443	1.31635	1.70814	2.05954	2.48511	2.78744	3.45019
26	0.68404	1.31497	1.70562	2.05553	2.47863	2.77871	3.43500
27	0.68368	1.31370	1.70329	2.05183	2.47266	2.77068	3.42103
28	0.68335	1.31253	1.70113	2.04841	2.46714	2.76326	3.40816
29	0.68304	1.31143	1.69913	2.04523	2.46202	2.75639	3.39624
30	0.68276	1.31042	1.69726	2.04227	2.45726	2.75000	3.38518
31	0.68249	1.30946	1.69552	2.03951	2.45282	2.74404	3.37490
32	0.68223	1.30857	1.69389	2.03693	2.44868	2.73848	3.36531
33	0.68200	1.30774	1.69236	2.03452	2.44479	2.73328	3.35634
34	0.68177	1.30695	1.69092	2.03224	2.44115	2.72839	3.34793
35	0.68156	1.30621	1.68957	2.03011	2.43772	2.72381	3.34005
36	0.68137	1.30551	1.68830	2.02809	2.43449	2.71948	3.33262
37	0.68118	1.30485	1.68709	2.02619	2.43145	2.71541	3.32563
38	0.68100	1.30423	1.68595	2.02439	2.42857	2.71156	3.31903