

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



SKRIPSI

**PENGARUH EFEKTIVITAS *QUALITY CONTROL*
TERHADAP KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL
YANG DIAGENI PT JASINDO DUTA SEGARA**

Oleh:

MUHAMAD NABILL SUHERMAN

NRP. 4 63 20 0657

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

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



SKRIPSI

**PENGARUH EFEKTIVITAS *QUALITY CONTROL*
TERHADAP KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL
YANG DIAGENI PT JASINDO DUTA SEGARA**

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

Oleh :

MUHAMAD NABILL SUHERMAN

NRP. 4 63 20 0657

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : MUHAMAD NABILL SUHERMAN
NRP : 4 63 20 0657
Program Pendidikan : Diploma IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT
DAN KEPELABUHANAN
Judul : PENGARUH EFEKTIVITAS *QUALITY CONTROL*
TERHADAP KELANCARAN OPERASIONAL
KAPAL YANG DIAGENI PT JASINDO DUTA
SEGARA

Jakarta, 27 Juni 2024

Pembimbing Utama


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

Pembimbing Pendamping


Niken Sitalaksmi Widjaja, SH., M.Sc
Pembina Tk. I (IV/a)
NIP. 19750315 200604 2 001

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK


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

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



TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : MUHAMAD NABILL SUHERMAN
NRP : 4 63 20 0657
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT
DAN KEPELABUHANAN
Judul : PENGARUH EFEKTIVITAS *QUALITY CONTROL*
TERHADAP KELANCARAN OPERASIONAL
KAPAL YANG DIAGENI PT JASINDO DUTA
SEGARA

Ketua Penguji

H. Kamarul Hidayat, S.Pel., M.MTr
Pembina (IV/a)
NIP. 19710919 199803 1 001

Anggota Penguji

Fahmi Umasangadji, S.Si.T., M.Si.
Pembina (IV/a)
NIP. 19781213 200502 1 001

Anggota Penguji

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

Mengetahui

Ketua Jurusan KALK

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

KATA PENGANTAR

Puji dan Syukur penulis ucapkan kepada Allah SWT atas berkah, rahmat dan hidayah-Nya yang telah memberikan pengetahuan, pengalaman dan kesempatan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul :

“PENGARUH EFEKTIVITAS *QUALITY CONTROL* TERHADAP KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL YANG DIAGENI PT JASINDO DUTA SEGARA”

Skripsi ini disusun bertujuan untuk memenuhi persyaratan wajib bagi taruna dapat menyelesaikan program studi Diploma IV program studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan yang diselenggarakan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta. Penyusunan dan penulisan skripsi ini didasari oleh pengalaman penulis Ketika melakukan praktek darat di PT Jasindo Duta Segara.

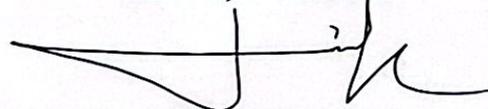
Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih terdapat beberapa kekurangan, baik ditinjau dari cara penyajian penulisan, materi, serta dalam penggunaan Bahasa, mengingat akan keterbatasan kemampuan yang dimiliki oleh penulis. Akan tetapi dalam penyusunan skripsi ini penulis mencoba merangkai skripsi ini dengan sebaik-baiknya. Pada kesempatan ini penulis tidak lupa mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu sehingga skripsi dapat disusun, Terutama kepada, Yth :

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.M.Tr. selaku Kepala Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. Bapak Titis Ari Wibowo, S.SiT., M.M.Tr. selaku dosen pembimbing materi yang telah memberikan waktu untuk membimbing materi skripsi ini.
4. Ibu Niken Sitalaksmi Widjaja, SH., M.Sc selaku dosen pembimbing penulisan yang telah memberikan waktu untuk membimbing proses penulisan skripsi ini.
5. Kepada Seluruh Dosen, Staf Pengajar, Perwira, Instruktur Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta yang telah membimbing dan mendidik penulis selama dalam masa perkuliahan.
6. Kepada seluruh Pemimpin dan Staf PT Jasindo Duta Segara dalam memberikan ilmu dan data sewaktu Penulis melaksanakan praktek darat.

7. Kepada seluruh keluarga besar yang selalu menjadi penyemangat dan inspirasi penulis. Orang tua penulis, Bapak Marsin Suherman dan Ibu Arfiah terimakasih atas kasih sayang, do'a, dan dukungan baik secara moral maupun materil yang diberikan sampai saat ini, yang telah mendidik saya dari saya lahir hingga saat ini terimakasih atas semua kesabaran dan kasih sayang yang telah diberikan kepada penulis.
8. Kepada senior saya Ardy Handoko, Egi Wahyudi Rahman, Mutiara Patya Alief, Tri Indah Corry, Muthia yang telah membimbing, mengarahkan dan memberikan saya ilmu yang sangat berharga untuk dapat bisa menyesuaikan secara mental dan pikiran di dunia professional dengan baik.
9. Kepada teman anak kamar H 201 (Ikhsan Fadillah, Nenggolo Tatag, Helmi Wibowo, Fakhrezza Rayhan, Ario Prayoga, Gilang Ramadhan, dan Christoper Natanael) yang telah memberikan semangat dan bantuan kepada penulis.
10. Kepada teman-teman kelas KALK 8 D yang telah memberi support dalam mengerjakan penelitian ini.
11. Kepada seluruh Angkatan 63 Taruna/i yang selalu hadir di saat susah dan senang, yang telah semangat di segala keadaan. Kepada taruna-taruni angkatan 63 terima kasih kalian sudah menjadi saudara, sahabat, kakak, dan adik yang selalu hadir untuk menyemangati dan menghibur penulis hingga akhir.
12. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu terima kasih atas bantuannya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.

Penulis menyadari bahwa setiap manusia tidak lepas dari kesalahan dan kekurangan. Maka dari itu, penulis mengharapkan saran dan kritik yang bersifat membangun agar dimasa mendatang penulis dapat menjadi lebih baik lagi. Akhir kata semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan menambah wawasan pengetahuan di bidang Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.

Jakarta, 27 Juni 2024



MUHAMAD NABILL SUHERMAN

NRP. 4 63 20 0657

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL DEPAN	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. LATAR BELAKANG MASALAH.....	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH.....	4
C. BATASAN MASALAH	5
D. RUMUSAN MASALAH.....	5
E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN.....	5
F. SISTEMATIKA PENULISAN	6
BAB II LANDASAN TEORI	8
A. DEFINISI OPERASIONAL.....	8
1. Efektivitas	8
2. <i>Quality Control</i>	9
3. Operasional Kapal.....	10
4. Awak Kapal.....	11
5. Pengertian <i>Crew Manning Agency</i>	11
B. LANDASAN TEORI	11
1. Efektivitas	11
a. Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Efektivitas Kerja	11
b. Prinsip Bekerja Efektif.....	12
c. Indikator Efektivitas Kerja.....	13
2. <i>Quality Control</i>	14
a. Konsep-konsep penting dalam <i>Quality Control</i>	14
b. Faktor-faktor <i>Quality Control</i>	15

c.	Tujuan <i>Quality Control</i>	16
d.	Dimensi <i>Quality Control</i>	17
3.	<i>Operasional Kapal</i>	18
a.	Peningkatan Operasional.....	18
b.	Dimensi Operasional Kapal	19
4.	Awak Kapal.....	19
a.	Syarat Menjadi Anak Buah Kapal	19
b.	Hak Sebagai Anak Buah Kapal.....	19
c.	Kewajiban Sebagai Anak Buah Kapal	20
d.	Pekerjaan Anak kapal di jelaskan di dalam	20
e.	Jabatan-jabatan awak kapal.....	20
C.	KERANGKA PEMIKIRAN	25
D.	HIPOTESIS	25
BAB III METODOLOGI PENELITIAN		27
A.	WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN	27
1.	Waktu Penelitian	27
2.	Tempat Penelitian.....	27
B.	METODE PENDEKATAN	27
1.	Metode Pendekatan Penelitian	27
2.	Variabel Penelitian	28
C.	SUMBER DATA	28
1.	Data Primer	29
2.	Data Sekunder	29
D.	TEKNIK PENGUMPULAN DATA.....	29
1.	Kuisisioner (Angket)	29
2.	Observasi.....	32
3.	Studi Dokumentasi	33
E.	POPULASI DAN SAMPEL,DAN TEKNIK SAMPLING	33
F.	TEKNIK ANALISIS DATA.....	35
1.	Analisis Statistik Deskriptif	35
2.	Uji Validitas	35
3.	Uji Reliabilitas	35
4.	Analisis Koefisien Korelasi	36
5.	Analisis Koefisien Penentu atau Koefisien Determinasi (r^2).....	37

6.	Analisis Regresi Linier Sederhana	38
7.	Uji Hipotesis (Uji T)	39
BAB IV	ANALISIS DAN PEMBAHASAN	40
A.	DESKRIPSI DATA	40
1.	Profil Perusahaan	40
a.	Visi dan Misi Perusahaan.....	41
b.	Kapal-Kapal yang Diageni Perusahaan.....	41
2.	Karakteristik Responden	43
a.	Berdasarkan Jenis Kelamin.....	44
b.	Berdasarkan Usia	44
c.	Berdasarkan Lama Bekerja	45
d.	Berdasarkan Jabatan.....	45
B.	ANALISIS DATA	46
1.	Analisis Statistika Deskriptif.....	46
a.	Deskripsi Data untuk Variabel Efektivitas <i>Quality Control</i> (X).....	46
b.	Deskripsi Data Untuk Variabel Operasional Kapal (Y).....	55
2.	Uji Validitas	63
a.	Uji Validitas Variabel Efektivitas <i>Quality Control</i> (X)	63
b.	Uji Validitas Variabel Operasional Kapal.....	64
3.	Uji Reliabilitas	64
4.	Analisis Koefisien Korelasi	65
5.	Analisis Koefisien Determinasi.....	67
6.	Analisis Regresi Linear Sederhana	67
7.	Uji Hipotesis (Uji T).....	70
C.	PEMECAHAN MASALAH	71
BAB V	KESIMPULAN DAN SARAN	73
A.	KESIMPULAN	73
B.	SARAN	74

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Skor Penilaian Berdasarkan Skala Likert.....	30
Tabel 3.2 Instrumen Indikator Pelaporan Efektivitas <i>Quality Control</i> (X).....	31
Tabel 3.3 Instrumen Indikator Operasional Kapal (Y).....	32
Tabel 3.4 Nilai <i>Cronbach's Alpha</i>	36
Tabel 3.5 Pedoman untuk Memberikan Interpretasi Koefisien Korelasi	37
Tabel 4.1 Tabel Kapal-kapal yang Diageni Perusahaan.....	41
Tabel 4.2 Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	44
Tabel 4.3 Karakteristik Responden Berdasarkan Usia	44
Tabel 4.4 Karakteristik Responden Berdasarkan Lama Bekerja.....	45
Tabel 4.5 Karakteristik Responden Berdasarkan Jabatan	45
Tabel 4.6 Tabel Variabel Efektivitas <i>Quality Control</i> X.1	47
Tabel 4.7 Tabel Variabel Efektivitas <i>Quality Control</i> X.2	47
Tabel 4.8 Tabel Variabel Efektivitas <i>Quality Control</i> X.3	48
Tabel 4.9 Tabel Variabel Efektivitas <i>Quality Control</i> X.4	49
Tabel 4.10 Tabel Variabel Efektivitas <i>Quality Control</i> X.5	49
Tabel 4.11 Tabel Variabel Efektivitas <i>Quality Control</i> X.6	50
Tabel 4.12 Tabel Variabel Efektivitas <i>Quality Control</i> X.7	50
Tabel 4.13 Tabel Variabel Efektivitas <i>Quality Control</i> X.8	51
Tabel 4.14 Tabel Variabel Efektivitas <i>Quality Control</i> X.9	52
Tabel 4.15 Tabel Variabel Efektivitas <i>Quality Control</i> X.10	52
Tabel 4.16 Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden pada Variabel Efektivitas <i>Quality Control</i> (X).....	53
Tabel 4.17 Tabel Variabel Operasional Kapal Y.1	55
Tabel 4.18 Tabel Variabel Operasional Kapal Y.2	56
Tabel 4.19 Tabel Variabel Operasional Kapal Y.3	56
Tabel 4.20 Tabel Variabel Operasional Kapal Y.4	57
Tabel 4.21 Tabel Variabel Operasional Kapal Y.5	57
Tabel 4.22 Tabel Variabel Operasional Kapal Y.6	58
Tabel 4.23 Tabel Variabel Operasional Kapal Y.7	59
Tabel 4.24 Tabel Variabel Operasional Kapal Y.8	59
Tabel 4.25 Tabel Variabel Operasional Kapal Y.9	60

Tabel 4.26 Tabel Variabel Operasional Kapal Y.10	60
Tabel 4.27 Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden pada Variabel Operasional Kapal (Y)	61
Tabel 4.28 Hasil Uji Validitas Variabel Efektivitas <i>Quality Control</i> (X).....	63
Tabel 4.29 Hasil uji validitas variabel Operasional Kapal.....	64
Tabel 4.30 Hasil Uji Reliabilitas Variabel X dan Y.....	65
Tabel 4.31 Hasil Analisis Koefisien Korelasi (r)	65
Tabel 4.32 Pedoman Untuk Memberikan Interpretasi Koefisien Korelasi	65
Tabel 4.33 Hasil Koefisien Determinasi	67
Tabel 4.34 Hasil Uji Regresi Linear.....	68
Tabel 4.35 Hasil Hipotesis	70

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Bagan Kerangka Pemikiran.....	25
Gambar 4.1 Hasil Hipotesis.....	70

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. Surat Izin Perekrutan Dan Penempatan Awak Kapal PT Jasindo Duta Segara
- Lampiran 2. Surat Izin Usaha Perdagangan PT Jasindo Duta Segara
- Lampiran 3. Akta Pendirian PT Jasindo Duta Segara
- Lampiran 4. *Education Online Deck Departement*
- Lampiran 5. *Education Online Engine Departement*
- Lampiran 6. Hasil Uji Validitas
- Lampiran 7. Hasil Uji Reliabel
- Lampiran 8. Tabel R
- Lampiran 9. Tabel T
- Lampiran 10. Data Tabulasi Kuesioner Penelitian
- Lampiran 11. Struktur Organisasi PT Jasindo Duta Segara
- Lampiran 12. Dokumentasi Praktek Darat (Prada)

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG MASALAH

PT Jasindo Duta Segara merupakan salah satu perusahaan yang bergerak di bidang penyediaan awak kapal (*crewing manning agency*). Kegiatan penyediaan awak kapal tersebut merupakan kegiatan perekrutan yang didukung oleh program pelatihan dan peningkatan yang berkelanjutan, guna untuk memastikan kru agar dapat memenuhi syarat untuk standar maritim/pelayaran Internasional serta memiliki banyak prospek kedepannya untuk peningkatan karir kapal.

Tenaga kerja di perusahaan merupakan salah satu faktor penting yang harus diperhatikan oleh perusahaan dalam rangka mencapai tujuannya. Perusahaan dituntut memiliki kemampuan untuk mengelola sumber-sumber daya secara terencana, terutama kemampuan sumber daya sebagai tenaga pelaksana operasional perusahaan untuk menghasilkan daya guna dan hasil dalam setiap kegiatan perusahaan. Dengan demikian perusahaan tidak hanya dapat mempertahankan keuntungan yang diperoleh, tetapi juga dapat mempertahankan eksistensinya dalam dunia usaha.

Untuk mendapatkan hasil yang baik maka para tenaga kerja tersebut harus diberi bekal pengetahuan dan keterampilan yang cukup, karena tenaga kerja penting dalam mencapaitujuan perusahaan. Berbagai usaha telah dilakukan oleh pemimpin perusahaan. Mereka telah menyadari berhasil atau tidaknya tujuan perusahaan tergantung pada unsur manusianya. Oleh karena itu, dalam usaha untuk memperoleh dan meningkatkan prestasi kerja yang baik tidak hanya melalui cara penarikan tenaga kerja yang tepat tetapi juga harus didukung usaha yang diantaranya melalui pelatihan tenaga kerja. Meskipun pelatihan tenaga kerja memerlukan biaya yang tidak sedikit, tetapi pelatihan harus tetap dilaksanakan karena pelatihan tersebut mempunyai manfaat yang sangat besar, baik bagi perusahaan maupun bagi *crew kapal*.

Crew kapal adalah orang-orang yang bekerja di atas kapal sebagai bagian dari awak kapal. Mereka dapat bekerja di berbagai bidang, mulai dari perwira hingga anak buah kapal. Perkembangan perusahaan dipengaruhi oleh perkembangan teknologi. Untuk dapat berkembang, selain didukung oleh sistem manajemen yang juga disertai dengan penggunaan mesin-mesin dan peralatan-peralatan yang lebih canggih, baik untuk keperluan operasional maupun administrasi perusahaan. Disini mau tidak mau perusahaan harus mampu menyediakan dan menciptakan tenaga kerja yang terampil, cakap, ahli serta siap pakai dalam melaksanakan pekerjaan-pekerjaan yang semakin menuntut kemampuan kerja yang lebih tinggi.

Peranan ini biasanya diwujudkan dalam bentuk sumbangan kemampuan dan potensi terhadap pelaksanaan tugas-tugas yang berhubungan dengan kegiatan perusahaan yang bersangkutan. Agar peranan itu selalu membuahkan hasil yang optimal, dibutuhkan suatu program pelatihan yang terus menerus bagi para pegawai baik yang baru saja diterima maupun yang sudah lama bekerja di dalam perusahaan. Tidak jarang pula *crew kapal* yang baru diterima tidak mempunyai kemampuan secara penuh untuk melaksanakan tugas dan pekerjaan mereka. *Crew kapal* yang sudah berpengalaman pun perlu belajar dan menyesuaikan dengan kebijakan dan prosedur yang telah ditetapkan oleh perusahaan.

Setiap *Crew* kapal memerlukan pelatihan dan pengembangan lebih lanjut untuk mengerjakan pekerjaan secara profesional. Demikian halnya PT. Jasindo Duta Segara yang bergerak dibidang keagenan kapal yang menginginkan agar *crew kapal* dapat bekerja dengan baik, sehingga dapat memberikan dan menghasilkan keuntungan bagi perusahaan. Akan tetapi, *crew kapal* PT. Jasindo Duta Segara yang masih memiliki pengetahuan yang rendah mengenai tugas keagenan kapal karena penerimaan *crew kapal* yang tidak sesuai dengan kemampuan dan keterampilan dibidang keagenan kapal, sehingga kewajiban yang diberikan dan dibebankan kepada mereka terpenuhi secara optimal.

Crew kapal memiliki kedudukan dan tugas dan tanggung jawab masing – masing demi kelancaran kapal. Pelaut yang ingin bekerja di kapal harus memiliki sertifikat khusus maritim yang dikeluarkan oleh lembaga kepelatihan maritim. Sertifikat ini menunjukkan bahwa pelaut tersebut memiliki keterampilan dan pengetahuan yang diperlukan untuk bekerja di kapal dengan aman dan efektif. Tugas dan tanggung jawab kru kapal harus dilaksanakan dengan baik untuk peran memastikan keselamatan dan keamanan kapal beserta awaknya. *Crew kapal*

memainkan peran penting dalam memastikan keselamatan dan kelancaran kapal. Mereka bekerja keras dan berdedikasi untuk menjaga agar kapal dan awaknya tetap aman dan nyaman.

Operasional kapal adalah pelaksanaan dari rencana kegiatan kapal selama beroperasi, untuk mencapai tujuan sebagai alat transportasi laut yang telah ditetapkan pengoperasiannya oleh peraturan kapal tersebut berdasarkan undang-undang internasional operasional kapal. Operasional kapal harus dilakukan dengan aman dan efisien untuk mencapai tujuannya sebagai alat transportasi laut. Untuk memastikan hal ini, PT Jasindo Duta Segara perlu menerapkan sistem manajemen keselamatan dan operasional yang baik. Sistem ini mencakup peraturan dan prosedur operasional yang harus dipatuhi oleh semua pihak yang terlibat dalam operasional kapal. Operasional kapal sebagai serangkaian kegiatan yang kompleks dan penting untuk dilakukan dengan aman dan efisien. Kegiatan ini meliputi persiapan sebelum berlayar, pelayaran, hingga kedatangan di pelabuhan.

PT Jasindo Duta Segara perlu menerapkan sistem manajemen keselamatan dan operasional yang baik untuk memastikan operasional kapal berjalan dengan lancar dan aman. Oleh karena itu dalam proses operasional pada kapal harus sangat memperhatikan tentang kualitas. Divisi *Quality Control* adalah divisi yang bertanggung jawab penuh terhadap kualitas *crew* yang bertujuan untuk memastikan bahwa kapal beroperasi dengan aman dan efisien. Divisi *Quality Control* sangat berperan penting untuk mengendalikan kualitas awak atau *crew* kapal agar sesuai spesifikasi atau standar yang sudah ditetapkan oleh PT. Jasindo Duta Segara.

Divisi *Quality Control* terhadap operasional kapal dapat dilakukan dengan melihat sejumlah faktor di antaranya adalah memastikan bahwa standar dan prosedur operasional yang ditetapkan telah dipatuhi secara konsisten oleh awak kapal, hal ini akan membantu meminimalkan risiko kesalahan manusia dan kecelakaan. Tentu saja awak atau *crew* kapal yang tidak sesuai akan mempengaruhi kinerja pada saat di atas kapal, maka dari itu harus menerapkan sistem *Quality Control* agar bisa meminimalisir hal tersebut. Dan setiap aktivitasnya, awak atau *crew* kapal memiliki tugas dan tanggung jawab dalam proses pengendalian dan pengoperasian kapal sesuai dengan jabatannya di atas kapal selama berlayar karena berhubungan dengan keselamatan *crew* kapal lainnya yang berada di atas kapal, keselamatan muatan atau barang yang dibawa, serta keselamatan kapal itu sendiri. Fakta tersebut ditemukan peneliti ketika melaksanakan penelitian sejak tanggal 25 Juli 2022 sampai dengan 11

Agustus 2023.

Berdasarkan Pasal 1 Ayat 40 Undang – Undang 17 Tahun 2008 awak kapal adalah orang yang dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil. Pada saat ini Divisi *Quality Control* sangat berperan untuk mengendalikan kualitas awak atau *crew* kapal.

Dalam menjalankan operasionalnya, Divisi *Quality Control* bertanggung jawab untuk melakukan inspeksi dan audit terhadap kapal dan personel kapal. Dan juga untuk memastikan bahwa kapal - kapal yang dikelolanya beroperasi dengan aman dan efisien. Namun, dalam pelaksanaanya peran Divisi *Quality Control* dalam mengedukasi crew kapal masih belum optimal. Hal ini dapat dilihat dari masih terjadinya pelanggaran prosedur keselamatan dan operasional oleh *crew* kapal. Pelanggaran prosedur keselamatan dan operasional dapat menyebabkan berbagai risiko, seperti kecelakaan, kerusakan kapal dan kerugian finansial. Oleh karena itu, peningkatan peran Divisi *Quality Control* dalam mengedukasi crew kapal sangat penting untuk dilakukan Berdasarkan uraian pada latar belakang di atas maka penulis memilih judul :

**“PENGARUH EFEKTIVITAS *QUALITY CONTROL* TERHADAP
KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL YANG DIAGENI
PT JASINDO DUTA SEGARA”**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Dengan memperhatikan uraian di atas maka masalah dapat diidentifikasi sebagai berikut:

1. Kurangnya peran *Quality Control* dalam mengedukasi *crew* kapal.
2. Rendahnya kepedulian *crew* kapal terhadap keselamatan kerja.
3. Terjadinya kecelakaan kerja saat latihan peluncuran kapal penyelamat.
4. Menurunnya kinerja *crew* kapal yang dapat mengganggu kegiatan operasional kapal.
5. Belum optimalnya operasional kapal yang diageni PT Jasindo Duta Segara.

C. BATASAN MASALAH

Untuk menghasilkan hasil dan tepat dan tepat dan akurat serta mempertimbangkan keterbatasan biaya, waktu serta tenaga, maka peneliti membatasi pembahasan penelitian agar tidak terlalu luas dan menghindari yang tidak sesuai dengan tujuan penelitian. Maka, peneliti menentukan batasan penelitian adalah belum optimalnya operasional kapal yang diageni PT Jasindo Duta Segara.

D. RUMUSAN MASALAH

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah seberapa besar pengaruh antara peran *Quality Control* terhadap kelancaran operasional kapal di PT Jasindo Duta Segara?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah, selain untuk memenuhi salah satu syarat kelulusan program studi KALK, untuk mengetahui dan menganalisis tentang peran *Quality Control* pada PT Jasindo Duta Segara terhadap kelancaran operasional kapal milik perusahaan *principal* dan untuk mengetahui dan menganalisis penyebab belum optimalnya kinerja *crew*.

2. Manfaat Penelitian

Dalam melakukan penelitian ini, ada beberapa manfaat yang bisa diperoleh, antara lain:

a. Aspek Teoritis

Untuk mengembangkan pengetahuan bagi pembaca khususnya kru kapal tentang *Quality Control* terhadap operasional kapal dan untuk memotivasi agar divisi *Quality Control* perusahaan agar lebih mengoptimalkan dalam menyaring/merekrut awak kapal.

b. Aspek Praktis

Sebagai tugas akhir dan karya ilmiah dalam bentuk skripsi yang wajibdikerjakan oleh penulis, dalam rangka memenuhi Kurikulum Diklat DiplomaIV (D-IV) Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran, sehingga diharapkan penulis dapat mengetahui dan menganalisis serta memahami analisis efektivitas *Quality Control* di PT. Jasindo Duta Segara terhadap operasional kapal *principal*.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk memudahkan dalam mengikuti seluruh uraian dan pembahasan atas skripsi ini maka penulisan skripsi ini dilakukan dengan sistematika sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini penulis menerangkan tentang latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, pembahasan masalah dan sistematika penulisan. Latar belakang berisi tentang alasan pemilihan judul dan pentingnya judul skripsi yang dipilih. Perumusan masalah adalah uraian tentang masalah yang diteliti. Tujuan penelitian berisi tujuan spesifik yang akan dicapai melalui kegiatan penelitian. Manfaat penelitian berisi uraian tentang manfaat yang diperoleh dari hasil penelitian.

BAB II LANDASAN TEORI

Pada bab ini terdiri dari tinjauan pustaka dan kerangka pikir penelitian. Tinjauan pustaka berisi teori atau pemikiran serta konsep yang melandasi judul penelitian. Kerangka pikir penelitian merupakan pemaparan kerangka berpikir penelitian secara kronologis dalam menjawab atau menyelesaikan pokok permasalahan penelitian berdasarkan pemahaman teori dan konsep.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bab ini menjelaskan tentang metode penelitian, lokasi dan waktu penelitian, sumber data, metode pengumpulan data dan metode analisis data.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini berisi tentang gambaran umum PT Jasindo Duta Segara sebagai objek penelitian, analisis hasil penelitian dan pembahasan masalah.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini merupakan penutup dimana akan disimpulkan pernyataan secara efektif berdasarkan pada hasil analisis dan berhubungan dengan masalah penelitian. Pada bab ini juga berisi saran yang merupakan pernyataan singkat dan jelas berdasarkan dengan hasil pembahasan dan berhubungan dengan masalah penelitian yang bersifat masukan.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. DEFINISI OPERASIONAL

Pada bab ini dijabarkan landasan yang digunakan sebagai sumber teori yang dijadikan dasar penelitian. Sumber tersebut memberikan kerangka atau atau dasar yang memahami latar belakang dari permasalahan secara sistematis.

1. Efektivitas

Menurut Beni (2016:69), efektivitas adalah hubungan antara output dan tujuan atau juga dapat dikatakan merupakan ukuran seberapa jauh tingkat output, kebijakan dan prosedur dari organisasi. Efektivitas juga berhubungan dengan derajat keberhasilan suatu operasi pada sektor publik, sehingga suatu kegiatan dikatakan efektif jika kegiatan tersebut mempunyai pengaruh besar terhadap kemampuan menyediakan pelayanan masyarakat yang merupakan sasaran yang telah ditentukan.

Efektivitas adalah ukuran berhasil tidaknya pencapaian tujuan suatu organisasi mencapai tujuannya. Apabila suatu organisasi mencapai tujuan maka organisasi tersebut telah berjalan dengan efektif. Indikator efektivitas menggambarkan jangkauan akibat dan dampak (*outcome*) dari keluaran (*output*) program dalam mencapai tujuan program. Semakin besar kontribusi output yang dihasilkan terhadap pencapaian tujuan atau sasaran yang ditentukan, maka semakin efektif proses kerja suatu unit organisasi (Mardiasmo, 2017:134).

Menurut Mahmudi (2019:86), efektivitas merupakan hubungan antara output dengan tujuan. Semakin besar kontribusi output terhadap pencapaian tujuan, maka semakin efektif organisasi, program, atau kegiatan. Jika ekonomi berfokus pada input dan efisiensi pada output atau proses, maka efektivitas berfokus pada hasil (*outcome*).

Berdasarkan penjelasan di atas, bahwa efektivitas sebagai hubungan antara keluaran (*output*) dengan tujuan, atau suatu ukuran dalam menilai keberhasilan suatu organisasi dalam mencapai tujuannya. Kegiatan organisasi dapat dikatakan

efektif apabila kegiatan tersebut berjalan sesuai aturan atau berjalan sesuai target yang ditentukan oleh suatu organisasi.

2. *Quality Control*

Quality Control adalah serangkaian tindakan atau langkah - langkah yang dilakukan untuk memastikan bahwa seluruh operasi pelayaran, termasuk kapal, kru, dan layanan yang disediakan, memenuhi standar kualitas yang ditetapkan. Hal ini bertujuan untuk memastikan keselamatan kapal dan kru, keamanan kargo, dan memberikan pelayanan yang berkualitas tinggi kepada pelanggan.

Quality Control dalam pelayaran mencakup berbagai aspek, seperti pemeliharaan kapal, pelatihan kru, manajemen kargo, pengendalian dokumen, evaluasi dan perbaikan, serta pengawasan dan pengendalian lingkungan. Dengan menerapkan langkah-langkah *quality control* yang tepat, perusahaan pelayaran dapat memastikan bahwa seluruh operasi berjalan dengan efisien, efektif, dan sesuai dengan regulasi dan standar kualitas yang ditetapkan.

3. *Operasional Kapal*

Pengertian operasional adalah konsep yang bersifat abstrak untuk memudahkan pengukuran suatu variabel atau operasional dapat diartikan sebagai pedoman dalam melakukan suatu kegiatan ataupun pekerjaan penelitian.

Definisi operasional adalah suatu definisi yang diberikan kepada suatu variabel dengan memberikan arti/menspesifikasikan kegiatan ataupun memberikan sesuatu operasional ini diuraikan berdasarkan kata kata yang tertera pada variabel atau isi yang akan sering dijumpai. Beberapa pengertian operasional kapal menurut beberapa ahli :

Menurut Darmayanti (2015) Operasional merupakan rumusan tentang ruang lingkup dan juga ciri-ciri suatu konsep yang menjadi pokok pembahasan serta penelitian suatu karya ilmiah.

Menurut Umar & Pranata (2021) yang diobservasi untuk didefinisikan atau mengubah konsep-konsep yang berupa konstruk dengan kata-kata yang menggambarkan suatu perilaku atau gejala yang diamati, diuji dan di tentukan kebenarannya kepada orang lain.

Menurut Walizer & Wienir (2017) operasional merupakan seperangkat petunjuk yang lengkap tentang apa yang harus diamati (observasi) dan bagaimana juga mengukur suatu variabel ataupun konsep definisi operasional tersebut dan dapat membantu kita untuk mengklarifikasi gejala di sekitar ke

dalam kategori khusus dari suatu variabel.

Menurut Harsanto & Sonjaya (2017:1) operasional adalah aktivitas untuk menghasilkan produk, baik itu berupa barang ataupun berupa jasa.

Menurut Nimpuno (2014) Operasional adalah operasi yang didasarkan aturan.

Lembaga Administrasi Negara (2013:90) memberikan pengertian bahwa operasional kapal adalah manajemen yang diterapkan dalam lingkungan kapal atau pelabuhan. Tetapi manajemen operasional kapal juga harus diterapkan untuk kegiatan kerja anak buah kapal ataupun pada program- program lain yang pekerjaannya bergerak di bidang dan dalam pelabuhan.

Berdasarkan teori diatas, maka penulis sintesiskan Operasional kapal adalah manajemen yang diterapkan untuk memastikan kelancaran dan keamanan operasi kapal, meliputi kegiatan awak kapal, perawatan kapal, dan kepatuhan terhadap regulasi.

4. Awak Kapal

Awak kapal adalah seseorang yang pekerjaannya berlayar di laut dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya atau dapat pula berarti seseorang yang mengemudikan kapal atau membantu dalam operasi, perawatan atau pelayanan dari sebuah kapal. Hal ini mencakup seluruh orang yang bekerja di atas kapal. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi serta Dinas Jaga Pelaut Bab 1 Ketentuan Umum Pasal 1 Ayat 12, “Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau *operator* kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji”. Semua posisi di kapal dari nakhoda sampai *mess boy* adalah awak kapal. Dalam ayat 16 disebutkan bahwa, “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”.

5. Pengertian *Crew Manning Agency*

Perusahaan *Crew Manning Agency* adalah perusahaan yang telah ditunjuk oleh *ship owner* sebagai penyedia awak kapal yang akan dipekerjakan diatas kapal milik *ship owner*. Maka dari itu, perusahaan *Crew Manning Agency* harus benar-benar bisa memberikan awak kapal sesuai dengan harapan dan kebutuhan dari *ship owner*. Menurut Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Bab III Bagian Pengawakan Kapal Pasal 135 yang berbunyi, “Setiap

kapal wajib diawaki oleh Awak Kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional”.

B. LANDASAN TEORI

1. Efektivitas

a. Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Efektivitas Kerja

Faktor yang mempengaruhi efektivitas menurut Hasibuan (2017:113) adalah sebagai berikut :

1) Lingkungan kerja

Suasana lingkungan dimana karyawan bekerja baik lingkungan fisik seperti keadaan ruangan, fasilitas, dan juga lingkungan *non physical* seperti hubungan dengan karyawan lain.

2) Pengawasan

Pengawasan yang dilakukan perusahaan terhadap seluruh karyawan untuk memastikan bahawa karyawan bekerja dengan keinginan perusahaan.

3) Disiplin kerja

Sikap karyawan dalam mematuhi segala peraturan dan norma yang berlaku di perusahaan termasuk mematuhi segala perintah atasan mengenai tugas dan pekerjaan yang menjadi tanggung jawab karyawan di perusahaan, termasuk penyelesaian tugas sebelum *deadline* tugas yang diberikan.

4) Motivasi kerja

Dorongan kuat yang mampu mendorong karyawan untuk bekerja lebih baik yang disebabkan adanya motif dan harapan.

5) Kompensasi

Besar kompensasi yang diberikan perusahaan untuk apa yang dikerjakan oleh karyawan, baik kompensasi finansial seperti bonus, gaji, jaminan kesehatan, dan lain-lain, serta kompensasi non finansial seperti promosi jabatan, pujian, penambahan waktu cuti, dan lain sebagainya.

b. Prinsip Bekerja Efektif

Terdapat lima prinsip untuk dapat bekerja secara efektif menurut Sukoco

(2018:157). Prinsip yang dimaksud adalah

1) Perencanaan kerja

Setiap manajer administrasi harus merencanakan pekerjaannya. Bagaimana, kapan, dan dimana pekerjaan itu harus dilakukan juga dijelaskan dalam perencanaan tersebut.

2) Penjadwalan kerja

Berdasarkan perencanaan yang telah dibuat, manajer dapat mengkoordinasikan usaha yang dilakukan pekerja, mesin, dan informasi dalam sebuah jadwal kerja.

3) Pelaksanaan kerja

Sistem operasi, prosedur, penyimpanan arsip, dan metode yang tepat untuk melaksanakan pekerjaan harus dikembangkan. Untuk itu, pekerjaan harus dilakukan secara tepat dan akurat.

4) Pengukuran kerja

Dengan mengembangkan alat ukur yang efektif, baik berdasarkan kuantitatif maupun kualitatif manajemen administrasi akan dapat memberikan pengukuran kinerja yang jelas bagi organisasi maupun karyawan.

5) Menggaji pekerja

Hal yang terpenting adalah bagaimana manajer menyeleksi, melatih, memotivasi, mengkompensasi, mempromosikan pekerja agar motivasi mereka tetap tinggi.

c. **Indikator Efektivitas Kerja**

Menurut Admosoeprapto (2016:55), menyebutkan tolak ukur yang dapat dijadikan sebagai indikator efektivitas kerja adalah sebagai berikut:

1) Pencapaian Tujuan

Kemampuan perusahaan dalam mencapai tujuan organisasi berupa peningkatan profit. Kualitas dan kuantitas pelayanan. Setiap individu harus dapat menyelesaikan pekerjaan sesuai dengan target yang diberikan sehingga tercapai efektivitas kerja yang optimal.

2) Kualitas kerja

Kualitas kerja berhubungan dengan kualitas hasil pekerjaan yang diberikan karyawan terhadap perusahaan. Dimana kualitas kerja juga merupakan sikap yang ditunjukkan oleh karyawan berupa hasil kerja

dalam bentuk kerapian, ketelitian dan keterkaitan hasil dengan tidak mengabaikan volume pekerjaan dalam mengerjakan pekerjaan.

3) Kuantitas kerja

Kuantitas kerja merupakan volume kerja yang dihasilkan pada kondisi normal. Hal ini didapat dari banyaknya beban kerja dan keadaan yang didapat atau dialaminya selama bekerja.

4) Tepat waktu

Menyelesaikan pekerjaan tepat waktu serta mencapai sasaran yang telah dicapai. Hal ini dilakukan untuk mengurangi biaya yang timbul. Setiap karyawan harus dapat menggunakan waktu seefisien mungkin dengan cara datang tepat waktu dan berusaha menyelesaikan tugas sebaiknya yang telah ditetapkan melalui kebijakan perusahaan.

5) Kepuasan kerja

Kepuasan kerja adalah faktor yang berhubungan langsung dengan Sumber Daya Manusia (SDM) sebagai karyawan dalam pencapaian tujuan organisasi. Kepuasan kerja adalah tingkat kesenangan yang dirasakan seseorang atas peranan atau pekerjaan di organisasi. Tingkat rasa puas individu, bahwa mereka dapat imbalan yang setimpal, dari bermacam aspek situasi pekerjaan dan organisasi mereka berada.

2. *Quality Control*

a. **Konsep-konsep penting dalam *Quality Control***

Beberapa konsep penting terkait dengan *quality control* dalam pelayaran antara lain:

1) Kepatuhan terhadap regulasi dan standar

Quality control dalam pelayaran harus memenuhi semua regulasi dan standar yang ditetapkan oleh otoritas pelayaran, seperti IMO (*International Maritime Organization*) dan *flag state*, serta standar industri dan pelanggan.

2) Pemeliharaan kapal yang tepat

Kapal harus dipelihara secara teratur untuk memastikan bahwa kapal dalam kondisi yang aman dan dapat beroperasi dengan baik.

3) Pelatihan kru

Pelatihan kru merupakan kegiatan yang bertujuan untuk meningkatkan

sikap, keterampilan, dan pengetahuan kru sesuai dengan kebutuhan dan arah perkembangan perusahaan. Perusahaan yang ingin berkembang seharusnya melakukan kegiatan pelatihan dan pengembangan karyawan untuk meningkatkan kualifikasi mereka.

4) Manajemen kargo

Kapal harus mampu mengangkut kargo dengan aman dan sesuai dengan standar yang ditetapkan. Hal ini melibatkan perencanaan, pengawasan, dan pengendalian kargo.

5) Pengendalian dokumen

Dokumen-dokumen seperti manifest kargo, dokumen kapal, dan sertifikat harus dikelola dengan baik dan diperbarui secara teratur.

6) Evaluasi dan perbaikan

Quality control dalam pelayaran harus melibatkan evaluasi dan perbaikan secara terus-menerus. Hasil evaluasi dapat digunakan untuk meningkatkan operasi pelayaran dan memastikan bahwa standar kualitas terus dipertahankan.

7) Pengawasan dan pengendalian lingkungan

Perusahaan pelayaran harus memastikan bahwa operasinya tidak merusak lingkungan. Hal ini melibatkan pengawasan dan pengendalian limbah kapal, pengendalian polusi air, dan mengurangi emisi gas rumah kaca.

Dengan menerapkan konsep-konsep berikut, perusahaan pelayaran dapat memastikan bahwa operasi pelayaran berjalan dengan efisien, efektif, dan sesuai dengan regulasi dan standar kualitas yang ditetapkan.

b. Faktor-faktor *Quality Control*

Faktor-faktor yang mempengaruhi *Quality Control* menurut beberapa para ahli, antara lain:

1) Philip Crosby

Philip Crosby adalah seorang pakar manajemen kualitas yang terkenal dengan konsep “*zero defects*”. Faktor utama *Quality Control* adalah pencegahan kesalahan, yang dilakukan melalui pelatihan, pengendalian proses, dan pengukuran kinerja.

2) W. Edwards Deming

W. Edwards Deming adalah seorang ahli statistik dan manajemen kualitas yang dikenal dengan filosofinya tentang “*Total Quality*

Management” (TQM). Menurut Deming, faktor *Quality Control* (QC) terdiri dari pengendalian proses, pengukuran dan analisis data, dan peningkatan terus-menerus.

3) Joseph Juran

Joseph Juran adalah seorang ahli manajemen kualitas yang memperkenalkan konsep “kualitas tersembunyi” atau “*hidden quality*”. Menurutny faktor *Quality Control* meliputi perencanaan kualitas, pengendalian kualitas, dan perbaikan kualitas.

4) Armand Feigenbaum

Armand Feigenbaum adalah seorang pakar manajemen kualitas yang dikenal dengan konsep “*Total Quality Control*”. Faktor *Quality Control* meliputi pengendalian produk, dan perbaikan proses.

5) Kaoru Ishikawa

Kaoru Ishikawa adalah seorang ahli manajemen kualitas yang dikenal dengan “diagram Ishikawa” atau “*fishbone diagram*”. Menurutny, faktor *Quality Control* meliputi pengendalian kualitas bahan baku, pengendalian kualitas proses, pengendalian kualitas produk, dan pelatihan karyawan.

Berdasarkan teori diatas, maka penulis sintesiskan *Quality Control*, bahwa faktor-faktor *Quality Control* meliputi pencegahan kesalahan, pengendalian proses, pengukuran dan analisis data, perbaikan kualitas, pelatihan karyawan, dan peningkatan terus-menerus. Hal ini menunjukkan bahwa *Quality Control* merupakan suatu pendekatan terpadu yang melibatkan berbagai aspek dalam suatu organisasi atau perusahaan.

c. **Tujuan *Quality Control***

Tujuan *Quality Control* secara umum adalah sebagai salah satu usaha untuk menjaga dan mengarahkan agar seluruh aktivitas operasional perusahaan sesuai dengan standar yang telah ditetapkan. Dalam penelitian Kusumayanti (2006), tujuan *Quality Control* adalah

- 1) Mencegah terjadinya berbagai penyimpangan atau kesalahan-kesalahan, artinya bahwa pengawasan yang baik adalah suatu pengawasan yang dapat mencegah kemungkinan terjadinya berbagai bentuk penyimpangan, kesalahan ataupun penyelewengan

- 2) Untuk memperbaiki berbagai penyimpangan atau kesalahan yang terjadi, artinya bahwa dengan adanya pengawasan haruslah dapat diusahakan cara-cara tindakan perbaikan terhadap penyimpangan atau kesalahan yang terjadi, agar tidak berlarut-larut yang dapat mengakibatkan kerugian organisasi atau perusahaan
- 3) Untuk mendinamisir organisasi atau perusahaan serta segenap kegiatan manajemen lainnya, yakni dengan adanya pengawasan diharapkan sedini mungkin dicegah terjadinya penyimpangan sehingga setiap bagian yang ada dalam organisasi atau perusahaan selalu dalam keadaan yang siap dan selalu berusaha jangan sampai terjadi kesalahan pada bagiannya.
- 4) Adanya pengawasan yang rutin mengakibatkan setiap bagian berikut karyawan akan selalu bertanggung jawab terhadap semua tugas yang dilakukan.

Dalam perusahaan pelayaran *Quality Control* juga diperlukan dengan tujuan sebagai berikut:

- 1) Adanya *Quality Control* dapat meningkatkan keamanan kapal dan awak kapal dengan memastikan bahwa semua sistem dan peralatan kapal berfungsi dengan baik dan dalam kondisi yang optimal.
- 2) Dengan *Quality Control* perusahaan dapat mengurangi biaya operasional, perusahaan memastikan awak kapal memiliki kualitas terbaik dalam menjalankan setiap aktivitas operasional.
- 3) Membantu meningkatkan reputasi atau penilaian perusahaan pelayaran dengan memberikan kinerja berkualitas dan menjaga kredibilitas perusahaan.
- 4) Memenuhi standar industri dan regulasi pemerintah dalam hal keselamatan kerja dan lingkungan

Dengan memenuhi tujuan-tujuan yang telah dijelaskan di atas, perusahaan pelayaran dapat meningkatkan kualitas, serta kinerja awak kapal untuk keberlanjutan bisnis di masa depan.

d. Dimensi *Quality Control*

Adapun dimensi dari indikator dari Operasional Kapal sebagai berikut :

- 1) Pengetahuan, Indikatornya :
 - a) *Quality Control* yang efektif dapat meningkatkan produktivitas dan kinerja operasional kapal.

- b) *Quality Control* yang efektif dapat memastikan pengetahuan yang cukup tentang sistem, peralatan, dan prosedur bagi crew kapal.
 - c) *Quality control* yang efektif dapat memastikan koordinasi kerja dan kepatuhan terhadap standar keselamatan dan keamanan dari crew kapal.
- 2) Pengalaman Kerja, Indikatornya :
- a) *Quality Control* yang efektif dapat memastikan kondisi kerja yang aman dan sehat bagi *crew* kapal.
 - b) *Quality Control* yang efektif dapat meningkatkan komunikasi antara *crew* kapal dan manajemen perusahaan serta mengurangi kesalahan manusia di kapal.
 - c) *Quality Control* yang efektif dapat memastikan bahwa *crew* kapal memahami dan memenuhi standar keselamatan dan lingkungan yang ditetapkan.
 - d) *Quality Control* yang efektif dapat meningkatkan keterampilan teknis dan manajemen waktu dari *crew* kapal.
- 3) Prestasi Kerja. Indikatornya :
- a) *Quality control* yang efektif dapat meningkatkan efisiensi dan efektivitas operasional kapal.
 - b) *Quality control* yang efektif dapat mengurangi kesalahan manusia di kapal, meningkatkan kinerja *crew* kapal.
 - c) *Quality Control* yang efektif dapat membantu *crew* kapal mencapai tujuan dalam melaksanakan pekerjaannya.

3. *Operasional Kapal*

a. **Peningkatan Operasional**

Peningkatan Operasional Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2023:1198) Peningkatan adalah proses, cara, perbuatan meningkatkan (usaha, kegiatan dsb). Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa peningkatan operasional adalah suatu proses, cara yang sifatnya untuk menaikkan, menambah jumlah kinerja perusahaan dari segi operasional yang menurut rencana menjadi di luar rencana tapi tetap sifatnya meningkatkan.

Kelancaran operasional kapal merupakan proses pengoperasian kapal tanpa halangan dan dapat meningkatkan produktivitas suatu perusahaan (Savchuk & Kirsta, 2019). Lasse (2015) menyatakan bahwa kelancaran

pengoperasian kapal adalah waktu yang tersedia untuk mengoperasikan peralatan dan dinyatakan dalam jam per hari. Kelancaran pengoperasian kapal merupakan keluaran dari tingkat keberhasilan pelayanan kapal, barang dan peralatan pelabuhan dalam jangka waktu tertentu yang dinyatakan dalam ukuran waktu, satuan berat (ton) dan satuan lainnya.

Jadi dapat disimpulkan bahwa operasional merupakan bagian besar dari reputasi suatu perusahaan yang berisikan risiko baik kegagalan atau kerugian yang bergantung pada pengaturan operasional didalam suatu perusahaan yang nantinya akan membawa dampak baik positif atau negatif pada kelangsungan suatu usaha bisnis.

b. Dimensi Operasional Kapal

Adapun dimensi dari indikator dari Operasional Kapal sebagai berikut:

- 1) Kinerja Kontekstual (Prestasi Kerja Antar Pribadi), Indikatornya :
 - a) Menekankan pekerjaan sesuai dengan jabatan.
 - b) Memahami setiap tugas dari atasan.
 - c) Mempererat hubungan dengan rekan kerja.
 - d) Menjalankan pekerjaan dari atasan dengan hati-hati.
 - e) Menjaga sopan santun saat berbicara dengan pelanggan atau sesama kru.
- 2) Kinerja Tugas (Prestasi Kerja Teknis), Indikatornya :
 - a) Tugas diselesaikan dengan penuh tanggung jawab.
 - b) Pekerjaan dikerjakan efektif dan efisien.
 - c) Pekerjaan diutamakan agar tidak terjadi penumpukan.
 - d) Bekerjasama dengan baik bersama atasan dan bawahan di kapal.
 - e) Kuantitas pekerjaan sesuai dengan keinginan perusahaan pelayaran.

4. Awak 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 di tunjuk pemerintah
- 3) Memiliki sertifikat keahlian pelaut

- 4) Buku pelaut disahkan oleh KSOP (Kantor Kesyahbandaran 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 diperintahkan oleh Nakhoda

d. Pekerjaan Anak kapal di jelaskan di dalam :

- 1) Perjanjian kerja laut
- 2) Sijil awak kapal
- 3) Peraturan dinas di kapal yang dibuat oleh Nakhoda
- 4) Taat kepada atasan teristimewah menjalankan perintah – perintah Nakhoda
- 5) Tidak boleh membawa atau memiliki minuman keras, tidak membawa barang – barang terlarang, senjata dan sebagainya di kapal tanpa seizin Nakhoda
- 6) Keluar dari kapal dengan izin Nakhoda dan pulang kembali tidak terlambat
- 7) Wajib membantu memberikan pertolongan dalam penyelamatan kapal dengan muatan dengan menerima upah tambahan
- 8) Menyediakan diri untuk Nakhoda selama 3 hari setelah habis kontrak nya untuk kepentingan membuat kisah kapal.

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 adalah perwira tertinggi serta wakil manajemen perusahaan dan otoritas tertinggi di struktural kapal. *Master* bertanggung jawab atas kehidupan semua personel di kapal, keamanan kapal, kargo, lingkungan, dan juga harus bertanggung jawab kepada perusahaan. Undang-Undang Republik Nomor 21 Tahun 1992 dan juga pasal 341.b KUHD dengan tegas menyatakan bahwa Nakhoda adalah pemimpin kapal, kemudian dengan menelaah pasal 341 KUHD dan pasal 1 ayat 12 Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992, maka definisi dari Nakhoda adalah seseorang yang sudah menandatangani Perjanjian Kerja Laut (PKL) dengan pengusaha kapal dimana dinyatakan sebagai Nakhoda, serta memenuhi syarat sebagai Nakhoda dalam arti untuk memimpin kapal sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku. Pasal 342 KUHD secara eksplisit menyatakan bahwa tanggung jawab atas kapal hanya berada pada tangan Nakhoda, tidak ada yang lain. Jadi apapun yang terjadi di atas kapal menjadi tanggung jawab Nakhoda, kecuali perbuatan kriminal. *Master/Nakhoda* bertanggung jawab untuk memastikan bahwa kapal tersebut dinavigasikan dan dioperasikan dengan aman dan efisien, sesuai dengan peraturan internasional, nasional dan perusahaan.

b) Chief Officer/Mualim I

Chief Officer adalah Perwira tinggi di bawah Kapten/Nakhoda yang bertugas mengatur muatan, persediaan air tawar, pengatur arah navigasi, dan bertanggung jawab penuh atas semua peralatan deck department. *Chief Officer* bertanggung jawab kepada Nakhoda 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/rute peta pelayaran yang akan dilakukan, dan sebagai pengatur arah navigasi.

- d) **Third Officer/Mualim III**
Third Officer merupakan perwira tinggi diatas kapal dibawah *Second Officer*. Mualim III bertugas membantu *Second Officer*. Pejabat bertanggung jawab sebagai mengatur, memeriksa, memelihara semua alat-alat keselamatan kapal, pengatur arah navigasi, dan pemegang urusan administrasi umum termasuk UJBM (Uang Jatah Bahan Makan).
 - e) **Markonis**
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**
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) **Able Seaman/Juru Mudi**
Juru Mudi bertugas mendukung pejabat *deck* dalam semua aspek kegiatan di ruang kemudi, kargo, dan operasional pelayaran, di bawah pengawasan kepala kelasi, dan *pumpman* jika diperlukan.
 - i) **Ordinary Seaman/Kelasi**
Kelasi bertugas membantu *Able Seaman*, mendukung pejabat *deck* dalam semua aspek kegiatan ruang kemudi, kargo, 15 operasional pelayaran, kesiapan peralatan, kebersihan *deck* di bawah pengawasan bosun, dan *pumpman* jika diperlukan.
- 2) **Engine Department**
Engine Department bertanggung jawab untuk menjalankan dan pemeliharaan peralatan mekanik dan listrik di seluruh kapal termasuk

mesin utama, *boiler*, pompa, generator listrik, *generator plant* refrigerasi, dan penyimpanan air tawar. Berikut ini adalah bagian-bagian jabatan dari *engine department* :

a) *Chief Engineer*/Kepala Kamar Mesin

Chief Engineer adalah seorang pejabat tertinggi yang bertanggung jawab penuh terhadap *engine department* dan bertanggung jawab langsung kepada *Master* 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*, menyiapkan 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* di semua 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 membantu mandor mesin, juru minyak. *Wiper* bertanggung jawab di semua 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.

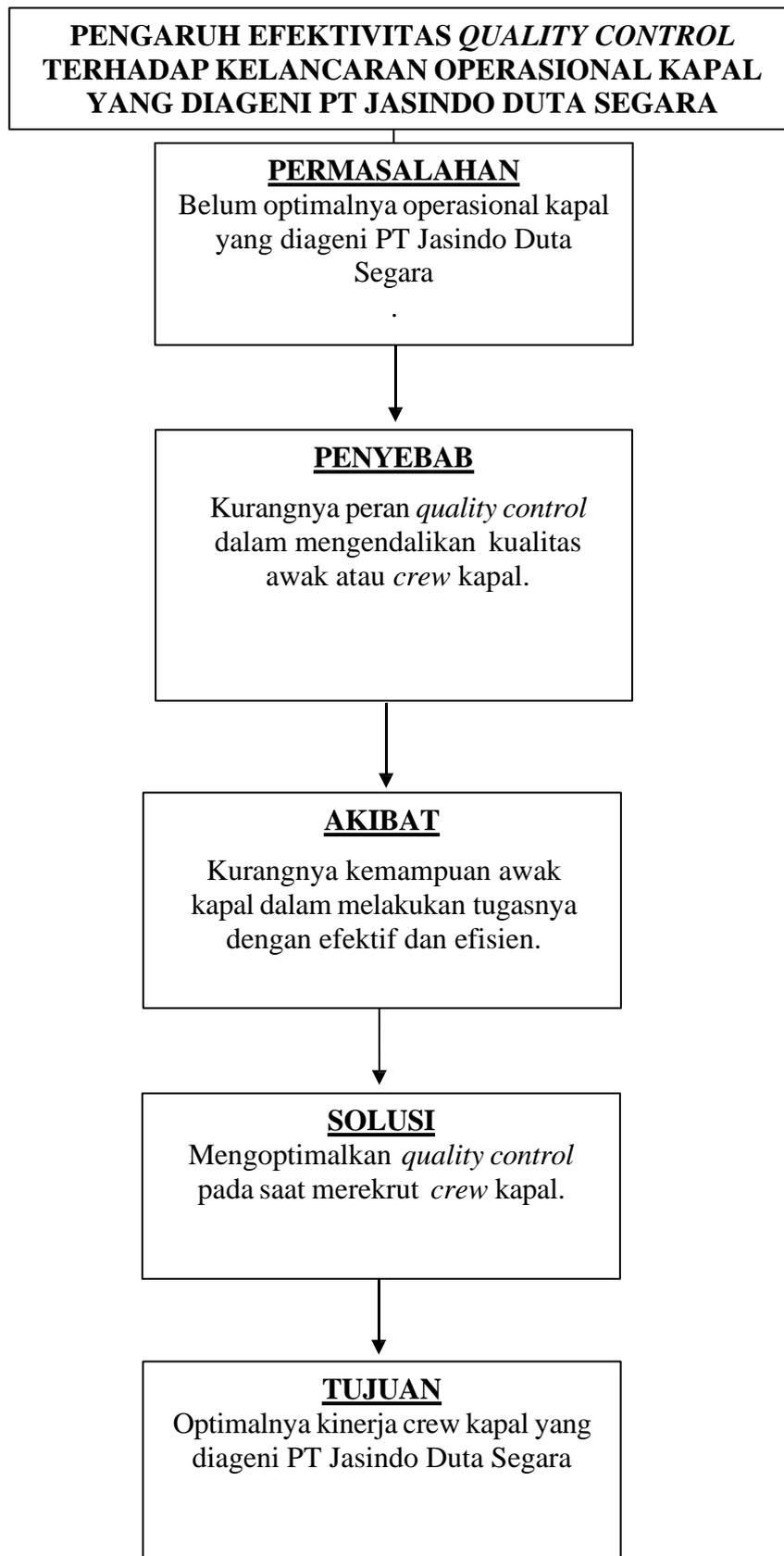
c) *Utility/Cook/Helper*

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

C. KERANGKA PEMIKIRAN

Uma Sekaran (dalam Sugiyono, 2019:72) mengatakan bahwa kerangka pemikiran merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting. Kerangka pemikiran adalah suatu konsepsi dari penelitian yang menyajikan hubungan antara variabel yang akan terjadi dan diperoleh dari penjabaran tujuan pustaka. Penelitian ini menjelaskan tentang apakah ada pengaruh dari efektivitas *quality control* terhadap operasional kapal di PT. Jasindo Duta Segara. Agar dapat memahami alur pikir penelitian ini perlu adanya kerangka pemikiran yang jelas.

Gambar 2.1
Bagan Kerangka Pemikiran



D. HIPOTESIS

Hipotesis merupakan jawaban sementara yang harus diuji kebenarannya. Sugiyono (2019:99) mengatakan bahwa hipotesis adalah jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian dan didasarkan pada fakta-fakta empiris yang diperoleh melalui pengumpulan data. Hipotesis juga dapat dikatakan sebagai kesimpulan sementara suatu hubungan variabel dengan satu atau lebih variabel lainnya sehingga hipotesis dapat dikatakan sebagai suatu prediksi yang melekat pada variabel yang bersangkutan. Meskipun demikian, taraf ketepatan prediksi sangat tergantung pada taraf kebenaran dan ketepatan landasan teoritis. Secara teknis, hipotesis dapat didefinisikan sebagai pernyataan mengenai populasi yang akan diuji kebenarannya berdasarkan data yang diperoleh dari sampel penelitian. Pernyataan tersebut mengindikasikan asumsi dasar yang melekat pada populasi yang bersangkutan. Berdasarkan identifikasi masalah dan kerangka pemikiran di atas, peneliti mengajukan hipotesis sebagai berikut :

Ho : Tidak ada hubungan antara *quality control* dengan efektivitas operasional kapal

Ha : Ada hubungan antara *quality control* dengan efektivitas operasional kapal

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penulis menentukan waktu penelitian saat penulis melakukan praktek darat di PT Jasindo Duta Segara yang ditempuh penulis selama kurang lebih 12 (dua belas) bulan terhitung mulai 25 Juli 2022 sampai dengan 11 Agustus 2023.

2. Tempat Penelitian

Untuk penelitian dilaksanakan penulis di Perusahaan Pelayaran PT Jasindo Duta Segara. Berikut data-data dari PT Jasindo Duta Segara :

Nama : PT Jasindo Duta Segara
Alamat : Plaza Kelapa Gading Rukan Blok C No.55, Jl. Raya Boulevard Barat, Kelapa Gading, RT.2/RW.9, Klp. Gading Bar., Kec. Klp. Gading, Kota Jkt Utara, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 14240
Telephone : (+62-21)45851225
Email : info@jasindods.co.id

B. METODE PENDEKATAN

1. Metode Pendekatan Penelitian

Metode pendekatan penelitian adalah suatu metode atau cara yang digunakan untuk mendapatkan tujuan tertentu. Menurut Sugiyono (2020:2), Metode Penelitian adalah cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Menurut Sugiyono (2018:13), Metode penelitian kuantitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan *positivistic* (data konkrit), data penelitian berupa angka-angka yang akan diukur menggunakan statistika sebagai alat uji penghitungan, berkaitan dengan masalah yang diteliti untuk menghasilkan suatu kesimpulan.

Adapun metode pendekatan yang digunakan oleh penulis dalam menulis skripsi ini adalah metode kuantitatif dimana pengumpulan data untuk dianalisis berupa angka-angka (numerik).

2. Variabel Penelitian

Menurut Hatch & Farhady (2015:38), Variabel Penelitian adalah atribut atau objek yang memiliki variasi antara satu sama lainnya. Menurut Silaen (2018:69), Variabel Penelitian adalah konsep yang mempunyai bermacam-macam nilai atau mempunyai nilai yang bervariasi yakni suatu sifat, karakteristik atau fenomena yang dapat menunjukkan sesuatu untuk dapat diamati atau diukur yang nilainya berbeda atau bervariasi.

Menurut Sugiyono (2022:38), Variabel penelitian terdiri dari variabel bebas dan variabel terikat, yaitu

1. Variabel bebas adalah variabel yang mempengaruhi atau menjadi sebab timbulnya variabel terikat dengan simbol (X). Dalam penelitian ini variabel X atau variabel yang mempengaruhi variabel terikat adalah Efektivitas *Quality Control*
2. Variabel terikat adalah variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat, karena adanya variabel bebas. Variabel terikat merupakan variabel bebas dengan simbol (Y). Dalam penelitian ini variabel Y adalah kelancaran Operasioanal Kapal.

C. SUMBER DATA

Sumber data merupakan salah satu faktor penting yang akan dipertimbangkan dalam menentukan metode yang digunakan untuk mengumpulkan data dalam suatu penelitian. Sumber Data yang ada dalam penelitian adalah faktor yang sangat penting, sebab subjek data yang didapatkan harus memiliki informasi yang jelas dan detail mengenai pengambilan (darimana data dapat diperoleh) dan pengolahan data.

Menurut Heryana (2018), pada bukunya yang berjudul Informan dan Pemilihan Informan Pada Penelitian Kualitatif, informan adalah subjek yang ada pada sebuah penelitian dimana yakni memiliki peran untuk memberi keterangan kejadian yang dibahas. Pada penelitian kualitatif, informan terbagi menjadi tiga yaitu informan kunci, informan utama serta informan pendukung. Informan kunci yaitu seseorang yang berperan memberi keterangan terkait obyek penelitian secara keseluruhan

mengenai objek penelitian. Informan kunci bukan hanya memiliki pengetahuan terkait keadaan / peristiwa secara kompleks, namun juga memiliki pemahaman terkait informasi dari informan utama. Dalam penelitian yang dibuat, data yang diterapkan di dalam penulisan skripsi ini peneliti mengkategorikan sumber data menjadi dua jenis, yaitu :

1. Data Primer

Menurut Sugiyono (2018:456) Data primer yaitu sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data. Data dikumpulkan sendiri oleh peneliti langsung dari sumber pertama atau tempat objek penelitian dilakukan. Peneliti menggunakan hasil wawancara yang didapatkan dari informan mengenai topik penelitian sebagai data primer, serta catatan mengenai perihal apa-apa saja yang terkait dengan keselamatan kerja di atas kapal.

2. Data Sekunder

Menurut Sugiyono (2019:193) Data sekunder adalah sumber yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpulan data. Data sekunder didapatkan dari sumber yang dapat mendukung penelitian antara lain dari dokumentasi dan literatur. Data sekunder yang dikumpulkan bertujuan guna melengkapi data primer yang dapat diperoleh dari referensi berupa buku, undang-undang, peraturan menteri, peraturan pemerintah, literatur, jurnal, ataupun sumber data lain terkait dengan objek yang diteliti sehingga diharapkan dapat memberikan gambaran secara lengkap dan utuh.

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Teknik pengumpulan data merupakan suatu proses yang penting dalam mendapatkan data pada penelitian. Menurut Sugiyono (2017:308), jika peneliti tidak mengetahui teknik dari pengumpulan data, maka peneliti tidak akan mendapatkan data yang dapat memenuhi standar data yang telah ditentukan. Untuk mendapatkan data dalam menyusun skripsi ini, penulis menggunakan teknik pengumpulan data menggunakan metode-metode sebagai berikut :

1. Kuisisioner (Angket)

Menurut Sugiyono (2019:101), Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk jawabnya. Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang efisien bila peneliti tahu dengan pasti variabel

yang akan diukur dan tahu apa yang bisa diharapkan dari responden. Kuesioner dapat berupa pertanyaan atau pernyataan tertutup maupun terbuka, dapat diberikan kepada responden secara langsung atau dikirim melalui pos, maupun secara langsung dengan bertatap muka antara peneliti dan responden.

Pada penelitian ini kuesioner diberikan kepada 45 orang awak kapal dari berbagai kapal yang diageni oleh PT Jasindo Duta Segara. Dalam setiap kuesioner yang disebarakan kepada responden terdiri dari dua bagian pernyataan, yaitu :

- a. Bagian pertama berisikan 10 pernyataan mengenai Efektivitas *Quality Control* di PT Jasindo Duta
- b. Bagian kedua berisikan 10 pernyataan mengenai Operasional Kapal di PT Jasindo Duta Segara

Masing-masing pernyataan akan diberikan setiap pilihan jawaban yang diberikan bobot nilai berdasarkan skala likert. Menurut Sugiyono (2019:99) skala likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial.

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

Tabel 3.1
Skor Penilaian Berdasarkan Skala Likert

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

Sumber: Sugiyono 2018:152

Teknik pengumpulan data lapangan dengan membuat daftar pertanyaan yang berisikan sejumlah alternatif jawaban yang bersifat tertutup (Sugiyono, 2010). Responden hanya tinggal memilih salah satu dari alternatif jawaban yang mereka anggap paling tepat dan cepat, dengan harapan mereka dapat memberikan respon

atas daftar pertanyaan tersebut. Berdasarkan teori diatas penulis melakukan sintesa sebagai berikut :

Tabel 3.2
Instrumen Indikator Pelaporan Efektivitas *Quality Control* (X)

Dimensi	Indikator	Nomor
Pengetahuan	a. <i>Quality Control</i> yang efektif dapat meningkatkan produktivitas dan kinerja operasional kapal.	1
	b. <i>Quality Control</i> yang efektif dapat memastikan pengetahuan yang cukup tentang sistem, peralatan, dan prosedur bagi <i>crew</i> kapal.	2
	c. <i>Quality Control</i> yang efektif dapat memastikan koordinasi kerja dan kepatuhan terhadap standar keselamatan dan keamanan dari <i>crew</i> kapal.	3
Pengalaman Kerja	a. <i>Quality Control</i> yang efektif dapat memastikan kondisi kerja yang aman dan sehat bagi <i>crew</i> kapal.	4
	b. <i>Quality Control</i> yang efektif dapat meningkatkan komunikasi antara <i>crew</i> kapal dan manajemen perusahaan serta mengurangi kesalahan manusia di kapal.	5
	c. <i>Quality Control</i> yang efektif dapat memastikan bahwa <i>crew</i> kapal memahami dan memenuhi standar keselamatan dan lingkungan yang ditetapkan.	6
	d. <i>Quality Control</i> yang efektif dapat meningkatkan keterampilan teknis dan manajemen waktu dari <i>crew</i> kapal.	7
Prestasi Kerja	a. <i>Quality Control</i> yang efektif dapat meningkatkan efisiensi dan efektivitas operasional kapal.	8

Dimensi	Indikator	Nomor
	b. <i>Quality Control</i> yang efektif dapat mengurangi kesalahan manusia di kapal, meningkatkan kinerja <i>crew</i> kapal.	9
	c. <i>Quality Control</i> yang efektif dapat membantu <i>crew</i> kapal mencapai tujuan dalam melaksanakan pekerjaannya.	10

Tabel 3.3 Instrumen Indikator Operasional Kapal (Y)

Dimensi	Indikator	Nomor
Kinerja Tugas (Prestasi Kerja Teknis)	a. Menekankan pekerjaan sesuai dengan jabatan.	1
	b. Memahami setiap tugas dari atasan.	2
	c. Mempererat hubungan dengan rekan kerja.	3
	d. Menjalankan pekerjaan dari atasan dengan hati-hati.	4
	e. Menjaga sopan santun saat berbicara dengan pelanggan atau sesama kru.	5
Kinerja Kontekstual (Prestasi Kerja Antar Pribadi),	a. Tugas diselesaikan dengan penuh tanggung jawab.	6
	b. Pekerjaan dikerjakan efektif dan efisien.	7
	c. Pekerjaan diutamakan agar tidak terjadi penumpukan.	8
	d. Bekerjasama dengan baik bersama atasan dan bawahan di kapal.	9
	e. Kuantitas pekerjaan sesuai dengan keinginan perusahaan pelayaran.	10

2. Observasi

Teknik pengumpulan data pada penelitian ini salah satunya yaitu teknik observasi. Menurut Djaali (2021:53), Teknik pengumpulan data dengan observasi melalui pengamatan berbagai fenomena atau kegiatan terhadap indikator dari variabel penelitian. Peneliti mengamati secara langsung kegiatan manajemen keselamatan di perusahaan.

3. Studi Dokumentasi

Menurut Sukmadinata (2011:64) dalam bukunya Metode Penelitian Pendidikan menyebutkan bahwa, “Studi Dokumenter merupakan suatu teknik pengumpulan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen baik dokumen tertulis, gambar, maupun elektronik”.

4. Studi Pustaka

Menurut Nazir (2013:93), Teknik pengumpulan data dengan menggunakan studi penelaah terhadap buku-buku, literatur yang berhubungan dengan masalah yang dipecahkan. Studi pustaka merupakan teknik pengumpulan data dengan cara membaca, melihat, meneliti ataupun mengutip dari buku referensi termasuk dari berbagai situs internet dan *e-book* yang berhubungan dengan masalah yang ditulis.

E. POPULASI DAN SAMPEL,DAN TEKNIK SAMPLING

1. Populasi

Populasi dalam suatu penelitian merupakan sekumpulan objek yang dapat dijadikan sumber penelitian yang berbentuk benda-benda, manusia ataupun peristiwa yang terjadi sebagai objek atau sasaran penelitian. Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari objek / subjek yang memiliki kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan (Sugiyono, 2013). Populasi pada penelitian ini adalah sebanyak 51 orang awak kapal dari dari berbagai kapal yang diageni oleh PT Jasindo Duta Segara.

2. Sampel dan Teknik Sampling

Menurut Sugiyono (2018:131), Sampel adalah bagian dari total dan karakteristik yang dimiliki oleh suatu populasi, sampel merupakan metode dalam suatu penelitian yang dilakukan dengan cara mengambil sebagian atas populasi yang hendak diteliti. Menurut Sugiyono (2018:138), *Purposive sampling* adalah pengambilan sampel dengan menggunakan beberapa pertimbangan tertentu sesuai dengan kriteria yang diinginkan untuk dapat menentukan jumlah sampel yang akan diteliti.

Dalam menentukan jumlah sampel perlu memperhatikan pedoman kasar (Sugiyono, 2017). Dimana:

- a. Jumlah sampel yang paling sesuai untuk hampir semua penelitian adalah $30 < n < 500$.
- b. Apabila sampel dibagi beberapa kategori, jumlah sampel minimum untuk tiap kategori adalah 30.
- c. Untuk penelitian eksperimen yang sederhana dengan pengendalian eksperimental yang ketat, penelitian yang baik dapat dilakukan dengan menggunakan sampel sekitar 10 sampai 20 (Sekaran, 2016).

Dalam menentukan sampel pada penelitian ini, dengan peneliti akan menggunakan rumus Slovin dalam Sugiyono (2018:149) dengan rumusnya yaitu:

$$\eta = \frac{N}{1 + (N(e)^2)}$$

Keterangan :

η = Jumlah sampel yang dicari

N = Jumlah populasi

e = Jumlah presisi 5% (0,05)

Jumlah populasi dalam penelitian ini adalah 51 sehingga persentase kelonggaran yang digunakan adalah 5% dan hasil perhitungan dapat dibulatkan mencapai kesesuaian.

Berdasarkan pendapat di atas maka penulis akan mengambil sampel sebanyak:

$$\eta = \frac{51}{1 + (51 (0,05)^2)}$$

$$\eta = \frac{51}{1 + (51 (0,0025))}$$

$$\eta = \frac{51}{1 + (51 (0,0025))}$$

$$\eta = 45,232 \text{ dibulatkan menjadi } 45$$

Maka dapat disimpulkan, sampel pada penelitian ini sebanyak 45 responden

F. TEKNIK ANALISIS DATA

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

1. Analisis Statistik Deskriptif

Menurut Sugiyono (2019:99), analisis deskriptif merupakan analisis yang mengemukakan tentang data diri responden, yang diperoleh dan jawaban responden melalui kuesioner. Kemudian, data yang diperoleh dari jawaban responden tersebut dihitung persentasenya.

2. Uji Validitas

Menurut Ghozali (2021:5), Uji Validitas dalam sebuah penelitian digunakan sebagai pengukur sah dan tidaknya sebuah kuesioner. Kuesioner dianggap *valid* apabila pernyataan pada kuesioner dapat menggambarkan sesuatu yang diukur (Ghozali, 2021:10). Dalam penelitian ini diuji dengan menggunakan *Statistical Package for Social Science* (SPSS) untuk menganalisis.

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

3. Uji Reliabilitas

Menurut Sugiyono (2017:130), menyatakan bahwa Uji Reliabilitas adalah sejauh mana hasil pengukuran dengan menggunakan objek yang sama, akan menghasilkan data yang sama. Koefisien alfa sebagai ukuran umum yang sering digunakan untuk mengukur reliabilitas pada Skala Likert (Suryani, 2016). Nilai *Cronbach's Alpha* berkisar antara 0-1, semakin mendekati 1 maka semakin menunjukkan tingkat konsistensi skor.

Dengan kriteria pengujian tersebut, apabila hasil σ^2 dengan α (*Alpha Cronbach* $\alpha = 0,60$) maka alat ukur tersebut dinyatakan handal (*reliable*), dan sebaliknya apabila hasil hasil $\sigma^2 < \alpha$ (*Alpha Cronbach* $\alpha = 0,60$) maka alat ukur tersebut adalah tidak handal (*unreliable*). Uji reliabilitas dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan SPSS. Tabel nilai *cronbach's alpha* dapat dilihat pada Tabel 3.4

Tabel 3.4
Nilai Cronbach's Alpha

Nilai Cronbach's Alpha	Kualifikasi Status
0,81 – 1,00	Sangat Reliabel
0,61 – 0,80	Reliabel
0,41 – 0,60	Cukup Reliabel
0,21 – 0,40	Kurang Reliabel
0,00 – 0,20	Tidak Reliabel

Sumber : (Sugiyono, 2015)

4. Analisis Koefisien Korelasi

Menurut Santoso (2010:141), analisis koefisien korelasi bertujuan untuk mempelajari apakah ada hubungan antara dua variabel atau lebih, sedang analisis regresi memprediksi seberapa jauh pengaruh tersebut secara spesifik, tujuan analisis korelasi adalah ingin mengetahui apakah diantara dua variabel terdapat hubungan, dan jika terdapat hubungan, bagaimana arah hubungan dan seberapa besar hubungan tersebut. Secara teoritis, dua variabel dapat sama sekali tidak berhubungan ($r = 0$), berhubungan secara sempurna ($r = 1$), atau antara kedua angka tersebut. Arah korelasi juga dapat positif (berhubungan searah) atau negatif (berhubungan berlainan arah).

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

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

Keterangan :

r = Besarnya korelasi atau hubungan antara variabel x dan y

n = Banyaknya data

X = *independent variable*

Y = *dependent variable*

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

- Bila $r = +$ atau mendekati 1, ada hubungan antara *variable* x dan *variable* y , dimana hubungan sangat kuat dan positif.
- Bila $r = 0$, tidak ada hubungan antara *variable* x dan *variable* y atau sangat lemah.
- Bila $r = -1$ atau mendekati 1, ada hubungan antara *variable* x dan *variable* y , dimana hubungan sangat kuat dan negatif.

Korelasi negatif menunjukkan adanya hubungan berlawanan arah antara variabel X dan variabel Y . Artinya jika variabel X mengalami peningkatan, maka variabel Y akan berketerbalikan mengalami penurunan. Berikut tabel pedoman untuk memberikan interpretasi koefisien korelasi.

Tabel 3.5
Pedoman untuk Memberikan Interpretasi Koefisien Korelasi

Interval Koefisien	Tingkat Hubungan
0,00 – 0,199	Sangat Rendah
0,20 – 0,399	Rendah
0,40 – 0,599	Sedang
0,60 – 0,799	Kuat
0,80 – 1,00	Sangat Kuat

Sumber : Sugiyono (2018:274)

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

Menurut Bahri (2018:192), Koefisien Determinasi (r^2) digunakan untuk mengukur kemampuan dalam menerangkan variasi variabel bebas (*independent variable*) terhadap variabel terikat (*dependent variable*). Nilai koefisien

determinasi berkisar antara 0-1. Digunakan rumus koefisien determinasi sebagai berikut :

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

Keterangan :

KD = Koefisien Determinasi

r = Koefisien korelasi X dan Y

Nilai r^2 yang kecil dapat diartikan bahwa kemampuan variabel sangat terbatas dalam menerangkan variabel terikat (Ghozali, 2018). Sedangkan apabila nilai r^2 mendekati 1 berarti kemampuan variabel bebas sangat lengkap dalam memberikan informasi mengenai variabel terikat. Fungsi dari koefisien determinasi (r^2), antara lain:

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

6. Analisis Regresi Linier Sederhana

Merupakan analisis yang digunakan untuk mengetahuinya kelinieran antara dua variabel yang dinyatakan dalam satu garis lurus. Analisis regresi linier sederhana adalah untuk mengetahui hubungan antara variabel Efektivitas *Quality Control* yang dinyatakan dalam variabel X terhadap kelancaran Operasional Kapal yang dinyatakan dalam variabel Y.

Persamaan regresi linier sederhana dinyatakan dalam bentuk :

$$Y = a + bX$$

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

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

Keterangan :

X : Variabel prediktor

a : Variabel konstan

Y : Variabel kriterium

b : Koefisien arah regresi linier

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

- a. Jika nilai signifikansi $< 0,05$ artinya variabel X berpengaruh terhadap variabel Y

- b. Jika nilai signifikansi $> 0,05$ artinya variabel X tidak berpengaruh terhadap variabel Y

7. Uji Hipotesis (Uji T)

Uji hipotesis digunakan untuk mengetahui kebenaran dari dugaan sementara. Hipotesis pada dasarnya diartikan sebagai jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian (Sugiyono, 2017).

Hasil perhitungan selanjutnya dibandingkan dengan t_{tabel} dengan menggunakan tingkat kesalahan 0,05. Kriteria yang digunakan adalah sebagai berikut :

- a. H_0 diterima jika nilai $t_{hitung} < t_{tabel}$ atau nilai $sig > \alpha$
- b. H_0 ditolak jika nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ atau nilai $sig < \alpha$

Bila terjadi penerimaan H_0 , maka kesimpulannya adalah tidak terdapat pengaruh yang signifikan, sedangkan bila H_0 ditolak berarti terdapat pengaruh yang signifikan. Rancangan pengujian hipotesis ini untuk menguji ada tidaknya pengaruh antara variabel independen yaitu Efektivitas *Quality Control* (X) dan Operasional Kapal (Y).

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Dalam bab ini penulis akan membahas tentang permasalahan atau fakta yang terjadi dan menguraikan sebagian dari masalah yang penulis alami pada saat melaksanakan Praktek Darat. Adapun untuk memudahkan penelitian, penulis akan menyampaikan deskripsi data, antara lain:

1. Profil Perusahaan

PT Jasindo Duta Segara didirikan di Indonesia pada tanggal 23 Agustus 2004. Kegiatan utama PT Jasindo Duta Segara saat ini adalah menyediakan jasa *crew* kapal yang berkualitas untuk memajukan perusahaan pelayaran.

PT Jasindo Duta Segara adalah salah satu agen awak kapal terbesar di Indonesia. Perusahaan menawarkan layanan manajemen *crew* lengkap untuk semua jenis kapal melalui pusat kompetensi *crew* yang berlokasi di sebagian besar negara pelayaran di seluruh dunia merupakan sebagian perusahaan *crew manning agency* atau perusahaan keagenan awak kapal bekerja sama dengan *ship owner* dari negara Jepang, Korea Selatan dan Taiwan dituntut untuk dapat merekrut sumber daya manusia (SDM) pelaut yang berkualitas, dari *skills, attitude* dan kompetensinya.

Crew PT Jasindo Duta Segara menggunakan *International Safety Management (ISM)* yang bertujuan untuk menjadi “Agen Penyedia Awak Terbaik di Dunia” untuk memenuhi harapan Direktur dan awak secara sempurna PT Jasindo Duta Segara bertujuan untuk menciptakan nilai bagi *owner* dan *crew* dengan integritas, kejujuran dan pertumbuhan yang adil.

Perusahaan tidak akan membiarkan panggilan *owner* atau *crew* tidak dijawab PT Jasindo Duta Segara *crew* melakukan *testing* di perusahaan menggunakan test berbagai macam seperti: akademik, psikotes, *marlin test*, untuk mengetahui kemampuan *crew* kapal yang ingin bergabung di PT Jasindo Duta Segara.

a. Visi dan Misi Perusahaan

Visi : PT. Jasindo Duta Segara adalah menjadi pemimpin dalam penyediaan atau penyuplai pelaut Indonesia yang berkelas dunia.

Misi : PT. Jasindo Duta Segara adalah menjamin kepuasan *owner* kapal dengan penyuplai atau menyediakan pelaut-pelaut yang berkualitas serta menyediakan pelaut yang sehat baik jasmani maupun Rohani.

b. Kapal-Kapal yang Diageni Perusahaan

Tabel 4.1
Tabel Kapal-kapal yang Diageni Perusahaan

Pemilik Kapal	Nama Kapal	Jenis Kapal
<i>H LINE SHIPPING</i>	1. MV HI Balikpapan 2. MV HI Brazil 3. MV HI Boryeong 4. MV HI Dalrymple Bay 5. MV HI Harmony 6. MV HI Passion 7. MV HI Port Hedland 8. MV HI Port Walcott 9. MV HI Tubarao 10. MV Keoyang Orient 11. MV HI Samcheonpo 12. MV HI Success 13. MV HI Komipo 14. MV HI Vision 15. MV HI Baltimore 16. MV HI Dangjin 17. MV HI Sines 18. MV HI Pioneer	1. <i>Bulk Carrier</i> 2. <i>Bulk Carrier</i> 3. <i>Bulk Carrier</i> 4. <i>Bulk Carrier</i> 5. <i>Bulk Carrier</i> 6. <i>Bulk Carrier</i> 7. <i>Bulk Carrier</i> 8. <i>Bulk Carrier</i> 9. <i>Bulk Carrier</i> 10. <i>Bulk Carrier</i> 11. <i>Bulk Carrier</i> 12. <i>Bulk Carrier</i> 13. <i>Bulk Carrier</i> 14. <i>Bulk Carrier</i> 15. <i>Bulk Carrier</i> 16. <i>Bulk Carrier</i> 17. <i>Bulk Carrier</i> 18. <i>Bulk Carrier</i>
<i>POS SHIPPING MANAGEMENT</i>	1. MV Pan Clover 2. MV Pan Mutiara 3. MV Pan Poseidon	1. <i>Bulk Carrier</i> 2. <i>Bulk Carrier</i> 3. <i>Bulk Carrier</i>

	<ol style="list-style-type: none"> 4. MV Pan Energen 5. MV Pan Global 6. MV Pan Amber 7. MV Pan Falcon 8. MV Pan Epic 9. MV PanBonita 10. MV PanDaisy 11. MV Pan Begonia 12. MV Pan Kristine 13. Mt Cs Crane 14. Mt Cs Summer 	<ol style="list-style-type: none"> 4. <i>Bulk Carrier</i> 5. <i>Bulk Carrier</i> 6. <i>Bulk Carrier</i> 7. <i>Bulk Carrier</i> 8. <i>Bulk Carrier</i> 9. <i>Bulk Carrier</i> 10. <i>Bulk Carrier</i> 11. <i>Bulk Carrier</i> 12. <i>Bulk Carrier</i> 13. <i>Tanker</i> 14. <i>Tanker</i>
<i>STX MARINE SERVICE</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. MV Ultra Omega 2. MV Bk Alice 3. MV Sm Aurora 4. MV Promise 2 5. MV Promise 3 6. MV MineralCina 7. MV Mineral Noble 	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Bulk Carrier</i> 2. <i>Bulk Carrier</i> 3. <i>Bulk Carrier</i> 4. <i>Bulk Carrier</i> 5. <i>Bulk Carrier</i> 6. <i>Bulk Carrier</i> 7. <i>Bulk Carrier</i>
<i>SK SHIPPING</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. MV K Hope 2. MV K Phoenix 3. MV K Ruby 4. MV K Taean 5. MV K Younghung 6. MV K Spinel 7. MV K Iron Mountain 	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Bulk Carrier</i> 2. <i>Bulk Carrier</i> 3. <i>Bulk Carrier</i> 4. <i>Bulk Carrier</i> 5. <i>Bulk Carrier</i> 6. <i>Bulk Carrier</i> 7. <i>Bulk Carrier</i>
<i>APEX SHIP MANAGEMENT</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. MV Sinar Bandung 2. MV Sinar Bima 	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Container</i> 2. <i>Container</i>
<i>SAS (SAMUDERA SHIPPING ASAHI SHIPPING)</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. MV Sinar Pomalaa 2. MV Sinar Penida 	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Container</i> 2. <i>Container</i>

<i>EVERGREEN</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. MV Ever Power 2. MV Ever Bonus 3. MV Uni Premier 	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Container</i> 2. <i>General Cargo</i> 3. <i>Container</i>
<i>OSAKA ASAHI</i> <i>KAIUN</i> <i>(SHINYO)</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. MV Sinar Sunda 2. MV Vinca 3. MV Cape Trust 4. MV Vega Rose 5. MV Federal Kibune 6. MV Sky Sunshine 7. MV Federal Oak 8. MV Federal Osaka 9. MV Kmtc Xiamen 10. MV Kmtc Shimizu 	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Container Bulk</i> 2. <i>CarrierBulk</i> 3. <i>CarrierBulk</i> 4. <i>CarrierBulk</i> 5. <i>Carrier</i> 6. <i>Container Bulk</i> 7. <i>CarrierBulk</i> 8. <i>Carrier</i> 9. <i>Container</i> 10. <i>Container</i>
<i>WORLD MARINE</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. MV Ultra Cory 2. MV Pewee 3. MV Taikoo Brilliance 4. MV Santa Ines 5. MV Navios Coral 6. MV DreamTeam 7. MV Aquabeauty 	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Bulk Carrier</i> 2. <i>Bulk Carrier</i> 3. <i>Bulk Carrier</i> 4. <i>Bulk Carrier</i> 5. <i>Bulk Carrier</i> 6. <i>Bulk Carrier</i> 7. <i>Bulk Carrier</i>
<i>COSMO SEALAND</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. MV Crystal Jade 2. MV Geopark Venus 3. MV Permata 	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Bulk Carrier</i> 2. <i>Bulk Carrier</i> 3. <i>Cargo</i>
HAYAMA	1. MV BI Cosmos	1. <i>Bulk Carrier</i>

2. Karakteristik Responden

Gambaran umum responden ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik dari awak kapal PT Jasindo Duta Segara Indonesia yang terpilih menjadi responden berkaitan dengan objek penelitian. Dari penggolongan ini akan diperoleh suatu kesimpulan mengenai keadaan responden. Penggolongan tersebut akan disajikan dalam tabel masing-masing berikut ini:

a. Berdasarkan Jenis Kelamin

Tabel 4.2
Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Uraian	Jenis Kelamin	
	Pria	Wanita
Orang	45	0
Persen	100%	0

Sumber: Data dari kuesioner yang telah diolah

Tabel 4.2 menggambarkan, dalam penelitian responden berdasarkan jenis kelamin pria 45 orang (100%) dan wanita 0. Dengan demikian maka dapat disimpulkan bahwa karyawan dan awak kapal sebagian besar adalah pria.

b. Berdasarkan Usia

Tabel 4.3
Karakteristik Responden Berdasarkan Usia

No	Usia	Jumlah	Persentase
1	21-30 tahun	14	31,11%
2	31-40 tahun	18	40%
3	41-50 tahun	10	22,22%
5	>50 tahun	3	6,67%
Jumlah		45	100%

Sumber: Data dari kuesioner yang telah diolah

Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat berdasarkan usia responden antara 21-30 tahun dengan jumlah 14 orang dengan presentasi 31,11%, kemudian untuk urutan berikutnya yaitu responden yang berusia 31-40 tahun dengan jumlah responden sebanyak 18 orang dengan persentase 40%, kemudian diikuti dengan kelompok usia antara 41-50 tahun dengan jumlah 10 orang dengan persentase sebesar 22,22%, yang terakhir yaitu untuk usia > 50 tahun yaitu 3 orang dengan jumlah presentasi 6,67%.

c. Berdasarkan Lama Bekerja

Tabel 4.4
Karakteristik Responden Berdasarkan Lama Bekerja

No	Lama Bekerja	Jumlah	Persentase
1	< 4 tahun	6	13,33
2	4 – 10 tahun	25	55,56
3	> 10 tahun	14	31,11
Jumlah		45	100%

Sumber: Data dari kuesioner yang telah diolah

Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat berdasarkan usia responden antara < 4 tahun dengan jumlah 6 orang dengan persentase sebesar 13,33%, kemudian untuk responden yang lama bekerja 4 – 10 tahun sebesar 55,56%, dan responden untuk lama bekerja responden > 10 tahun sebesar 31,11%.

d. Berdasarkan Jabatan

Tabel 4.5
Karakteristik Responden Berdasarkan Jabatan

No	Jabatan	Jumlah	Persentase
1	<i>Master</i>	3	6,67
2	<i>Chief Officer</i>	3	6,67
3	<i>Second Officer</i>	3	6,67
4	<i>Third Officer</i>	6	13,33
5	<i>Chief Engineer</i>	3	6,67
6	<i>Second Engineer</i>	3	6,67
7	<i>Third Engineer</i>	3	6,67
8	<i>Oiler</i>	6	13,33
9	<i>Able Body</i>	5	11,11
10	<i>Ordinary Seaman</i>	3	6,67
11	<i>Chief Cook</i>	7	15,54
Jumlah		45	100%

Sumber: Data dari kuesioner yang telah diolah

Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat berdasarkan jabatan karyawan dan awak kapal, dimana *Master* dengan jumlah 3 orang dengan persentase

sebesar 6,67%, untuk *Chief Officer* dengan jumlah 3 orang dengan persentase sebesar 6,67%, untuk *Second Officer* dengan jumlah 3 orang dengan persentase sebesar 6,67%, untuk *Third Officer* dengan jumlah 6 orang dengan persentase sebesar 13,33%, untuk *Chief Engineer* dengan jumlah 3 orang dengan persentase sebesar 6,67%, untuk *Second Engineer* dengan jumlah 3 orang dengan persentase sebesar 6,67%, untuk *Third Engineer* dengan jumlah 3 orang dengan persentase sebesar 6,67%, untuk *Oiler* dengan jumlah 6 orang dengan persentase sebesar 13,33%, untuk *Able Body* dengan jumlah 5 orang dengan persentase sebesar 11,11%, untuk *Ordinary Seaman* dengan jumlah 3 orang dengan persentase sebesar 6,67%, dan untuk *Chief Cook* dengan jumlah 7 orang dengan persentase sebesar 15,54%.

B. ANALISIS DATA

Deskripsi penelitian ini adalah tanggapan responden mengenai pengaruh Efektivitas *Quality Control* terhadap kelancaran Operasional Kapal di PT Jasindo Duta Segara yang diberikan kepada 45 responden dengan menggunakan metode kuesioner maka penulis dapat memberikan data hasil penelitian berupa tabel hasil penelitian berupa tabel hasil perhitungan untuk variabel X dan tabel untuk variabel Y dengan data terlampir.

Untuk mengolah data yang diperoleh dari jawaban – jawaban pernyataan yang berasal dari kuesioner, maka hasil jawaban responden yang diolah berdasarkan indikator masing – masing variabel untuk nilai Variabel (X) Efektivitas *Quality Control* dan Variabel (Y) Operasional Kapal. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel :

1. Analisis Statistika Deskriptif

Penulis menggunakan 2 variabel dalam penelitian ini, yaitu variabel Efektivitas *Quality Control* (X) dan variabel Operasional Kapal (Y). Dalam melakukan analisis data penelitian ini, penulis menggunakan metode pengumpulan data melalui kuesioner yang diberikan para responden. Berikut data untuk variabel Efektivitas *Quality Control* (X) dan Operasional Kapal (Y):

a. Deskripsi Data untuk Variabel Efektivitas *Quality Control* (X)

Berdasarkan dimensi dan indikator yang telah penulis tentukan, berikut ini adalah hasil tanggapan dari analisis variabel X. Analisa penelitian

responden pada pernyataan di tiap butir soal pada variabel Efektivitas *Quality Control* yang terdiri dari 10 butir pernyataan, berikut adalah hasil jawaban responden yang telah dibuat dalam bentuk tabel.

Tabel 4.6
Tabel Variabel Efektivitas *Quality Control* X.1

Skala	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	19	42,2%	95
S (4)	26	57,8%	104
KS (3)	0	0%	0
TS (2)	0	0%	0
STS (1)	0	0%	0
Total	45	100%	199

Sumber: Data dari kuesioner yang telah diolah

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 19 orang atau sebesar 42,2% dari persentase jumlah responden, menjawab Setuju (S) berjumlah 26 orang atau sebesar 57,8% dari persentase jumlah responden, menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah 0 responden, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden, dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Setuju (S) terhadap X.

Tabel 4.7
Tabel Variabel Efektivitas *Quality Control* X.2

Skala	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	28	62,2%	140
S (4)	16	35,5%	64
KS (3)	1	2,2%	3
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Total	45	100%	207

Sumber: Data dari kuesioner yang telah diolah

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 28 orang atau sebesar 62,2% dari persentase jumlah responden, menjawab Setuju (S) berjumlah 16 orang atau sebesar 35,5% dari persentase jumlah responden, menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah 1 orang atau sebesar 2,2% dari persentase responden, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden, dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Sangat Setuju (SS) terhadap X.2.

Tabel 4.8
Tabel Variabel Efektivitas *Quality Control* X.3

Skala	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	20	44,4%	100
S (4)	18	40%	72
KS (3)	7	15,5%	21
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Total	45	100%	193

Sumber: Data dari kuesioner yang telah diolah

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 20 orang atau sebesar 44,4% dari persentase jumlah responden, menjawab Setuju (S) berjumlah 18 orang atau sebesar 40% dari persentase jumlah responden, menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah 7 orang atau sebesar 15,5% dari persentase responden, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden, dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Sangat Setuju (SS) terhadap X.3.

Tabel 4.9
Tabel Variabel Efektivitas *Quality Control X.4*

Skala	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	21	46,6%	105
S (4)	19	42,2%	76
KS (3)	5	11,1%	15
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Total	45	100%	196

Sumber: Data dari kuesioner yang telah diolah

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 21 orang atau sebesar 46,6% dari persentase jumlah responden, menjawab Setuju (S) berjumlah 19 orang atau sebesar 42,2% dari persentase jumlah responden, menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah 5 orang atau sebesar 11,1% dari persentase responden, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden, dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Sangat Setuju (SS) terhadap X.4.

Tabel 4.10
Tabel Variabel Efektivitas *Quality Control X.5*

Skala	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	22	48,8%	110
S (4)	17	37,7%	68
KS (3)	6	13,3%	18
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Total	45	100%	196

Sumber: Data dari kuesioner yang telah diolah

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 22 orang atau sebesar 48,8% dari persentase jumlah responden, menjawab Setuju (S) berjumlah 17 orang atau sebesar 37,7% dari persentase jumlah responden, menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah

6 orang atau sebesar 13,3% dari persentase responden, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden, dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Sangat Setuju (SS) terhadap X.5.

Tabel 4.11
Tabel Variabel Efektivitas *Quality Control* X.6

Skala	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	25	55,5%	125
S (4)	16	35,5%	64
KS (3)	4	8,8%	12
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Total	45	100%	201

Sumber: Data dari kuesioner yang telah diolah

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 25 orang atau sebesar 55,5% dari persentase jumlah responden, menjawab Setuju (S) berjumlah 16 orang atau sebesar 35,5% dari persentase jumlah responden, menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah 4 orang atau sebesar 8,8% dari persentase responden, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden, dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Sangat Setuju (SS) terhadap X.6.

Tabel 4.12
Tabel Variabel Efektivitas *Quality Control* X.7

Skala	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	21	46,6%	105
S (4)	22	48,8%	88
KS (3)	2	4,4%	6
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Total	45	100%	199

Sumber: Data dari kuesioner yang telah diolah

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 21 orang atau sebesar 46,6% dari persentase jumlah responden, menjawab Setuju (S) berjumlah 22 orang atau sebesar 48,8% dari persentase jumlah responden, menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah 2 orang atau sebesar 4,4% dari persentase responden, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden, dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Setuju (S) terhadap X.7.

Tabel 4.13
Tabel Variabel Efektivitas *Quality Control* X.8

Skala	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	24	53,3%	120
S (4)	19	42,2%	76
KS (3)	2	4,4%	6
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Total	45	100%	202

Sumber: Data dari kuesioner yang telah diolah

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 24 orang atau sebesar 53,3% dari persentase jumlah responden, menjawab Setuju (S) berjumlah 19 orang atau sebesar 42,2% dari persentase jumlah responden, menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah 2 orang atau sebesar 4,4% dari persentase responden, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden, dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Sangat Setuju (S) terhadap X.8.

Tabel 4.14
Tabel Variabel Efektivitas *Quality Control* X.9

Skala	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	25	55,5%	125
S (4)	16	35,5%	64
KS (3)	4	8,8	12
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Total	45	100%	201

Sumber: Data dari kuesioner yang telah diolah

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 25 orang atau sebesar 55,5% dari persentase jumlah responden, menjawab Setuju (S) berjumlah 16 orang atau sebesar 35,5% dari persentase jumlah responden, menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah 4 orang atau sebesar 8,8% dari persentase responden, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden, dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Sangat Setuju (S) terhadap X.9.

Tabel 4.15
Tabel Variabel Efektivitas *Quality Control* X.10

Skala	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	27	60%	135
S (4)	14	31,1%	56
KS (3)	4	8,8%	12
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Total	45	100%	203

Sumber: Data dari kuesioner yang telah diolah

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 27 orang atau sebesar 60% dari persentase jumlah responden, menjawab Setuju (S) berjumlah 14 orang atau sebesar 31,1% dari persentase jumlah responden, menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah

4 orang atau sebesar 8,8% dari persentase responden, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden, dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Sangat Setuju (S) terhadap X.10.

Tabel 4.16
Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden
pada Variabel Efektivitas *Quality Control* (X)

No.	Pernyataan	5	4	3	2	1	Total
		SS	S	KS	TS	STS	Bobot
1	<i>Quality Control</i> yang efektif dapat meningkatkan produktivitas dan kinerja operasional kapal.	19	26	0	0	0	199
2	<i>Quality Control</i> yang efektif membantu memastikan bahwa <i>crew</i> kapal memiliki pemahaman yang memadai tentang sistem, peralatan, dan prosedur di kapal.	28	16	1	0	0	207
3	<i>Quality Control</i> yang efektif mendukung agar <i>crew</i> kapal dapat bekerja secara koordinatif sesuai dengan standar keselamatan dan keamanan.	20	18	7	0	0	193
4	<i>Quality Control</i> yang efektif mendukung terciptanya kondisi kerja yang aman dan sehat bagi <i>crew</i> kapal.	21	19	5	0	0	196
5	<i>Quality Control</i> yang efektif dapat memperbaiki komunikasi antara kru kapal dan manajemen perusahaan,	22	17	6	0	0	196

No.	Pernyataan	5	4	3	2	1	Total
		SS	S	KS	TS	STS	Bobot
	serta mengurangi risiko kesalahan manusia di kapal.						
6	<i>Quality Control</i> yang efektif berperan dalam memastikan bahwa <i>crew</i> kapal memahami dan mematuhi standar keselamatan dan lingkungan yang telah ditetapkan.	25	16	4	0	0	201
7	<i>Quality Control</i> yang efektif berkontribusi pada peningkatan keterampilan teknis dan manajemen waktu dari <i>crew</i> kapal.	21	22	2	0	0	199
8	Dengan <i>Quality Control</i> yang efektif, efisiensi dan efektivitas operasional kapal dapat ditingkatkan.	24	19	2	0	0	202
9	Efektivitas <i>Quality Control</i> terhadap kinerja <i>crew</i> kapal membantu mengurangi kesalahan manusia di kapal.	25	16	4	0	0	201
10	<i>Quality Control</i> yang efektif membantu <i>crew</i> kapal mencapai tujuan dalam melaksanakan pekerjaannya.	27	14	4	0	0	203
Jumlah		232	183	35	0	0	1997

Dari data pada tabel di atas, diketahui jawaban responden untuk variabel Efektivitas *Quality Control* (X). Jawaban responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 232, Setuju (S) sebanyak 183, Kurang Setuju (KS) sebanyak 35, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0, dan tidak satu pun responden

yang menjawab Sangat Tidak Setuju (STS). Dari keseluruhan data jawaban yang dipilih oleh responden menunjukkan bahwa mayoritas responden memilih Sangat Setuju (SS) dengan jumlah 232. Maka berdasarkan data di atas, dapat disimpulkan bahwa jawaban responden didominasi oleh pilihan skala Sangat Setuju (SS).

b. Deskripsi Data Untuk Variabel Operasional Kapal (Y)

Berdasarkan dimensi dan indikator yang telah penulis tentukan, berikut ini adalah hasil tanggapan dari analisis variabel Y. Analisa penelitian responden pada pernyataan di tiap butir soal pada variabel operasional kapal yang terdiri dari 10 butir pernyataan, berikut adalah hasil jawaban responden yang telah dibuat dalam bentuk tabel.

Tabel 4.17
Tabel Variabel Operasional Kapal Y.1

Skala	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	24	53,3%	120
S (4)	21	46,6%	84
KS (3)	0	0	0
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Total	45	100%	204

Sumber: Data dari kuesioner yang telah diolah

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 24 orang atau sebesar 53,3% dari persentase jumlah responden, menjawab Setuju (S) berjumlah 21 orang atau sebesar 46,6% dari persentase jumlah responden, menjawab Kurang (KS) berjumlah 0 responden, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden, dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Sangat Setuju (S) terhadap Y.1.

Tabel 4.18
Tabel Variabel Operasional Kapal Y.2

Skala	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	25	55,5%	125
S (4)	16	35,5%	64
KS (3)	4	8,8%	12
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Total	45	100%	201

Sumber: Data dari kuesioner yang telah diolah

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 25 orang atau sebesar 55,5% dari persentase jumlah responden, menjawab Setuju (S) berjumlah 16 orang atau sebesar 35,5% dari persentase jumlah responden, menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah 4 orang atau sebesar 8,8% dari persentase responden, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden, dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Sangat Setuju (S) terhadap Y.2.

Tabel 4.19
Tabel Variabel Operasional Kapal Y.3

Skala	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	25	55,5%	125
S (4)	19	42,2%	76
KS (3)	1	2,2%	3
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Total	45	100%	204

Sumber: Data dari kuesioner yang telah diolah

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 25 orang atau sebesar 53,5% dari persentase jumlah responden, menjawab Setuju (S) berjumlah 19 orang atau sebesar 42,2% dari persentase jumlah responden, menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah

1 orang atau sebesar 2,2% dari persentase responden, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden, dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Sangat Setuju (S) terhadap Y.3.

Tabel 4.20
Tabel Variabel Operasional Kapal Y.4

Skala	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	29	64,4%	145
S (4)	13	28,8%	52
KS (3)	3	6,6%	9
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Total	45	100%	206

Sumber: Data dari kuesioner yang telah diolah

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 29 orang atau sebesar 64,4% dari persentase jumlah responden, menjawab Setuju (S) berjumlah 13 orang atau sebesar 28,8% dari persentase jumlah responden, menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah 3 orang atau sebesar 6,6% dari persentase jumlah responden, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden, dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Sangat Setuju (SS) terhadap Y.4.

Tabel 4.21
Tabel Variabel Operasional Kapal Y.5

Skala	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	23	51,1%	115
S (4)	20	44,4%	80
KS (3)	2	4,4%	6
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Total	45	100%	201

Sumber: Data dari kuesioner yang telah diolah

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 23 orang atau sebesar 51,1% dari persentase jumlah responden, menjawab Setuju (S) berjumlah 20 orang atau sebesar 44,4% dari persentase jumlah responden, menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah 2 orang atau sebesar 4,4% dari persentase responden, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden, dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Sangat Setuju (S) terhadap Y.5.

Tabel 4.22
Tabel Variabel Operasional Kapal Y.6

Skala	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	23	51,1%	115
S (4)	18	40%	72
KS (3)	3	6,6%	9
TS (2)	1	2,2%	2
STS (1)	0	0	0
Total	45	100%	198

Sumber: Data dari kuesioner yang telah diolah

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 23 orang atau sebesar 51,1% dari persentase jumlah responden, menjawab Setuju (S) berjumlah 18 orang atau sebesar 40% dari persentase jumlah responden, menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah 3 orang atau sebesar 6,6% dari persentase responden, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 1 orang atau sebesar 2,2% dari persentase responden, dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Sangat Setuju (S) terhadap Y.6.

Tabel 4.23
Tabel Variabel Operasional Kapal Y.7

Skala	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	32	68,8%	160
S (4)	12	26,6%	48
KS (3)	1	2,2%	3
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Total	45	100%	211

Sumber: Data dari kuesioner yang telah diolah

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 32 orang atau sebesar 68,8% dari persentase jumlah responden, menjawab Setuju (S) berjumlah 12 orang atau sebesar 26,6% dari persentase jumlah responden, menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah 1 orang atau sebesar 2,2% dari persentase responden, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden, dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Sangat Setuju (S) terhadap Y.7

Tabel 4.24
Tabel Variabel Operasional Kapal Y.8

Skala	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	24	53,3%	120
S (4)	20	44,4%	80
KS (3)	1	2,2	3
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Total	45	100%	203

Sumber: Data dari kuesioner yang telah diolah

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 24 orang atau sebesar 53,3% dari persentase jumlah responden, menjawab Setuju (S) berjumlah 20 orang atau sebesar 44,4% dari persentase jumlah responden, menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah

1 orang atau sebesar 2,2% dari persentase responden, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden, dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Sangat Setuju (S) terhadap Y.8

Tabel 4.25
Tabel Variabel Operasional Kapal Y.9

Skala	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	35	77,7%	175
S (4)	8	17,7%	32
KS (3)	2	4,4%	6
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Total	45	100%	213

Sumber: Data dari kuesioner yang telah diolah

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 35 orang atau sebesar 77,7% dari persentase jumlah responden, menjawab Setuju (S) berjumlah 8 orang atau sebesar 17,7% dari persentase jumlah responden, menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah 2 orang atau sebesar 4,4% dari persentase responden, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden, dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Sangat Setuju (S) terhadap Y.9

Tabel 4.26
Tabel Variabel Operasional Kapal Y.10

Skala	Jumlah Responden	Persentase	Total Bobot
SS (5)	23	51,1%	115
S (4)	21	46,6%	84
KS (3)	1	2,2%	3
TS (2)	0	0	0
STS (1)	0	0	0
Total	45	100%	202

Sumber: Data dari kuesioner yang telah diolah

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 23 orang atau sebesar 51,1% dari persentase jumlah responden, menjawab Setuju (S) berjumlah 21 orang atau sebesar 46,6% dari persentase jumlah responden, menjawab Kurang Setuju (KS) berjumlah 1 orang atau sebesar 2,2% dari persentase responden, menjawab Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 responden, dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Sangat Setuju (S) terhadap Y.10

Tabel 4.27
Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden
pada Variabel Operasional Kapal (Y)

No.	Pernyataan	5	4	3	2	1	Total Bobot
		SS	S	KS	TS	STS	
1	Saya cenderung meningkatkan hubungan dengan rekan kerja.	24	21	0	0	0	204
2	Pekerjaan saya ditekankan sesuai dengan jabatan yang saya emban.	25	16	4	0	0	201
3	Setiap tugas yang diberikan oleh atasan selalu saya pahami.	25	19	1	0	0	204
4	Dalam menjalankan tugas dari atasan, saya selalu berhati-hati.	29	13	3	0	0	206
5	Saya menerapkan adab sopan santun saat berkomunikasi dengan pelanggan atau sesama crew.	23	20	2	0	0	201

No.	Pernyataan	5	4	3	2	1	Total Bobot
		SS	S	KS	TS	STS	
6	Tugas selalu saya selesaikan dengan penuh tanggung jawab.	23	18	3	1	0	198
7	Pekerjaan dapat saya lakukan secara efektif dan efisien.	32	12	1	0	0	211
8	Saya lebih memprioritaskan menyelesaikan pekerjaan daripada menumpukkannya.	24	20	1	0	0	203
9	Saya dapat bekerja sama dengan baik bersama atasan dan bawahan di kapal.	35	8	2	0	0	213
10	Kuantitas pekerjaan yang saya kerjakan sesuai dengan kebutuhan perusahaan pelayaran.	23	21	1	0	0	202
Jumlah		263	168	18	1	0	2043

Dari data pada tabel di atas, diketahui jawaban responden untuk variabel Operasional Kapal (Y). Jawaban responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 263, Setuju (S) sebanyak 168, Kurang Setuju (KS) sebanyak 18, Tidak Setuju (TS) sebanyak 1, dan tidak satu pun responden yang menjawab Sangat Tidak Setuju (STS). Dari keseluruhan data jawaban yang dipilih oleh responden menunjukkan bahwa mayoritas responden memilih Sangat Setuju (SS) dengan jumlah 232. Maka berdasarkan data di atas, dapat disimpulkan bahwa jawaban responden didominasi oleh pilihan skala Sangat

Setuju (SS).

2. Uji Validitas

Dalam menguji signifikansi perlu dilakukan dengan membandingkan nilai r_{hitung} dan nilai r_{tabel} . Dalam hal ini, n yang adalah jumlah keseluruhan responden, dengan menggunakan distribusi nilai r_{tabel} signifikansi 5%. Uji signifikansi dilakukan dengan membandingkan nilai r_{hitung} dengan r_{tabel} *degree of freedom* (df) = $n-2$, dalam hal ini adalah jumlah sampel. Jumlah sampel (n) dalam penelitian ini adalah 45, sehingga besarnya df yaitu $45-2 = 43$, dengan taraf signifikansi 5%. Suatu pernyataan dinyatakan valid apabila nilai r_{hitung} yang merupakan nilai *corrected item-total correlation* (dalam SPSS 27) lebih besar daripada r_{tabel} . Dalam hal ini didapatkan r_{tabel} 0,294. Apabila r_{hitung} lebih besar daripada r_{tabel} yaitu 0,294, maka pernyataan itu dapat dikatakan valid.

a. Uji Validitas Variabel Efektivitas *Quality Control* (X)

Tabel 4.28
Hasil Uji Validitas Variabel Efektivitas *Quality Control* (X)

Nomor Pertanyaan	Pearson Correlation (r_{hitung})	r_{tabel} $df=45-2$ $\alpha=5\%$ (0,05)	Keterangan
1	0,578	0,294	VALID
2	0,397	0,294	VALID
3	0,482	0,294	VALID
4	0,525	0,294	VALID
5	0,574	0,294	VALID
6	0,305	0,294	VALID
7	0,495	0,294	VALID
8	0,514	0,294	VALID
9	0,485	0,294	VALID
10	0,487	0,294	VALID

Sumber: Data dari kuesioner yang telah diolah

Dari 10 butir pernyataan yang diuji seluruhnya memiliki nilai r_{hitung} lebih besar dari pada r_{tabel} pada taraf signifikansi 5% dengan jumlah sampel sebanyak 45 responden yaitu 0,294. Berdasarkan hasil tersebut dapat

dikatakan bahwa seluruh butir pernyataan pada variabel pada variabel Efektivitas *Quality Control* (X) dalam penelitian ini adalah valid.

b. Uji Validitas Variabel Operasional Kapal

Tabel 4.29
Hasil uji validitas variabel Operasional Kapal

Nomor Pertanyaan	Pearson Correlation (r_{hitung})	r_{tabel} df=45-2 $\alpha=5\%$ (0,05)	Keterangan
1	0,682	0,294	VALID
2	0,438	0,294	VALID
3	0,510	0,294	VALID
4	0,335	0,294	VALID
5	0,561	0,294	VALID
6	0,618	0,294	VALID
7	0,372	0,294	VALID
8	0,426	0,294	VALID
9	0,418	0,294	VALID
10	0,462	0,294	VALID

Sumber: Data dari kuesioner yang telah diolah

Dari 10 butir pernyataan yang diuji seluruhnya memiliki nilai r_{hitung} lebih besar dari pada r_{tabel} pada taraf signifikansi 5% dengan jumlah sampel sebanyak 45 responden yaitu 0,294. Berdasarkan hasil tersebut dapat dikatakan bahwa seluruh butir pernyataan pada variabel pada variabel Operasional Kapal (Y) dalam penelitian ini adalah valid.

3. Uji Reliabilitas

Tabel 4.30
Hasil uji reliabilitas variabel X dan Y

No.	Variabel	Cronbach's Alpha	N of Item	Tetapan	Keterangan
1	Efektivitas <i>Quality Control</i> (X)	0,631	10	0,60	Reliabel

2	Operasional Kapal (Y)	0,629	10	0,60	Reliabel
---	-----------------------	-------	----	------	----------

Sumber: Data dari kuesioner yang telah diolah

Dari tabel hasil uji reliabilitas pada tabel diatas, terlihat ini *Cronbach'Alpha* variabel Efektivitas *Quality Control* (X) sebesar $0,631 > 0,60$ dari nilai *Cronbach's Alpha* variabel Operasional Kapal sebesar $0,629 > 0,60$ maka kuesioner dinyatakan reliabel.

4. Analisis Koefisien Korelasi

Analisis koefisien korelasi merupakan tolak ukur untuk mengetahui bagaimana keeratan hubungan antara Efektivitas *Quality Control* terhadap kelancaran

Operasional Kapal yang diageni PT Jasindo Duta Segara. Berikut adalah hasil analisis koefisien korelasi menggunakan aplikasi komputer SPSS 27:

Tabel 4.31
Hasil Analisis Koefisien Korelasi (r)

		Efektivitas QC	Operasional Kapal
Efektivitas QC	Pearson Correlation	1	.864**
	Sig. (2-tailed)		.000
	N	45	45
Operasional Kapal	Pearson Correlation	.864**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	
	N	45	45

Sumber: Data dari kuesioner yang telah diolah

Tabel 4.32
Pedoman Untuk Memberikan Interpretasi Koefisien Korelasi

Interval Koefisien	Tingkat Hubungan
0.00 - 0.19	Korelasi sangat rendah
0.20 - 0.39	Korelasi rendah
0.40 - 0.59	Korelasi sedang

0.60 - 0.79	Korelasi kuat
0.80 - 1.00	Korelasi sangat kuat

Dari perhitungan di atas, dapat dilihat nilai koefisien korelasi (r) sebesar 0,864 karena besarnya r berada di antara interval 0.80 – 1.00 berarti hubungan antara Efektivitas *Quality Control* terhadap kelancaran Operasional Kapal yang diageni PT Jasindo Duta Segara terdapat korelasi positif dan dapat dikatakan tingkat pengaruhnya sangat kuat.

Berdasarkan tabel data berpasangan antara variabel X dengan Y diperoleh nilai-nilai sebagai berikut:

$$\Sigma X = 1.997$$

$$\Sigma Y = 2.043$$

$$\Sigma X^2 = 89.033$$

$$\Sigma Y^2 = 93.097$$

$$\Sigma XY = 90.989$$

$$n = 45$$

Analisis koefisien korelasi dengan menggunakan rumus adalah sebagai berikut :

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

$$r = \frac{45 \times 90.989 - 1.997 \times 2.043}{\sqrt{(45 \times 89.033) - (1.997)^2)(45 \times 93.097 - (2.043)^2)}}$$

$$r = \frac{4.094.505 - 4.079.871}{\sqrt{(4.006.485) - (3.988.009)(4.189.365 - 4.173.849)}}$$

$$r = \frac{14.634}{\sqrt{(18.476)(15.516)}}$$

$$r = \frac{14.634}{135,92 \times 124,56}$$

$$r = \frac{14.634}{16.930,19}$$

$$r = 0,864$$

5. Analisis Koefisien Determinasi

Analisis koefisien determinasi untuk mengukur hubungan antara variabel bebas dalam penelitian ini (Efektivitas *Quality Control*) terhadap variabel (Operasional Kapal) yang diukur dengan menggunakan nilai *Adjusted R-Square* dengan nilai koefisien determinasi berkisar antara 0 -1 atau 0 – 100%. Kriteria dalam pengujian ini yaitu semakin besar nilai *Adjusted R-Square* yang dihasilkan sehingga mendekati angka 1, maka dapat dikatakan antara variabel bebas (X) terhadap variabel (Y) akan semakin kuat. Berikut ini merupakan hasil pengujian koefisien determinasi yaitu sebagai berikut :

Tabel 4.33
Hasil koefisien Determinasi

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.864 ^a	.747	.741	1.42424

a. Predictors: (Constant), Efektivitas QC

Sumber : Data diolah dari SPSS 27

Berdasarkan hasil pengujian koefisien determinasi, penulis dapat menyimpulkan bahwa nilai *R-Square* dalam penelitian ini sebesar 0,747, dan nilai *Adjusted R-Square* (R^2) yang dihasilkan sebesar 0,741. Berdasarkan hasil ini peneliti dapat memberikan kesimpulan bahwa variabel Efektivitas *Quality Control* (X) dapat mempengaruhi variabel kelancaran Operasional Kapal (Y) sebesar 74,7%.

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

$$KD = (0,864)^2 \times 100\%$$

$$KD = 0,747 \times 100\%$$

$$KD = 74,7\%$$

6. Analisis Regresi Linear Sederhana

Analisis ini bertujuan untuk dapat mengetahui ada atau tidaknya kelinieran antara variabel Efektivitas *Quality Control* terhadap Operasional Kapal. Uji regresi digunakan untuk dapat mengetahui hubungan antara dua variabel yang

biasanya cukup tepat dinyatakan dalam satu garis lurus. Untuk dapat mengetahui kuatnya pengaruh yang ditimbulkan oleh variabel X terhadap variabel Y dan menghitung dengan menggunakan rumus koefisien regresi yaitu:

$$Y = a + bX$$

Keterangan :

X = Variabel Efektivitas *Quality Control*

Y = Variabel Operasional Kapal

A = Titik potong sumbu Y dengan garis regresi yang menunjukkan harga Y bila X = 0

B = Koefisien regresi, mengukur kenaikan yang sebenarnya dan Y persatuan kenaikan Y

Berdasarkan perhitungan program SPSS diperoleh hasil uji regresi linear:

Tabel 4.34
Hasil Uji Regresi Linear

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	10.250	3.126		3.279	.002
Efektivitas QC	.792	.070	.864	11.269	.000

a. Dependent Variable: Operasional Kapal

Sumber : Data diolah dari SPSS 27

Diketahui nilai konstanta (a) sebesar 10,250 dan b sebesar 0,792 bentuk persamaan regresi linier sederhana sebagai berikut :

$$\Sigma X = 1.997$$

$$\Sigma Y = 2.043$$

$$\Sigma X^2 = 89.033$$

$$\Sigma Y^2 = 93.097$$

$$\Sigma XY = 90.989$$

$$N = 45$$

Analisis regresi linier sederhana dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$Y = a + bX$$

Mencari Koefisien arah regresi linier (b)

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

$$b = \frac{4.094.505 - 4.079.871}{4.006.485 - 3.988.009}$$

$$b = \frac{45 \times 90.989 - 1.997 \times 2.043}{45 \times 89.033 - (1.997)^2}$$

$$b = \frac{14.634}{18.476} = 0,792$$

Mencari Variabel Konstan (a)

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

$$a = \frac{2.043 - 0,792 \times 1.997}{45}$$

$$a = \frac{2.043 - 1.581,624}{45} = \frac{461,376}{45} = 10,250$$

$$Y = 10,250 + 0,792X$$

Berdasarkan persamaan diatas dapat diketahui nilai konstantanya sebesar 10,250 secara matematis, nilai konstanta ini menyatakan bahwa nilai konsisten variabel Efektivitas *Quality Control* (X) adalah sebesar 10,250. Koefisien regresi X sebesar 0,792 yang menyatakan bahwa setiap penambahan 1% nilai Efektivitas *Quality Control*, maka nilai Operasional Kapal (Y) akan bertambah sebesar 0,792. Koefisien regresi tersebut bernilai positif, sehingga dapat dikatakan bahwa arah pengaruh variabel Efektivitas *Quality Control* (X) terhadap variabel Operasional Kapal (Y) adalah positif.

7. Uji Hipotesis (Uji T)

Pengujian hipotesis secara parsial antara variabel bebas (Efektivitas *Quality Control*) dan variabel terikat (Operasional Kapal) dilakukan dengan menggunakan t_{hitung} . Kriteria pengujian:

- Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$ maka H_0 ditolak dan H_a diterima (signifikan) atau jika $Sig. < 0,05$ maka terdapat pengaruh.
- Jika $t_{hitung} < t_{tabel}$ maka H_0 diterima dan H_a ditolak (tidak signifikan) atau jika $Sig. > 0,05$ maka tidak terdapat pengaruh.

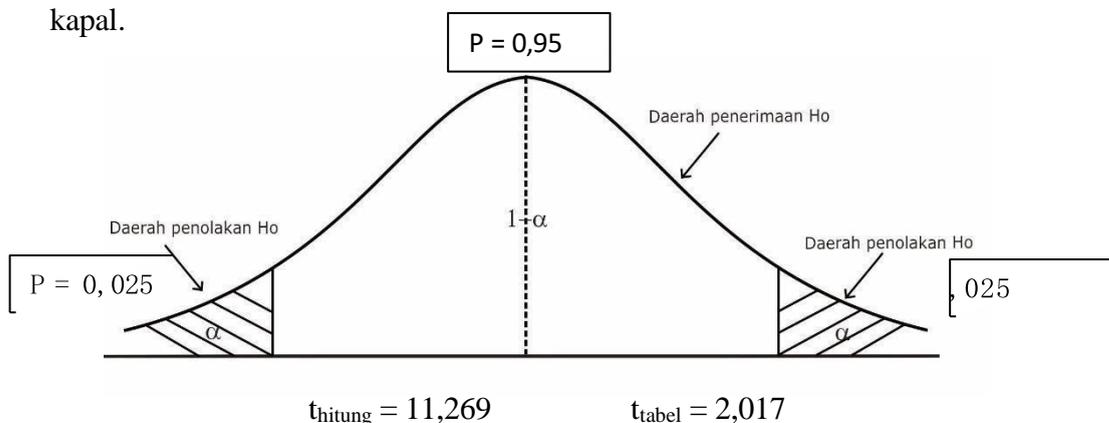
Untuk membuktikan bahwa H_a diterima atau ditolak, maka yang dilakukan adalah dengan mencari t_{hitung} yaitu dengan memasukkan nilai (r) ke dalam rumus, nilai n (jumlah sampel) diketahui 45, kemudian dibandingkan t_{tabel} pada $\alpha = 0,05$; $df = n - k$ dimana k adalah jumlah variabel (variabel bebas dan variabel terikat). Sehingga $df = 45 - 1 - 1 = 43$ adalah 2,017 (dari t_{tabel}).

Tabel 4.35
Hasil Hipotesis

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	10.250	3.126		3.279	.002
	Efektivitas QC	.792	.070	.864	11.269	.000

a. Dependent Variable: Operasional Kapal

Hasil yang didapat adalah $t_{hitung} = 11,269$ karena $t_{hitung} > t_{tabel}$ atau $11,269 > 2,017$ dan nilai signifikansi $0,001 < 0,05$. Maka H_0 ditolak dan H_a diterima artinya variabel efektivitas *quality control* berpengaruh terhadap kelancaran operasional kapal.



Gambar 4.1 Hasil Hipotesis

C. PEMECAHAN MASALAH

Pemecahan masalah merupakan solusi yang dapat digunakan untuk memecahkan masalah. Dalam beberapa hal, pihak yang terkait dalam masalah ini melakukan pemecahan masalah yang terbaik untuk mengatasi permasalahan dalam Efektivitas *Quality Control* Terhadap kelancaran Operasional Kapal. Pada umumnya pengambilan keputusan akan menggunakan pengetahuan, pertimbangan, dan pengalaman untuk memutuskan mana yang paling baik digunakan untuk memecahkan masalah.

Adapun pemecahan masalah setelah menganalisis data di atas antara lain :

1. Uji Berdasarkan hasil uji hipotesis, nilai t_{hitung} sebesar 11,269 yang lebih besar dari t_{tabel} sebesar 2,017, serta nilai signifikansi 0,00 yang lebih kecil dari 0,05. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara peran *Quality Control* (X) terhadap kelancaran operasional kapal (Y). Dengan demikian, hipotesis nol (H_0) ditolak dan hipotesis alternatif (H_a) diterima. Jadi, dapat disimpulkan bahwa peran *Quality Control* memang memiliki pengaruh terhadap kelancaran operasional kapal di PT Jasindo Duta Segara.
2. Berdasarkan nilai koefisien korelasi sebesar 0,864, terdapat hubungan yang sangat kuat antara peran *Quality Control* dan kelancaran operasional kapal. Koefisien korelasi sebesar 86,4%, sedangkan 13,6% sisanya dipengaruhi oleh faktor lain. Selain itu, persamaan regresi $Y = 10,250 + 0,792X$ menunjukkan bahwa setiap peningkatan satu satuan dalam peran *Quality Control* akan meningkatkan kelancaran operasional kapal sebesar 0,792 satuan. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa peran *Quality Control* memiliki pengaruh yang signifikan dan substansial terhadap kelancaran operasional kapal di PT Jasindo Duta Segara.
3. Berdasarkan nilai indikator tertinggi dan terendah pada variabel *Quality Control* dimana terendah dengan nilai 0,305 pada indikator EQC6 "*Quality Control* yang efektif berperan dalam memastikan bahwa *crew* kapal memahami dan mematuhi standar keselamatan dan lingkungan yang telah ditetapkan." Sedangkan indikator tertinggi pada pernyataan EQC1 "*Quality Control* yang efektif dapat meningkatkan produktivitas dan kinerja operasional kapal." dengan nilai 0,578. Berdasarkan nilai indikator tertinggi dan terendah pada variabel Operasional Kapal dimana terendah dengan nilai sebesar 0,335 pada indikator OK4 "Dapat bekerja sama dengan baik bersama atasan dan bawahan di kapal.", sedangkan

indikator tertinggi pada pernyataan OK1 " Cenderung meningkatkan hubungan dengan rekan kerja." dengan nilai sebesar 0,682.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Analisis yang penulis lakukan mengenai pengaruh Efektivitas *Quality Control* terhadap kelancaran Operasional kapal, maka pada akhir penulisan ini penulis mencoba memberikan kesimpulan yang diantaranya sebagai berikut :

1. Hasil analisis mengenai pengaruh Efektivitas *Quality Control* (X) terhadap kelancaran Operasional Kapal (Y) pada PT Jasindo Duta Segara dengan analisis korelasi menunjukkan $r = 0,864$. Dalam hal ini dapat dibuktikan bahwa pengaruh Efektivitas *Quality Control* memiliki hubungan yang kuat dan positif terhadap kelancaran Operasional Kapal pada PT Jasindo Duta Segara.
2. Hasil menggunakan koefisien regresi diperoleh persamaan regresi linear sederhana yaitu $Y = 10,250 + 0,792 X$ yang dimana Efektivitas *Quality Control* secara parsial berpengaruh terhadap kelancaran operasional kapal dan menunjukkan bahwa variabel Efektivitas *Quality Control* memiliki nilai yang signifikansi.
3. Dari pengujian hipotesis dengan tingkat kesalahan 5% signifikansi terhadap kelancaran Operasional Kapal diperoleh angkat $t_{hitung} = 11,269 > t_{tabel} = 2,017$ artinya ada hubungan signifikan antara Efektivitas *Quality Control* terhadap kelancaran Operasional Kapal.
4. Dari hasil analisis koefisien determinasi diperoleh angkat sebesar 74,7% artinya kontribusi atau pengaruh Efektivitas *Quality Control* terhadap kelancaran Operasional Kapal adalah sebesar 74,7% dan sisanya 25,3% dipengaruhi oleh variabel lain atau variabel yang tidak diteliti dalam persamaan regresi ini.

B. SARAN

Dari Kesimpulan di atas, saran yang dapat dibetika penulis adalah Untuk meningkatkan pemahaman crew kapal terhadap standar keselamatan dan lingkungan, adakan pelatihan berkala sesuai peraturan, evaluasi rutin, dan tindak lanjut pelanggaran. Sediakan panduan keselamatan di tempat strategis dan kampanye kesadaran. Untuk meningkatkan kerja sama antara atasan dan bawahan, adakan pelatihan kerja sama tim dan komunikasi efektif, pertemuan rutin, serta program mentor. Fasilitasi komunikasi dengan alat yang efektif dan lingkungan yang nyaman untuk menyampaikan ide atau keluhan.

DAFTAR PUSTAKA

- Admosoeprpto. (2016). *Produktivitas Aktualisasi Budaya Perusahaan*. Jakarta: Gramedia.
- Bahri, S. (2018). *Metodologi Penelitian Bisnis – Lengkap Dengan Teknik Pengolahan Data SPSS*. Yogyakarta: Andi.
- Beni, P. (2016). *Konsep dan Analisis Efektivitas Pengelolaan Keuangan Daerah di Era Otonomi*. Jakarta: Taushia.
- Darmayanti, N. (2015). *Bahasa Indonesia*. Jakarta: PT Grafindo Media Pratama.
- Djaali. (2021). *Metodologi Penelitian Kuantitatif*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Ghozali, I. (2018). *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 25*. Semarang: Badan penerbit Universitas Diponegoro.
- Ghozali, Imam. (2021). *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program IBM SPSS 26 (10th ed.)*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Gunawan, I. (2019). *Metode Penelitian Kualitatif: Teori dan Praktik*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Harsanto, B., & Sonjaya, S. (2017). *Dasar Ilmu Manajemen Operasi*. Bandung: UNPAD PRESS.
- Hasibuan, M. S. P. (2017). *Manajemen Sumber Daya Manusia, Cetakan Ke-21*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Hatch, E. M., & Farhady, H. (2015). *Research Design and Statistics for Applied Linguistics*. London: Newbury House.
- Heryana, A. (2018). *Informan dan Pemilihan Informan dalam Penelitian Kualitatif*. Bekasi: Universitas Esa Unggul.
- Kemendikbud. (2023). Kamus Besar Bahasa Indonesia. Retrieved June 1, 2023, from <https://kbbi.kemdikbud.go.id>
- Kemenhub RI. (2013). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi serta Dinas Jaga Pelaut*. Jakarta: Kementerian Perhubungan RI.
- Kusumayanti, B. Y. (2006). *Perbandingan Partisipasi Masyarakat Di Kampung Nelayan Tanjung Karang dan Kampung Pedagang Babakan Dalam Pembangunan Infrastruktur Permukiman Kumuh Perkotaan Kota Mataram Tesis*. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.
- Lasse, D. A. (2015). *Manajemen Bisnis Transportasi Laut, Carter, dan Klaim*. Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada.
- Lembaga Administrasi Negara. (2013). *Peraturan Kepala Lembaga Administrasi Negara Nomor 14 Tahun 2013 tentang Organisasi dan Tata Kerja Lembaga Administrasi Negara T.E.U. Indonesia*. Jakarta: Lembaga Administrasi Negara.

- Mahmudi. (2019). *Analisis Laporan Keuangan Pemerintah Daerah*. Yogyakarta: UPP STIM YPKM.
- Mardiasmo. (2017). *Otonomi & Manajemen Keuangan Daerah*. Yogyakarta: Andi.
- Nazir, M. (2013). *Metode Penelitian*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Nimpuno, H. B. (2014). *Kamus Bahasa Indonesia Edisi Baru*. Jakarta: Pandom Media Nusantara.
- Pemerintah RI. (1992). *Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran*. Jakarta: Pemerintah RI.
- Pemerintah RI. (2008). *Undang-Undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*. Jakarta: Pemerintah RI.
- Santoso, S. (2010). *Mengolah Data Statistik Secara Professional*. Jakarta: PT. Alex Media Komputindo.
- Savchuk, R. R., & Kirsta, N. A. (2019). Managing of the Business Processes in Enterprise by Moving to SAP ERP System. *IEEE Conference of Russian Young Researchers in Electrical and Electronic Engineering (EIConRus)*, 1467–1470. <https://doi.org/10.1109/EIConRus.2019.8657213>
- Sekaran, U. (2016). *Research Methods for Business*. New York: John Wiley & Sons Inc.
- Silaen, S. (2018). *Metode Penelitian Sosial untuk Penulisan Skripsi dan Tesis*. Bogor: In Media.
- Sugiyono. (2013). *Penelitian Kombinasi*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Bisnis*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Kombinasi*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif* (4th ed.). Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2022). *Metode Penelitian dan Pengembangan (Research and Development)* (5th ed.; sofia yustiani Suryandari, Ed.). Bandung: Alfabeta.
- Sukmadinata, N. S. (2011). *Metode Penelitian Pendidikan: Cetakan ke-7*. In *Bandung: Remaja Rosdakarya*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Sukoco, S. A. (2018). *New Komunikasi Pemasaran teori dan aplikasinya*. Pustaka Abadi.
- Suryani, H. (2016). *Metode Riset Kuantitatif: Teori dan Aplikasi pada penelitian Bidang Manajemen dan Ekonomi Islam*. Jakarta: Prenada Group.
- Umar, H., & Pranata, B. (2021). *Metode Riset Manajemen Perusahaan*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Walizer, H. M., & Wienir, P. L. (2017). *Metode dan Analisis Penelitian : Mencari Hubungan*. Jakarta: Erlangga.

Lampiran 1. Surat Izin Perekrutan Dan Penempatan Awak Kapal PT Jasindo Duta Segara



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
Ministry of Transportation
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
Directorate General of Sea Transportation

SURAT IJIN USAHA PEREKRUTAN DAN PENEMPATAN AWAK KAPAL *Recruitment and Placement Seafarers Agency's License*

No. : SIUPPAK 13.13 TAHUN 2014

diberikan kepada : **PT. JASINDO DUTA SEGARA**
issued to

Alamat Perusahaan : Plaza Kelapa Gading Rukan Blok C/55, Jl. Raya Boulevard Barat
Address Jakarta 14240

No Telp / Fax /alamat email : (62-21)4585 1225, Fax : (62-21) 4585 1228
No telp/fax/email Address www.jasindods.com/ info@jasindods.co.id

Nama Pemilik : Agustinus Suhandoyo
The Owner

Alamat Pemilik Usaha : Jl. P. Bangka No. 16 Rt/Rw. 014/003 Kelapa Gading BRI,
Owner's address Kec. Kelapa Gading, Jakarta Utara

NPWP : 02.504.540.2-043.000 tgl. 03-08-2006

telah memenuhi persyaratan sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 84 Tahun 2013 Tentang Perekrutan dan penempatan Awak Kapal dan ketentuan sebagaimana diatur dalam *Maritime Labour Convention (MLC), 2006* beserta amandemennya.

Has complied the requirement based on Ministerial Regulation Number PM. 84 Year 2013 Concerning Recruitment and Placement of Seafarers on Board Vessel and comply to the provision under the Maritime Labour Convention (MLC), 2006 and its Amendments.

Diterbitkan di Jakarta pada tanggal 26 NOVEMBER 2014
Issued at on



Catatan :
note

Surat Ijin berlaku selama tidak ada pencabutan oleh Pemerintah dan akan diverifikasi setiap tahun pada tanggal SIUPPAK diterbitkan sesuai ketentuan yang berlaku.

This license is valid and will be verified annually in accordance with the regulations. For any violations of the law incurred, therefore this license is subject to be revoked.

Lampiran 2. Surat Izin Usaha Perdagangan PT Jasindo Duta Segara

Lampiran 1


**KANTOR PELAYANAN TERPADU SATU PINTU
KOTA ADMINISTRASI JAKARTA UTARA**
SURAT IZIN USAHA PERDAGANGAN (SIUP) MENENGAH
Nomor : 93/24.1PM.1/31.72/-1.824.27/e/2016

1. Nama Perusahaan	:	PT. JASINDO DUTA SEGARA
2. Nama Penanggung Jawab / Jabatan	:	AGUSTINUS SUHANDOYO / DIREKTUR
3. Alamat Perusahaan	:	PLAZA KELAPA GADING BLOK C NO.55 JL. BOULEVARD BARAT RAYA, KEL. KELAPA GADING BARAT, KEC. KELAPA GADING, KOTA ADMINISTRASI JAKARTA UTARA
4. Nomor Telepon Perusahaan	:	02145851225
5. Nilai Kekayaan Bersih Perusahaan (Tidak Termasuk Nilai Tanah dan Bangunan)	:	Rp. 600.000.000,00
6. Kelembagaan	:	PERDAGANGAN MENENGAH
7. Zonasi	:	K.2 SUB ZONA PERDAGANGAN DAN JASA (Sesuai)
8. Kegiatan Usaha (KBLI) 7020 KEGIATAN KONSULTASI MANAJEMEN	:	JASA KONSULTAN MANAJEMEN BIDANG SDM / PEMASARAN

SURAT IZIN USAHA PERDAGANGAN INI BERLAKU DI SELURUH WILAYAH REPUBLIK INDONESIA, SELAMA PERUSAHAAN MENJALANKAN USAHANYA SESUAI IZIN INI DAN WAJIB DIDAFTR ULANG SETIAP 5 (LIMA) TAHUN SEKALI, ATAU SESUAI MASA BERLAKU BAGI YANG TIDAK SESUAI PERDA RDTR.

SIUP ini diberikan dengan ketentuan :

1. Pemilik SIUP wajib menyampaikan laporan kegiatan usahanya setiap 6 (enam) bulan kepada Pejabat Penerbit SIUP.
2. SIUP akan dicabut apabila tidak mengikuti ketentuan/peraturan perizinan yang berlaku di bidang usaha perdagangan.

SIUP ini dilarang digunakan untuk melakukan :

- a. Kegiatan usaha perdagangan yang tidak sesuai dengan kelembagaan dan/atau kegiatan usaha, sebagaimana yang tercantum di dalam SIUP;
- b. Kegiatan usaha yang mengaku kegiatan perdagangan, untuk menghimpun dana dari masyarakat dengan menawarkan janji keuntungan yang tidak wajar (money game); atau
- c. Kegiatan usaha perdagangan lainnya (selain butir a dan b) yang telah diatur melalui ketentuan peraturan perundang-undangan tersendiri.

Dikeluarkan di : Jakarta
Pada tanggal : 11 Februari 2016
Daftar ulang/ Masa Berlaku : 07 Oktober 2020
tanggal






KEPALA KANTOR
PELAYANAN TERPADU SATU PINTU
KOTA ADMINISTRASI JAKARTA UTARA

NIP. 49590674992081001



JUANITA LESTIA RINI, S.H., M.Kn.

Notaris di Kota Bogor - Provinsi Jawa Barat

SK. MENKUM & HAM RI

Nomor : AHU-00063.AH.02.02.TAHUN 2018

Tanggal : 05 September 2018

SALINAN

AKTA PERNYATAAN KEPUTUSAN RAPAT

PT. JASINDO DUTA SEGARA

NOMOR : 92.-

Hari Kamis, tanggal 26 Maret 2020

K a n t o r :

Kp. Muara, RT. 001 RW. 001, Kel. Sindangrasa - Kec. Bogor Timur,

Kota Bogor - Prov. Jawa Barat, 16145

e-mail : notaris.juanitalr@gmail.com, Hp. : +628111095535 / +628129992718

Lampiran 3. Akta Pendirian PT Jasindo Duta Segara

Juanita Lestia Rini, S.H., M.Kn.
Notaris di Kota Bogor

AKTA PERNYATAAN KEPUTUSAN RAPAT

PT. JASINDO DUTA SEGARA

Nomor : 92.-

- Pada hari ini, Kamis, tanggal dua puluh enam Maret dua ribu dua puluh -----
(26-03-2020); -----

- Pukul 14:00 WIB (empat belas Waktu Indonesia Barat);-----

- Berhadapan dengan saya,-----

----- **Juanita Lestia Rini, Sarjana Hukum, Magister Kenotariatan,** -----
Notaris dengan Wilayah jabatan meliputi seluruh Wilayah Provinsi Jawa Barat, ---
berkedudukan di Kota Bogor, dengan dihadiri oleh saksi-saksi yang saya, Notaris--
kenal dan nama-namanya akan disebut pada akhir akta ini: -----

- **Nyonya Sri Rohayati**, lahir di Metro, pada tanggal tiga belas Juli seribu-----
sembilan ratus tujuh puluh lima (13-07-1975), Swasta, Warga Negara Indonesia,---
bertempat tinggal di Kota Bekasi Jalan Gondangdia Baru, Rukun Tetangga 002,---
Rukun Warga 009, Kelurahan Jaticempaka, Kecamatan Pondok Gede, pemegang --
Nomor Induk Kependudukan (NIK) : 3275085307750024; -----

- menurut keterangannya dalam hal ini bertindak selaku kuasa berdasarkan -----
Notulen Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa (RUPSLB) Perseroan -----
Terbatas **PT. JASINDO DUTA SEGARA**, yang dibuat dibawah tangan,-----
bermaterai cukup, pada tanggal tujuh belas Maret dua ribu dua puluh-----
(17-03-2020), yang dilekatkan pada minuta akta ini dan akan disebutkan dibawah--
ini; -----

- Penghadap telah dikenal oleh saya, Notaris.-----

- bahwa pada hari Selasa, tanggal tujuh belas Maret dua ribu dua puluh -----
(17-03-2020), pukul 09:00 WIB (sembilan Waktu Indonesia Barat), bertempat di --
Kantor Perseroan, telah dilangsungkan Rapat Umum Pemegang saham Luar Biasa-
(RUPSLB) Perseroan Terbatas -----

----- **“PT. JASINDO DUTA SEGARA”**, -----
berkedudukan di Kota Administrasi Jakarta Utara - Provinsi Daerah Khusus -----
Ibukota Jakarta, yang Anggaran Dasarnya didirikan dengan akta tertanggal dua-----



- Dibuat sebagai salinan dan diresmikan di Bekasi, pada hari, tanggal dan pukul ----
tersebut dalam kepala akta ini dengan dihadiri oleh saksi-saksi : -----

1. **Nona Mutia Febriani**, lahir di Jakarta, pada tanggal dua puluh enam -----
Februari dua ribu (26-02-2000), Warga Negara Indonesia, pemegang Nomor --
Induk Kependudukan (NIK) : 3172026602001001; -----

2. **Nyonya Sofiyah, Sarjana Hukum**, lahir di Jakarta, pada tanggal satu Januari-
seribu sembilan ratus delapan puluh delapan (01-01-1988), Warga Negara ----
Indonesia, pemegang Nomor Induk Kependudukan (NIK) : -----
3171054101880002; -----

- Keduanya bertindak sebagai saksi-saksi. -----

- Segera setelah akta ini dibacakan saya, Notaris kepada penghadap dan saksi-----
saksi, maka seketika ditanda tanganilah akta ini oleh penghadap, saksi-saksi dan ---
saya, Notaris. -----

- Selanjutnya penghadap dan para saksi, membubuhkan sidik jari jempol -----
kanan/kiri, pada lembar tambahan yang disediakan untuk keperluan akta ini, -----
demikian sesuai dengan Undang-Undang Jabatan Notaris atau peraturan -----
perundang-undangan yang berlaku. -----

- Dibuat dengan tanpa perubahan. -----

- Minuta akta ini telah ditanda tangani dengan semestinya. -----

- **DIBERIKAN SEBAGAI SALINAN YANG SAMA BUNYINYA.** -----

Notaris di Kota Bogor,



Lampiran 4. Education Online Deck Department

The screenshot shows a PowerPoint slide titled "2-2 The Loss Causation Model" with the STX logo in the top right corner. The slide features a flowchart illustrating the process of loss causation. At the top, a red arrow labeled "HOW LOSSES OCCUR" points to the right. At the bottom, a green arrow labeled "WHY LOSSES OCCUR" points to the left. The flowchart consists of five main stages connected by arrows from left to right:

- Lack of Control:** Includes "Inadequate: -System, -Standards, -Compliance".
- Basic Causes:** Includes "Personal Factors and Job / System Factors".
- Immediate Causes:** Includes "Substandard Acts, Practices, and Substandard Conditions".
- Incident:** Includes "Event".
- Loss:** Includes "Unintended Harm and/or Damage".

 A vertical bar on the right side of the flowchart is labeled "HUMAN ERROR". The slide is part of a presentation titled "Investigation of Accident Course 1.0-1 (Compatibility Mode) - PowerPoint" and is being viewed in a Zoom meeting with participants "Jasindo instructor", "ichsan andriyanto", and "Jasindo Duta Segara".

The screenshot shows a PowerPoint slide titled "2-1 Definition (3/12)" with the STX logo in the top right corner. The slide defines safety as "Control of accidental loss". Below this definition, a blue bracket points to two red bullet points:

1. Prevent
2. Minimize

 The slide is part of a presentation titled "Investigation of Accident Course 1.0-1 (Compatibility Mode) - PowerPoint" and is being viewed in a Zoom meeting with participants "Jasindo instructor", "ichsan andriyanto", and "Jasindo Duta Segara".

3. Investigation of Accident Course 1.6-1 [Compatibility Mode] - PowerPoint

2-1 Definition (1/12)

Loss

```

    graph LR
      A[Lack of Control] --> B[Basic Causes]
      B --> C[Immediate Causes]
      C --> D[Incident]
      D --> E[Loss]
  
```

- People
- Property
- Performance
- Profit

Unintended Harm or Damage

How Many?

How Much?

Click to add notes

1 of 105 English (Indonesia) Accessibility Unavailable

Start Video Security Participants Chat Share Screen Summary AI Companion Record Show Captions Breakout Rooms Reactions Apps Whiteboards Notes

End

stx

Jasindo Instructor

ichsan andriyanto

Jasindo Duta Segara

3. Investigation of Accident Course 1.6-1 [Compatibility Mode] - PowerPoint

1-1 Need for the education

1. TMSA Requirements (Tanker)

- Staffs in group of two (2) responsible for investigating accidents shall be nominated in vessel as well as in shore office department.
- Staffs in charge of accident investigation shall complete regular course of accident investigation.
- Staffs in charge of accident investigation shall be free from and not involved in the accident. (In case of tankers, Master & C/E and C/O must receive the education.)
- Accident investigation shall be undergone for entire accidents.

[What is TMSA] : Tanker Management and Self Assessment

- TMSA is Tanker Management and Self Assessment System required for owners as well as management firms of chemical tankers and gas carriers enforced by Majors subscribed in OCIMF (an Oil Major cooperative).
- OCIMF has been applying major inspection for tankers separately from ISM/ISO. Additionally, this has made it recognized recently by the shore management departments to have a safeguard of a systematic as well as improved safety management system. This is the TMSA.
- While Major Inspection for tankers is considered as the type of 'SMC' of ISM, TMSA is considered as the type of 'DOC' of ISM.

2. Prevention of Similar Accident

: By clearly defining the cause of accident, it is intended for preventing similar accident. (Prevention of Recurrence)

Click to add notes

1 of 105 English (Indonesia) Accessibility Unavailable

Start Video Security Participants Chat Share Screen Summary AI Companion Record Show Captions Breakout Rooms Reactions Apps Whiteboards Notes

End

stx

Jasindo Instructor

ichsan andriyanto

Jasindo Duta Segara

You are viewing Jasindo Duta Segara's screen

View Options

SAFE CARRIAGE OF IRON ORES & OTHER IRON CONCENTRATES IN BULK

Precautions for carriage of iron ore

Click to add notes

Audio Start Video Security Participants Chat Share Screen Summary AI Companion Record Breakout Rooms Reactions Apps Whiteboards Notes End

You are viewing Jasindo Duta Segara's screen

View Options

1. Iron ores are heavy cargoes

- Trimming of these cargoes is generally required (even though their angle of repose is mostly above 35°) to spread their weight across the entire tank top.
- The stability of vessels as iron ore is a high density cargo, when loaded on an ordinary bulk carrier (not an ore carrier) it will increase the vessel's GM to make it a "stiff" ship.
- Dust: iron ore is commonly loaded with conveyor belts, grabs, chutes and bucket belt unloaders, causing significant quantities of dust during both loading and discharging. However, enclosed conveyor belt systems generate less dust. The dust may damage ship's machinery as well as the health of personnel.

Click to add notes

Audio Start Video Security Participants Chat Share Screen Summary AI Companion Record Breakout Rooms Reactions Apps Whiteboards Notes End

You are viewing Jaidelo Duta Segara's screen

View Options

Microsoft Word - Jaidelo Duta Segara.ppt - Jaidelo Duta Segara

4. Disinfection

- 1) Such table-wares including spoon, rice bowl, soup bowl should be put detergents and shall boiled in a steam pot for about 30 minutes every week. Once it has been done it shall be washed in cool water.
- 2) Boil dish wares and then dry to be used.



4. Precaution while cooking

- 1) Put on clean cloth and hat for hygiene.
- 2) Keep hair tidy and cut nails close and wash hands many times.
- 3) Do not put on a ring or a watch while cooking.
- 4) Cooking equipment is prohibited to scratch or touch hair, nose, mouth and eyes.
- 5) Prohibit sneezing while cooking. Be careful not to contaminate food from any spots, rooms.
- 6) After used wash hands with using soapy water.
- 7) Cooking equipment and Food container should be maintained their hygiene.
- 8) The steward who has skin disease including boil should carefully handle the food. If necessary, they are not permitted to cook.



Moh Maskuri

A

IDS Assistance

Jaidelo Duta Segara

Participants Chat Share Screen Record Reactions Apps Whiteboards Notes Leave

You are viewing Jaidelo Duta Segara's screen

View Options

Microsoft Word - Jaidelo Duta Segara.ppt - Jaidelo Duta Segara

- 1) Food poisoning is a kind of health disturbance that when people take a symptom after eating poisonous content, harmful chemical substances or microorganisms.
- 2) As preventive actions for bacterial infection, chemicals, naturally occurring poisons and the food poisoning food deterioration, be careful not to provide the spoiled food. Also be careful not to be mixed with foreign substances.
 - Sometimes allergic food poisoning occurs.



22

4. Disinfection

- 1) Such table-wares including spoon, rice bowl, soup bowl should be put detergents and shall

Moh Maskuri

A

IDS Assistance

Jaidelo Duta Segara

Participants Chat Share Screen Record Reactions Apps Whiteboards Notes Leave

Lampiran 5. Education Online Engine Departement

This screenshot shows a Zoom meeting in progress. The main window displays a document titled "9. Shipboard Safety Rules" with the following content:

9. Shipboard Safety Rules

- a) Any work should not be conducted and any equipment or control facility should not be operated without the permission of the officer responsible for the work or of the field supervisor.
 - You should get permission from responsible officer/field officer or (in engine) before using cranes, work winches, gangways and other machinery.
- b) Pre-inspection of the safety equipment, machines tools should be conducted before the commencement of work and care should be taken of the equipment and conditions during the work.
- c) The safe passage should be secured and the post-up of safety marks in dangerous areas should be confirmed.
- d) The worker should be dressed with proper personal protection equipment (safety helmet, safety shoes, etc.) appropriate for the work, and appropriate safety equipment or facilities relevant to the work should be provided in the vicinity of the work site before commencing the work.
 - The worker should have effort to protect their body according to attach the "H" standard of wearing personal protection equipment.
 - Take off cotton gloves early while using lathe, grinder, drill machine and changing - tools having high possibility to be caught back in a machine (wear rubber material glove if you need).
 - Apply commonly heat resistant gloves, twill/wind and twill/ing guard etc. to minimize heat, stab etc. at working part where high temperature area such as steam, hot and heating box, sharp material like doing steel work as well as welding work.
- e) The tools and machines used in the work should be appropriate for the work and it should be in a good condition. The safety manager should put the tagging or marking on the tools and machines responsible for safe use and should keep those in a separate place so as to prevent their misplacement use. Repair or supply thereof should be requested to the team in charge earlier.
- f) Management of Lifting Devices.
An engineer will carry out lifting deactivating tags, chain block and etc.) inspection every 6 months period according to attached lifting device check list. And the record of inspection shall be posted on average area in engine room.
- g) Whether the protective equipment against rotating machines or dangerous machines are in good order or not should be confirmed before commencing the work and the protective equipment should not be removed voluntarily.
- h) Any worker is not allowed to smoke at any place other than the designated places onboard. Drinking is absolutely not allowed during work.
- i) The persons not related to the work shall not hang around the working place except those necessary to perform the task.

The Zoom interface includes a top bar with "You are viewing JASINDO DUTA SEGARA JDS screen" and "View Options". The bottom bar shows controls for Unmute, Start Video, Participants (4), Chat, Share Screen, Record, Reactions, Apps, Whiteboards, and a Leave button. On the right, there are video thumbnails for JASINDO DUTA SEGARA JDS, Fatahillah Mutakin, and a large purple square with the letter 'J'. Below the 'J' is the name "Ahmad saifudin".

This screenshot shows a Zoom meeting in progress. The main window displays a document with two sections:

4. Standard of Taking/Handing over the Task

- a) The relief shall be executed on the same day of embark/disembark in principle.
- b) Responsibility and authority will begin after signal at hand over document. Handover document is written in list form.
- c) The newly joined personnel not experienced on the same kind of vessel shall embark the vessel at the time of vessel's berthing and to be in service together with the predecessor.
- d) The criterion for taking/handing over the task and the use of manpower could be adjusted through the discussion between the master and the manager of the MAT/OT (DM) according to the tasks to port. However, at case the consent with the manager of the MAT/OT (DM) is appropriate, it may be referred to him after the fact.
- e) In case of master's relief the Master Relief Report should be made on the designated form and handed over to the successor, and the report should be dispatched to MAT/OT (DM) by E-mail. (The attachments of 100 KB or more data file size such as photographs etc. should be dispatched in diskette separately.)
- f) In case of chief engineer's relief the Chief Engineer Relief Report should be made on the designated form and handed over to the successor, and the report should be dispatched to MAT/OT (DM) by E-mail.

5. Shipboard Dress-Up Standard

- a) When the crew is coming in and out of the place for duty such as the bridge, office etc. and the mess rooms, they should be dressed appropriately and the dress should be safe and clean. However, in case it is deemed to be necessary for specific work by the master, it would be an exception. When the crew is coming in and out the public place such as the recreation rooms, library etc., simple dress may be allowed.
- b) The uniforms provided by the Company such as the formal dress, duty dress, working clothes etc. should be dressed as appropriate and for the occasion, shoulder straps, hats, shoes etc. should be dressed in appropriate with the dress.
- c) City working clothes should not be kept in bed rooms or offices.
- d) Working shoes and safety helmets should be kept in the changing room and put on when engaged in work.
- e) The use of dippers and sandals within indoors may be allowed during the rest time only at sea. However, these should not be used when coming in and out of the bridge, mess rooms, offices.

The Zoom interface is identical to the first screenshot, showing the same top and bottom bars and participant list on the right.

You are viewing JASINDO DUTA SEGARA JDS' screen

View Options

File Edit Layout Review Page Layout Format Share Send Protect Customize Help

3. SECOND ENGINEER'S DUTY

- a) To comply with domestic/international rules/regulations, conventions, procedures and manuals related with the area of responsibility.
- b) To assist the Chief Mate person and implement the instructions.
- c) To perform the watch engineer's duty in U/R.
- d) To receive bunker oils and its management.
- e) To manage the waste oils and keep/maintain the Oil Record Book.

f) Machinery in charge:

- Generator Engine
- F.O. Purifier
- D.O. Purifier
- Main Switch Board & Emergency Switch Board
- G.S. & Ballast Pump
- Emergency Fire Pump
- Emergency G.E.
- Lubricator Engine
- Ballast control Console/Power Unit
- Indicator
- Bilge Pump & Oily Bilge Separator

g) To perform the tasks of designated person in charge of machinery maintenance:

- Winding & sheering winches;
- Cargo gear (including Provisions cranes) and
- Peak ladders (motor driven).

h) To handle/transfer the machines in charge during vessel's arrival/departure.

i) To keep and maintain the records of task performance for area of responsibility and defect history of the machines in charge.

JASINDO DUTA SEGARA JDS

Fatahillah Mutaqin

Ahmad saifudin

J

Jasindo Duta Segara

Unmute Start Video Participants Chat Share Screen Record Reactions Apps Whiteboards Leave

Zoom Meeting

J

JASINDO DUTA SEGARA JDS

Jasindo Duta Segara

Fatahillah Mutaqin

Ahmad saifudin

Unmute Start Video Participants Chat Share Screen Record Reactions Apps Whiteboards Leave

4 PMS - PowerPoint

File Home Insert Draw Design Transitions Animations Slide Show Review View Recording Help

Clipboard Slides

Font Paragraph Drawing Editing

2

3

4

5

6

7

Click to add notes

Slide 6 of 20 English Indonesian Accessibility Investigate

Share

Jasindo Instructor

Jasindo Duta Segara

Syahrin Rivaldi

TYPES OF MAINTENANCE PROCEDURES

1) Preventive or Scheduled Maintenance System

It is famously known as the PMS or Planned Maintenance System. In this type of system the maintenance is carried out on a regular basis per the running hours like 4000 hrs, 8000 hrs etc., or by the calendar intervals like 6 monthly, yearly etc. of the machinery. The maintenance is carried out irrespective of the condition of the machinery. The parts have to be replaced if it is written in the schedule, even if they can be still used.

2) Corrective or Breakdown Maintenance

In this system the maintenance is carried out when the machinery breaks down. This is the reason it is known as the breakdown maintenance. This is not a suitable and good method as situations may occur wherein the machinery is required in emergency. The only advantage of this system is that the working of machinery parts is used to its full life or until it breaks. This system might get costly as during breakdown several other parts may also get damaged.

3) Condition Maintenance system

In this system the machinery parts are checked regularly. With the help of sensors etc. the condition of the machinery is accessed regularly and the maintenance is done accordingly. This system requires experience and knowledge as wrong interpretation may damage the machinery and lead to costly repairs which may not be acceptable by the company.

4 PMS - PowerPoint

File Home Insert Draw Design Transitions Animations Slide Show Review View Recording Help

Clipboard Slides

Font Paragraph Drawing Editing

11

12

13

14

15

16

Click to add notes

Slide 13 of 20 English Indonesian Accessibility Investigate

Share

Jasindo Instructor

Jasindo Duta Segara

Syahrin Rivaldi

PLANNED MAINTENANCE SYSTEM

▶ The planning of maintenance for each vessel is formulated by the superintendent and the vessel master, Chief Officer and Chief Engineer in liaison with the Technical Manager on the basis of the following parameters:

1. Operational requirements of the vessel.
2. Classification society quarterly report.
3. Equipment instruction manual.
4. inherent dangers of the cargo carried, past cargoes or possible future cargoes.
5. The capabilities of the crew and the equipment available onboard.
6. Periodical reviewing where necessary to improve the system.
7. At the end of the Planned maintenance schedule the percentage of the work carried on the scheduled work for the month is to be indicated. The year to date percentages will be also indicated.
8. In submission of the planned maintenance schedule monthly, the Chief Engineer and the Chief Officer is to also submit the planned maintenance report as an evidence of the work that is carried out

Y05	Pearson Correlation	.215	.187	.339*	-	1	.086	.266	.230	.115	.334*	.561*
	Sig. (2-tailed)	.157	.218	.023	.957		.575	.078	.128	.453	.025	.000
	N	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
Y06	Pearson Correlation	.526**	.076	.196	.081	.086	1	.221	.161	.222	.299*	.618*
	Sig. (2-tailed)	.000	.618	.197	.595	.575		.145	.290	.142	.046	.000
	N	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
Y07	Pearson Correlation	.041	-	.360*	-	.266	.221	1	.013	.104	.068	.372*
	Sig. (2-tailed)	.790	.839	.015	.373	.078	.145		.935	.498	.657	.012
	N	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
Y08	Pearson Correlation	.224	.142	.055	.247	.230	.161	.013	1	.010	-	.426*
	Sig. (2-tailed)	.138	.352	.717	.101	.128	.290	.935		.947	.904	.004
	N	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
Y09	Pearson Correlation	.367*	-	-	.199	.115	.222	.104	.010	1	.143	.418*
	Sig. (2-tailed)	.013	.868	.763	.190	.453	.142	.498	.947		.347	.004
	N	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
Y10	Pearson Correlation	.104	.046	.247	.019	.334*	.299*	.068	-	.143	1	.462*
	Sig. (2-tailed)	.497	.764	.102	.900	.025	.046	.657	.904	.347		.001
	N	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
Total	Pearson Correlation	.682**	.438*	.510*	.335*	.561*	.618**	.372*	.426*	.418*	.462*	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.003	.000	.025	.000	.000	.012	.004	.004	.001	
	N	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45

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

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

Lampiran 7. Hasil Uji Reliabel

Variabel X (Efektivitas *Quality Control*)

Case Processing Summary

		N	%
IksCases	Valid	45	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	45	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.631	10

Variabel Y (Operasional Kapal)

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	45	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	45	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.629	10

Lampiran 8. Tabel R

df = (N-2)	Tingkat signifikansi untuk uji satu arah				
	0.05	0.025	0.01	0.005	0.0005
	Tingkat signifikansi untuk uji dua arah				
	0.1	0.05	0.02	0.01	0.001
1	0.9877	0.9969	0.9995	0.9999	1.0000
2	0.9000	0.9500	0.9800	0.9900	0.9990
3	0.8054	0.8783	0.9343	0.9587	0.9911
4	0.7293	0.8114	0.8822	0.9172	0.9741
5	0.6694	0.7545	0.8329	0.8745	0.9509
6	0.6215	0.7067	0.7887	0.8343	0.9249
7	0.5822	0.6664	0.7498	0.7977	0.8983
8	0.5494	0.6319	0.7155	0.7646	0.8721
9	0.5214	0.6021	0.6851	0.7348	0.8470
10	0.4973	0.5760	0.6581	0.7079	0.8233
11	0.4762	0.5529	0.6339	0.6835	0.8010
12	0.4575	0.5324	0.6120	0.6614	0.7800
13	0.4409	0.5140	0.5923	0.6411	0.7604
14	0.4259	0.4973	0.5742	0.6226	0.7419
15	0.4124	0.4821	0.5577	0.6055	0.7247
16	0.4000	0.4683	0.5425	0.5897	0.7084
17	0.3887	0.4555	0.5285	0.5751	0.6932
18	0.3783	0.4438	0.5155	0.5614	0.6788
19	0.3687	0.4329	0.5034	0.5487	0.6652
20	0.3598	0.4227	0.4921	0.5368	0.6524
21	0.3515	0.4132	0.4815	0.5256	0.6402
22	0.3438	0.4044	0.4716	0.5151	0.6287
23	0.3365	0.3961	0.4622	0.5052	0.6178
24	0.3297	0.3882	0.4534	0.4958	0.6074
25	0.3233	0.3809	0.4451	0.4869	0.5974
26	0.3172	0.3739	0.4372	0.4785	0.5880
27	0.3115	0.3673	0.4297	0.4705	0.5790
28	0.3061	0.3610	0.4226	0.4629	0.5703
29	0.3009	0.3550	0.4158	0.4556	0.5620
30	0.2960	0.3494	0.4093	0.4487	0.5541
31	0.2913	0.3440	0.4032	0.4421	0.5465
32	0.2869	0.3388	0.3972	0.4357	0.5392
33	0.2826	0.3338	0.3916	0.4296	0.5322
34	0.2785	0.3291	0.3862	0.4238	0.5254
35	0.2746	0.3246	0.3810	0.4182	0.5189
36	0.2709	0.3202	0.3760	0.4128	0.5126
37	0.2673	0.3160	0.3712	0.4076	0.5066
38	0.2638	0.3120	0.3665	0.4026	0.5007
39	0.2605	0.3081	0.3621	0.3978	0.4950
40	0.2573	0.3044	0.3578	0.3932	0.4896
41	0.2542	0.3008	0.3536	0.3887	0.4843
42	0.2512	0.2973	0.3496	0.3843	0.4791
43	0.2483	0.2940	0.3457	0.3801	0.4742
44	0.2455	0.2907	0.3420	0.3761	0.4694
45	0.2429	0.2876	0.3384	0.3721	0.4647
46	0.2403	0.2845	0.3348	0.3683	0.4601
47	0.2377	0.2816	0.3314	0.3646	0.4557
48	0.2353	0.2787	0.3281	0.3610	0.4514
49	0.2329	0.2759	0.3249	0.3575	0.4473
50	0.2306	0.2732	0.3218	0.3542	0.4432

Lampiran 9. Tabel T

Distribusi Nilai t_{tabel}

d.f	$t_{0.10}$	$t_{0.05}$	$t_{0.025}$	$t_{0.01}$	$t_{0.005}$
1	3.078	6.314	12.71	31.82	63.66
2	1.886	2.920	4.303	6.965	9.925
3	1.638	2.353	3.182	4.541	5.841
4	1.533	2.132	2.776	3.747	4.604
5	1.476	2.015	2.571	3.365	4.032
6	1.440	1.943	2.447	3.143	3.707
7	1.415	1.895	2.365	2.998	3.499
8	1.397	1.860	2.306	2.896	3.355
9	1.383	1.833	2.262	2.821	3.250
10	1.372	1.812	2.228	2.764	3.169
11	1.363	1.796	2.201	2.718	3.106
12	1.356	1.782	2.179	2.681	3.055
13	1.350	1.771	2.160	2.650	3.012
14	1.345	1.761	2.145	2.624	2.977
15	1.341	1.753	2.131	2.602	2.947
16	1.337	1.746	2.120	2.583	2.921
17	1.333	1.740	2.110	2.567	2.898
18	1.330	1.734	2.101	2.552	2.878
19	1.328	1.729	2.093	2.539	2.861
20	1.325	1.725	2.086	2.528	2.845
21	1.323	1.721	2.080	2.518	2.831
22	1.321	1.717	2.074	2.508	2.819
23	1.319	1.714	2.069	2.500	2.807
24	1.318	1.711	2.064	2.492	2.797
25	1.316	1.708	2.060	2.485	2.787
26	1.315	1.706	2.056	2.479	2.779
27	1.314	1.703	2.052	2.473	2.771
28	1.313	1.701	2.048	2.467	2.763
29	1.311	1.699	2.045	2.462	2.756
30	1.310	1.697	2.042	2.457	2.750
31	1.309	1.696	2.040	2.453	2.744
32	1.309	1.694	2.037	2.449	2.738
33	1.308	1.692	2.035	2.445	2.733
34	1.307	1.691	2.032	2.441	2.728
35	1.306	1.690	2.030	2.438	2.724
36	1.306	1.688	2.028	2.434	2.719
37	1.305	1.687	2.026	2.431	2.715
38	1.304	1.686	2.024	2.429	2.712
39	1.304	1.685	2.023	2.426	2.708
40	1.303	1.684	2.021	2.423	2.704
41	1.303	1.683	2.020	2.421	2.701
42	1.302	1.682	2.018	2.418	2.698
43	1.302	1.681	2.017	2.416	2.695
44	1.301	1.680	2.015	2.414	2.692
45	1.301	1.679	2.014	2.412	2.690
46	1.300	1.679	2.013	2.410	2.687
47	1.300	1.678	2.012	2.408	2.685
48	1.299	1.677	2.011	2.407	2.682
49	1.299	1.677	2.010	2.405	2.680
50	1.299	1.676	2.009	2.403	2.678
51	1.298	1.675	2.008	2.402	2.676
52	1.298	1.675	2.007	2.400	2.674
53	1.298	1.674	2.006	2.399	2.672
54	1.297	1.674	2.005	2.397	2.670
55	1.297	1.673	2.004	2.396	2.668
56	1.297	1.673	2.003	2.395	2.667

d.f	$t_{0.10}$	$t_{0.05}$	$t_{0.025}$	$t_{0.01}$	$t_{0.005}$
61	1.296	1.671	2.000	2.390	2.659
62	1.296	1.671	1.999	2.389	2.659
63	1.296	1.670	1.999	2.389	2.658
64	1.296	1.670	1.999	2.388	2.657
65	1.296	1.670	1.998	2.388	2.657
66	1.295	1.670	1.998	2.387	2.656
67	1.295	1.670	1.998	2.387	2.655
68	1.295	1.670	1.997	2.386	2.655
69	1.295	1.669	1.997	2.386	2.654
70	1.295	1.669	1.997	2.385	2.653
71	1.295	1.669	1.996	2.385	2.653
72	1.295	1.669	1.996	2.384	2.652
73	1.295	1.669	1.996	2.384	2.651
74	1.295	1.668	1.995	2.383	2.651
75	1.295	1.668	1.995	2.383	2.650
76	1.294	1.668	1.995	2.382	2.649
77	1.294	1.668	1.994	2.382	2.649
78	1.294	1.668	1.994	2.381	2.648
79	1.294	1.668	1.994	2.381	2.647
80	1.294	1.667	1.993	2.380	2.647
81	1.294	1.667	1.993	2.380	2.646
82	1.294	1.667	1.993	2.379	2.645
83	1.294	1.667	1.992	2.379	2.645
84	1.294	1.667	1.992	2.378	2.644
85	1.294	1.666	1.992	2.378	2.643
86	1.293	1.666	1.991	2.377	2.643
87	1.293	1.666	1.991	2.377	2.642
88	1.293	1.666	1.991	2.376	2.641
89	1.293	1.666	1.990	2.376	2.641
90	1.293	1.666	1.990	2.375	2.640
91	1.293	1.665	1.990	2.374	2.639
92	1.293	1.665	1.989	2.374	2.639
93	1.293	1.665	1.989	2.373	2.638
94	1.293	1.665	1.989	2.373	2.637
95	1.293	1.665	1.988	2.372	2.637
96	1.292	1.664	1.988	2.372	2.636
97	1.292	1.664	1.988	2.371	2.635
98	1.292	1.664	1.987	2.371	2.635
99	1.292	1.664	1.987	2.370	2.634
100	1.292	1.664	1.987	2.370	2.633
101	1.292	1.663	1.986	2.369	2.633
102	1.292	1.663	1.986	2.369	2.632
103	1.292	1.663	1.986	2.368	2.631
104	1.292	1.663	1.985	2.368	2.631
105	1.292	1.663	1.985	2.367	2.630
106	1.291	1.663	1.985	2.367	2.629
107	1.291	1.662	1.984	2.366	2.629
108	1.291	1.662	1.984	2.366	2.628
109	1.291	1.662	1.984	2.365	2.627
110	1.291	1.662	1.983	2.365	2.627
111	1.291	1.662	1.983	2.364	2.626
112	1.291	1.661	1.983	2.364	2.625
113	1.291	1.661	1.982	2.363	2.625
114	1.291	1.661	1.982	2.363	2.624
115	1.291	1.661	1.982	2.362	2.623
116	1.290	1.661	1.981	2.362	2.623

38	4	5	5	5	5	5	4	5	5	4	47	2209
39	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	49	2401
40	5	4	5	5	4	5	4	4	4	4	44	1936
41	5	4	5	5	5	3	5	5	5	5	47	2209
42	5	5	4	5	5	5	4	5	5	5	48	2304
43	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	49	2401
44	4	4	4	4	4	5	4	4	3	4	40	1600
45	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	49	2401
TOTAL	199	207	193	196	196	201	199	202	201	203	1997	89033

Variabel Y : Kelancaran Operasional Kapal

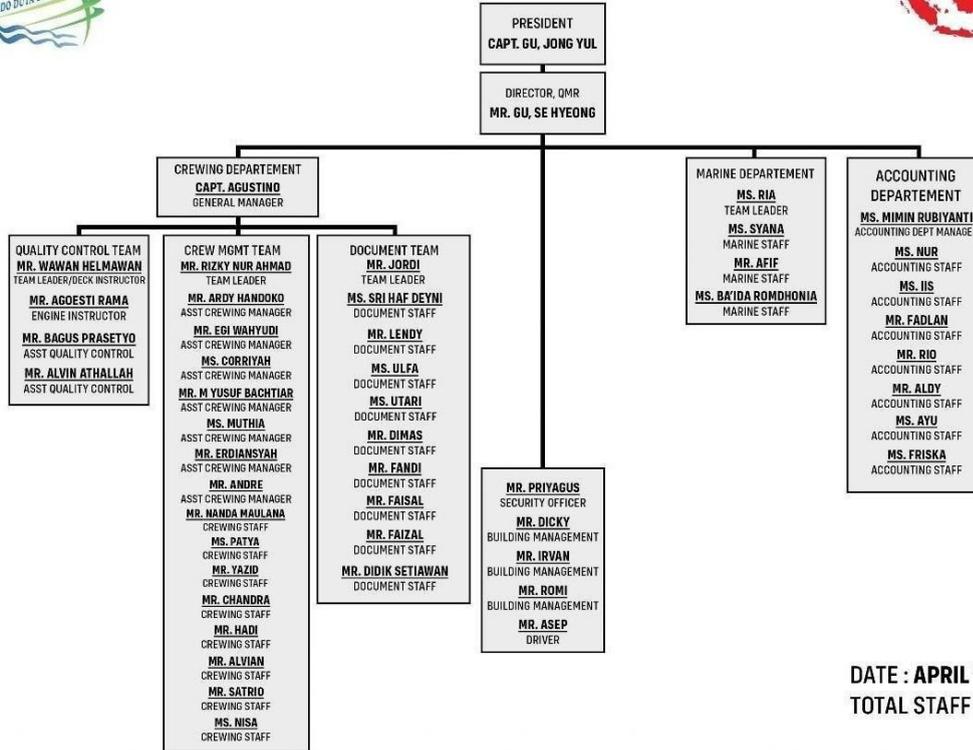
RESPONDEN	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8	Y9	Y10	TOTAL Y	TOTAL Y (kuadrat)
1	5	5	5	4	4	4	4	4	5	4	44	1936
2	4	4	4	5	5	3	4	4	3	4	40	1600
3	5	5	5	4	4	5	5	5	4	5	47	2209
4	4	4	4	5	5	4	5	5	4	5	45	2025
5	4	3	4	5	4	5	4	5	5	5	44	1936
6	5	5	5	4	5	4	5	4	5	4	46	2116
7	5	4	5	4	4	5	5	4	5	5	46	2116
8	5	5	4	5	5	4	4	5	5	4	46	2116
9	5	4	4	5	4	5	4	5	4	4	44	1936
10	4	5	5	4	5	4	5	5	4	4	45	2025
11	4	4	5	5	4	5	4	4	4	5	44	1936
12	4	4	4	3	5	4	5	4	5	5	43	1849
13	4	5	4	5	5	3	4	5	5	4	44	1936
14	4	5	4	5	4	2	4	5	5	4	42	1764
15	4	5	5	4	5	4	5	4	4	5	45	2025
16	5	5	4	5	4	5	4	4	5	4	45	2025
17	4	4	4	4	3	4	5	5	4	3	40	1600
18	4	4	3	5	4	5	5	4	5	4	43	1849
19	4	4	5	4	5	4	5	4	5	4	44	1936
20	5	4	4	5	4	5	5	4	5	4	45	2025
21	5	4	4	5	4	4	5	4	5	4	44	1936
22	4	4	4	5	3	4	5	4	5	4	42	1764
23	4	5	4	5	4	4	5	4	5	5	45	2025
24	5	4	4	5	4	4	3	5	5	5	44	1936
25	4	3	4	3	5	4	5	4	5	5	42	1764
26	4	5	4	4	4	5	4	5	5	5	45	2025
27	5	5	4	5	4	5	4	4	5	4	45	2025
28	4	3	5	5	4	3	5	4	5	4	42	1764

29	4	5	5	4	4	4	5	5	3	4	43	1849
30	5	5	5	4	4	5	5	5	5	4	47	2209
31	4	4	5	5	4	4	5	4	5	5	45	2025
32	4	5	5	4	5	5	5	5	5	4	47	2209
33	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	2500
34	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	2500
35	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	2500
36	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	2500
37	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	2500
38	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	49	2401
39	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	48	2304
40	5	3	5	4	5	5	5	5	5	4	46	2116
41	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	49	2401
42	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	49	2401
43	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	49	2401
44	4	5	5	3	4	4	4	3	4	5	41	1681
45	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	49	2401
TOTAL	204	201	204	206	201	198	211	203	213	202	2043	93097

Lampiran 11. Struktur Organisasi PT Jasindo Duta Segara



ORGANIZATION CHART OF PT. JASINDO DUTA SEGARA



DATE : APRIL 14, 2023
TOTAL STAFF : 50

Lampiran 12. Dokumentasi Praktek Darat (Prada)

