



**Pengaruh Pengawasan dan Keahlian Awak Kapal dalam
Proses Pelashingan Peti Kemas**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran Pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

OKY DHARMA ALDIARSO
551811136817 N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2023



**Pengaruh Pengawasan dan Keahlian Awak Kapal dalam
Proses Pelashingan Peti Kemas**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran Pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

OKY DHARMA ALDIARSO

551811136817 N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2023

HALAMAN PERSETUJUAN

HALAMAN PERSETUJUAN

PENGARUH PENGAWASAN DAN KEAHLIAN AWAK KAPAL DALAM PROSES PELASHINGAN PETI KEMAS

Disusun Oleh :

OKY DHARMA ALDIARSO
NIT. 551811136817 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

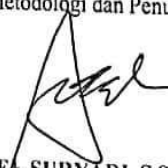
Semarang, Januari 2023

Dosen Pembimbing I
Materi



YUSTINA SAPAN, S.ST., M.M
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19771129 200502 2 001

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan



AWE SURYADI, S.ST., M.Si.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 1977052520050 2 001

Mengetahui
Ketua Program Studi
Nautika



YUSTINA SAPAN, S.ST., M.M
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19771129 200502 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "PENGARUH PENGAWASAN DAN SKILL CREW DECK
DALAM PROSES PELASHINGAN PETI KEMAS " karya,

Nama : OKY DHARMA ALDIARSO

NIT : 551811136817

Program Studi : NAUTIKA

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi,
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal

Semarang,

PENGUJI

Penguji I : Capt. Mustamin, M.pd.,M.ar

Pembina (IV/a)

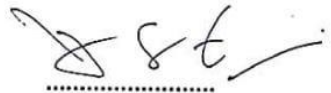
NIP 19681227 199903 1 001



Penguji II : YUSTINA SAPAN, S.ST., M.M

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19771129 200502 2 001



Penguji III : Irma Shinta Dewi, S.S., M.Pd

Penata Tingkat I (III/d)

NIP 19730713 199803 2 001



Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. Dian Wahdiana, M.M.

Pembina Tk I (IV/b)

NIP 19700711 199803 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Oky Dharma Aldiarso

NIT : 551811136817 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul "Pengaruh Pengawasan Dan Keahlian Awak Kapal Dalam Proses Pelashingan Peti Kemas"

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang,

Yar. taan,

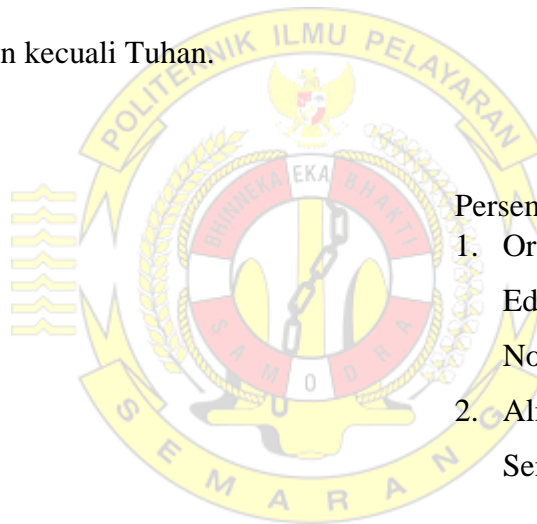


OKY DHARMA ALDIARSO
NIT. 551811136817 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN SKRIPSI

Motto :

1. Akan selalu ada jalan menuju sebuah kesuksesan bagi siapapun, selama orang tersebut mau berusaha dan bekerja keras untuk memaksimalkan kemampuan yang ia miliki.
2. Lebih baik gagal setelah mencoba, dari pada gagal karena belum pernah mencoba
3. Berbagai peristiwa sulit akan mengajarkanmu bahwa kamu tidak memiliki siapapun kecuali Tuhan.



Persembahan :

1. Orang tua saya Bapak Edy Suwarso dan Ibu Noor Suciani
2. Almamater saya PIP Semarang

PRAKATA



Puji syukur kepada Allah azza wa jalla. Berkat rahmat dan anugerah-Nya tugas skripsi dengan judul “Pengaruh Pengawasan dan Keahlian Awak Kapal dalam Proses *Pelashingan* Peti Kemas” dapat diselesaikan dengan baik.

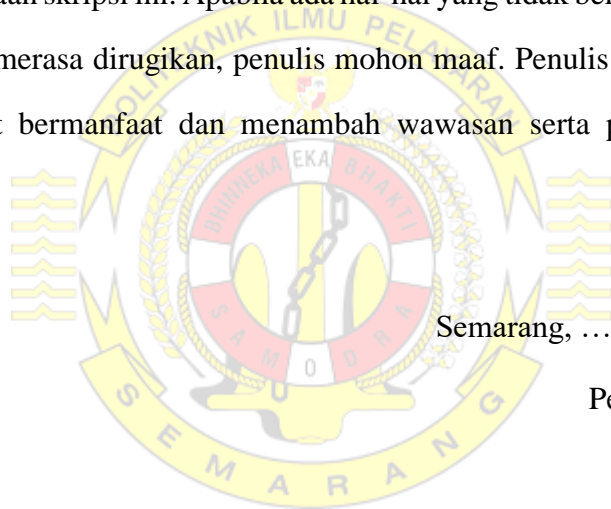
Tujuan skripsi ini disusun adalah untuk memenuhi salah satu persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang bagi Taruna Program Diploma IV Jurusan Nautika yang telah melaksanakan praktek laut di kapal-kapal pelayaran niaga.

Terselesaikan skripsi ini tentunya tidak terlepas dari dorongan dan bimbingan berbagai pihak. Maka dari itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada yang terhormat.

1. Ibu Noor Suciani dan Ayah Edy Suwarso yang telah tulus mendoakan, membimbing dan memberi semangat serta tidak pernah berhenti mengingatkan untuk selalu meminta pertolongan kepada Tuhan Yang Maha Esa.
2. Yustina Sapan, S.ST., M.M dan Awel Suryadi, S.ST., M.Si. selaku dosen pembimbing yang dengan sabar telah menyempatkan waktu diantara kesibukannya untuk membimbing penulis menyusun skripsi ini.
3. Ibu Yustina Sapan, S.Si. T, M.M selaku ketua jurusan Nautika PIP Semarang dan dosen wali dan seluruh dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.

4. Maya Damayanti selaku rekanita saya yang telah membantu dan mendukung saya dalam menyusun skripsi.
5. Seluruh taruna-taruni PIP Semarang angkatan 55 dan mess Semarang yang telah membantu dalam proses penyusunan skripsi.
6. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Semoga Allah azza wajalla membalas segala kebaikan dan ketulusan semua pihak yang telah membantu menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Penulis mengharapkan saran atau koreksi dari para pembaca yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Apabila ada hal-hal yang tidak berkenan atau pihak-pihak lain yang merasa dirugikan, penulis mohon maaf. Penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan menambah wawasan serta pengetahuan bagi pembaca.



Semarang,

Penulis

OKY DHARMA ALDIARSO

NIT. 551811136817 N

ABSTRAKSI

ALDIARSO, OKY DHARMA, NIT. 551811136817 N, 2023, “*Pengaruh Pengawasan Dan Keahlian Awak Kapal Dalam Proses Pelashingan Peti Kemas*”, Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Yustina Sapan, S.ST., M.M., Pembimbing II: Awel Suryadi, S.ST., M.Si.

Pengamanan dan pengikatan peti kemas di geladak kapal merupakan operasi yang sulit dalam hal lingkungan kerja. Mengingat rute yang ditempuh kapal rawan terjadi cuaca buruk, kapal jenis peti kemas menampilkan cambukan untuk kargo yang berbeda dari yang digunakan oleh kapal jenis lain karena desain unik dari kapal ini. Dampak yang akan ditimbulkan adalah peti kemas akan bergeser dan lashingan akan kendur selama berlayar, karena cuaca yang keras dan gelombang yang besar menimbulkan ancaman yang signifikan terhadap kapal dan muatannya, crew deck harus sering memeriksa lashingan baik di laut maupun di pelabuhan. Penelitian ini bertujuan untuk lebih meningkatkan pengawasan dan keahlian awak kapal terhadap pelashingan peti kemas agar mencapai Pelabuhan tujuan akhir dalam keadaan utuh.

Dalam penulisan skripsi ini penulis menggunakan penelitian melalui pendekatan kuantitatif korelasi. Dengan variabel bebas terikat pengawasan dan keahlian, metode pengumpulan data menggunakan kuesioner google form yang melibatkan pasis ANT 1,2,3 periode saat penelitian ini dilakukan yang berjumlah 50 orang. Dengan analisis data menggunakan SPSS Versi 25.

Hasil penelitian ini yaitu: 1) Pengawasan pelashingan muatan di kapal MV. Strait Mas yaitu Mualim jaga terkadang hanya standby di tempat jaga tanpa melakukan pengecekan terhadap Juru mudi yang melakukan pelashingan serta Mualim jaga terkadang sibuk dengan urusan pribadi. 2) Kendala yang dialami saat proses pengawasan pelashingan muatan di MV. Strait Mas diantaranya adalah kurangnya inisiatif Mualim yang bertugas jaga pelabuhan untuk mengetahui keadaan kapal, kurangnya ketersediaan alat-alat keselamatan di atas kapal, dan cuaca buruk yang dapat menghambat pengawasan pelashingan. 3) Upaya yang dilakukan untuk mengoptimalkan pengawasan pelashingan adalah dengan pelaksanaan safety meeting setiap 1 bulan sekali, meningkatkan efektivitas log book dan pemberian jadwal tugas jaga, pemberian informasi dan pedoman terhadap alat-alat pengamanan muatan, dan pemberian sanksi yang tegas bagi Mualim jaga dan Juru mudi jaga yang tidak melaksanakan dinas jaga dengan baik dan benar oleh Nakhoda.

Kata Kunci: Pengawasan, keahlian, pelashingan

ABSTRACT

ALDIARSO, OKY DHARMA, NIT. 551811136817 N, 2023, "Influence of Supervision and Expertise of Ship Crew in the Container Lashing Process", Thesis, Diploma IV Program, Nautical Study Program, Semarang Shipping Science Polytechnic, Supervisor I: Yustina Sapan, S.ST., M.M., Supervisor II: Awel Suryadi, S.ST., M.Si.

Securing and strapping of containers on the ship's deck is a difficult operation in terms of the working environment. Considering that the routes taken by ships are prone to bad weather, container type ships feature a different latch for cargo from those used by other types of ships due to the unique design of these ships. The impact that will be caused is that the container will shift and the lashings will loosen during sailing, because the harsh weather and big waves pose a significant threat to the ship and its cargo, the crew deck must frequently check the lashings both at sea and in port. This research aims to further improve the supervision and skill of the crew deck on container lashing in order to reach the final destination port in one piece.

In writing this thesis the author uses research through a quantitative correlation approach. With independent variables related to supervision and crew skills, the data collection method used a Google form questionnaire involving ANT 1, 2, 3 students for the period when this study was conducted, totaling 50 people. With data analysis using SPSS Version 25.

The results of this study are: 1) Supervision of cargo lashing on the MV. Strait Mas, namely the guard officer, sometimes just stands by at the guard place without checking the helmsman who is carrying out the lashing, and the guard officer is sometimes busy with personal matters. 2) Constraints experienced during the cargo handling control process at the MV. Strait Mas include the lack of initiative of the Mualim who is in charge of guarding the port to find out the condition of the ship, the lack of availability of safety equipment on board, and bad weather which can hamper port supervision. 3) Efforts are being made to optimize lashing supervision by holding safety meetings once a month, increasing the effectiveness of the log book and providing guard duty schedules, providing information and guidance on cargo security tools, and imposing strict sanctions on the guard officer and the guard. watchdog who does not carry out guard duty properly and correctly by Master.

Keywords: Supervision, Expertise, lashing

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iii
MOTO DAN PERSEMBAHAN SKRIPSI	iv
PRAKATA.....	v
ABSTRAKSI.....	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
BAB I.....	1
A. LATAR BELAKANG	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH.....	4
C. BATASAN MASALAH.....	4
D. RUMUSAN MASALAH.....	5
E. TUJUAN DAN MAFAAT PENELITIAN	5
BAB II	7
A. Deskripsi Teori.....	7
B. Definisi Operasional.....	15
C. Kerangka Berfikir.....	17
BAB V.....	19
A. SIMPULAN	19
B. KETERBATASAN PENELITIAN.....	20
C. SARAN	20
DAFTAR PUSTAKA	21
LAMPIRAN-LAMPIRAN	22
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	30

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Basic Lashing	14
Gambar 2.2 Kerangka Penelitian	17



DAFTAR TABEL

Tabel 4. 1 Analisis deskriptif berdasarkan usia responden	29
Tabel 4. 2 Analisis Deskriptif Berdasarkan Jenis Kelamin Responden.....	30
Tabel 4. 3 Analisis Deskriptid Berdasarkan masa layar	30
Tabel 4. 4 Analisis Deskriptif Variabel (X1) Pengawasan	31
Tabel 4. 5 Analisis Deskriptif Variabel (X2) Keahlian.....	32
Tabel 4. 6 Analisis Deskriptif Variabel (Y1) Pelashingan.....	33
Tabel 4. 7 Hasil uji validitas pengawasan.....	35
Tabel 4. 8 Hasil uji validitas <i>skill crew</i>	36
Tabel 4. 9 Hasil uji validitas pelashingan	38
Tabel 4. 10 Hasil uji reliabilitas variabel (X1).....	40
Tabel 4. 11 Hasil uji reliabilitas variabel (X2).....	40
Tabel 4. 12 Hasil uji reliabilitas variabel (Y1).....	41
Tabel 4. 13 Hasil uji normalitas variabel (X1), (X2), dan (Y1).....	41
Tabel 4. 14 Hasil Uji Normalitas Variabel X1 dan Y1	42
Tabel 4. 15 Hasil Uji regresi	43
Tabel 4. 16 Hasil Uji Anova	44
Tabel 4. 17 Hasil Uji T.....	45

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 DAFTAR KUISIONER	22
Lampiran 2 HASIL ANGKET KUISIONER	24
Lampiran 3 TABEL T	29



BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Usaha pelayaran memiliki peran yang sangat penting dalam menopang perekonomian nasional di era kemajuan pesat industri maritim dan meningkatnya kebutuhan akan transportasi laut. Dengan demikian, penting untuk memiliki kemampuan transit yang memungkinkan pengiriman barang berharga tepat waktu. Logistik yang melibatkan pengiriman komoditas dalam jumlah besar melalui kargo curah adalah salah satu metode tersebut. Ada peningkatan apresiasi terhadap angkutan umum dalam dekade terakhir, yang signifikan mengingat pengiriman melalui laut menyumbang sebagian besar pemuatan kargo. Proses bongkar muat kargo curah telah berkembang pesat di industri maritim. Pengangkutan dapat dengan mudah rusak atau ditagih berlebihan karena waktu dan upaya yang dilakukan oleh pekerja yang tidak berpengalaman saat menggunakan metode pemuatan tradisional untuk transportasi logistik. Wadah menjadi lebih umum sekarang. Yang memberikan keuntungan termasuk waktu bongkar muat yang cepat, biaya tenaga kerja minimal, servis sederhana, kemungkinan pencurian dan kerusakan yang lebih rendah, dan premi asuransi yang lebih rendah. Menjaga keamanan kargo, kapal, dan awak difasilitasi dengan memuat beberapa kargo di palka dan beberapa kargo di geladak. Pengamanan dilakukan untuk berbagai alasan, yang paling penting adalah untuk menjamin kedatangan kargo yang tepat waktu, hemat biaya, dan aman di

pelabuhan akhir panggilan. Jika kargo tidak diikat dengan aman, kargo tersebut dapat bergerak atau hancur. Istilah "memukul" menjelaskan metode yang digunakan di sini. Kawat, batang baja, atau rantai, sesuai dengan beratnya, digunakan untuk membuat sambungan ke beban agar tetap pada tempatnya. Mengingat latihan di atas kapal kargo di laut. Banyaknya muatan peti kemas, terutama di geladak yang tidak diikat, pengikatan yang longgar di MV.Strait Mas. Kerusakan fisik pada peti kemas dapat mengganggu keamanan kapal dan kargo, oleh karena itu pengaturan kargo pelabuhan yang tepat dan prosedur pengikatan konvensional sangat penting.

Berikut SOP (Standar Operasional Prosedur) bongkar muat yang meliputi :

1. *Tally Sheet* Bongkar

Pada saat barang diturunkan, *tally sheet* digunakan untuk mencatat berapa banyak kasus yang ada dan bagaimana kondisinya. Baik petugas pencatat maupun petugas yang berwenang harus menandatangani *tally sheet* bongkar.

2. *Outturn Report*

Adalah bongkar persediaan dengan kolom hitungan dan catatan kondisi barang. Jika terjadi kekurangan atau kerusakan produk, laporan pengeluaran disebutkan.

3. *Damage Cargo List*

Adalah daftar bagian yang rusak dengan penjelasan tentang bagaimana dan kapan bagian tersebut dipecah menjadi bagian yang lebih kecil.

4. *Cargo Manifest*

Adalah daftar terperinci atau deskripsi semua komoditas yang termasuk dalam semua *bill of lading* untuk barang-barang yang dibawa oleh kapal.

Pelabuhan Awal dan Pelabuhan Tujuan MV. Strait Mas :

- a. Jakarta – Belawan – Surabaya
- b. Jakarta – Palembang – Jakarta
- c. Jakarta – Surabaya – Makassar

Mengingat rute yang ditempuh kapal rawan cuaca buruk, pemindahan atau penurunan muatan ke dalam air sangat mungkin terjadi setiap saat. Kapal jenis peti kemas menampilkan cambukan untuk kargo yang berbeda dari yang digunakan oleh kapal jenis lain karena desain unik dari kapal ini. Karena wadah akan bergeser dan bergeser, lashingan harus tahan lama. Karena cuaca yang keras dan gelombang besar menimbulkan ancaman yang signifikan terhadap kapal dan muatannya, cambukan harus sering diperiksa baik di laut maupun di pelabuhan. Ingatlah bahwa ada enam cara yang berbeda bagi sebuah kapal untuk bergerak saat berada di laut: rolling (rotasi lambung lengkap), pitching (anggukan), yawing (mimpi yang berputar di buritan), heaving (gerakan bolak-balik). di seluruh lambung), bergoyang (mimpi yang berputar di tengah kapal), dan bergelombang (gerakan maju dan mundur). Karena perwira pertama adalah perwira yang bertanggung jawab atas pengelolaan kargo dan awak kapal bertanggung jawab untuk menerapkan langkah-langkah keselamatan, ini merupakan pertimbangan penting untuk muatan peti kemas di geladak. Oleh karena itu,

harus sangat berhati-hati dalam mengamankan dan mengangkut kargo untuk memastikan bahwa kargo tersebut mencapai pelabuhan tujuan akhir dalam keadaan utuh. Sehubungan dengan itu, berikut adalah judul yang dipilih oleh penulis.: “Pengaruh Pengawasan Dan Keahlian Awak Kapal Dalam Proses Pelashingan Peti Kemas”

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang masalah dan pengamatan selama penulis melaksanakan praktek laut diatas MV. Strait Mas, oleh karena hal tersebut maka penulis merumuskan permasalahan pokoknya pada:

1. Kurangnya pemahaman ABK dan Perwira jaga mengenai keahlian lashing peti kemas.
2. Kurangnya pengawasan dalam melakukan pengecekan terhadap *lashing* yang dipasang pada muatan.
3. Perwira jaga kurang memahami serah terima jaga yang tertera pada *port log*.
4. ABK kurang mengenal fungsi dari alat-alat *lashing* peti kemas.
5. Lemahnya proses *recruitment* yang dilakukan perusahaan terhadap ABK.

C. BATASAN MASALAH

Dalam mengidentifikasi masalah yang timbul diatas, maka dalam hal ini permasalahan diskripsi ini akan dibatasi pada:

1. Kurangnya pemahaman ABK dan Perwira Jaga mengenai keahlian *lashing* peti kemas.

2. Kurangnya pengawasan dalam melakukan pengecekan terhadap *lashing* yang dipasang pada muatan.

D. RUMUSAN MASALAH

Dalam pengaruh pengawasan dan keahlian awak kapal proses pelashingan peti kemas, maka penulisan data dalam yang dilakukan dengan kuisisioner data dengan aturan yang sama dengan masalah ini, agar dapat digunakan untuk memperbaiki system yang ada diatas kapal. Berdasarkan identifikasi masalah tersebut diatas maka penulisan membahas 3 masalah utama sebagai rumusan masalah yaitu :

1. Untuk mengetahui apakah ada pengaruh pengawasan awak kapal terhadap peti kemas sehingga mempengaruhi proses pelashingan ?
2. Untuk mengetahui apakah ada pengaruh keahlian awak kapal yang berdampak pada proses pelashingan peti kemas ?
3. Untuk mengetahui apakah ada pengaruh pengawasan bersama-sama dengan keahlian awak kapal terhadap proses pelashingan peti kemas ?

E. TUJUAN DAN MAFAAT PENELITIAN

1. Tujuan penulisan :

Adapun tujuan penulisan skripsi ini diantaranya yaitu :

- a. Untuk mengetahui pengaruh pengawasan peti kemas sehingga proses pelashingan peti kemas berjalan dengan lancar.
- b. Untuk mengetahui penyebab kurangnya keahlian awak kapal terhadap proses pelashingan yang baik saat bongkar muat

- c. Untuk mencari solusi bersama sama dengan keahlian awak kapal terhadap proses pelashingan peti kemas.

2. Manfaat Penulisan :

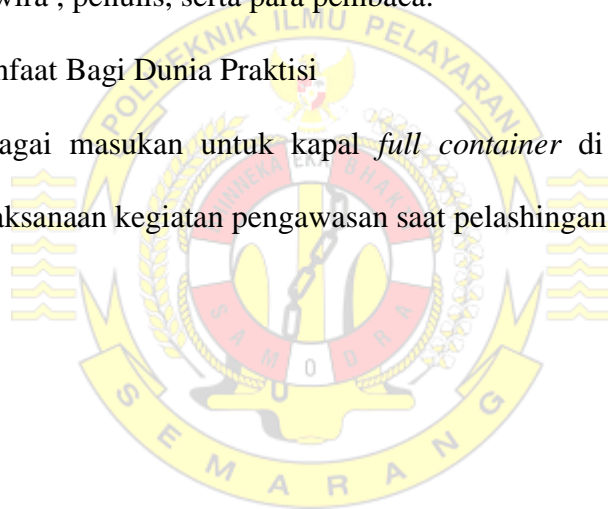
Adapun manfaat penulisan skripsi ini di peruntukan bagi dunia akademis dan bagi dunia praktisi :

a. Manfaat Bagi Dunia Akademis

Sebagai tambahan ilmu pengetahuan dan wawasan yang dapat menjadi sumber refrensi dalam dunia maritim, para junior, para perwira , penulis, serta para pembaca.

b. Manfaat Bagi Dunia Praktisi

Sebagai masukan untuk kapal *full container* di Indonesia dalam pelaksanaan kegiatan pengawasan saat pelashingan.



BAB II

LANDASAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Bab ini akan menjelaskan teori-teori terkait tentang pengikatan kontainer dalam upaya membuat isi tesis ini lebih mudah diakses oleh khalayak yang lebih luas. Literatur yang digunakan dalam bab ini diambil dari berbagai sumber, yang semuanya berkontribusi pada pemecahan masalah, dalam hal ini masalah pengawasan *crew deck* terhadap lashing:

1. Pengawasan

“*Supervisi* adalah praktek pengawasan daripada melakukan semua operasi organisasi untuk menjamin setiap pekerjaan yang dilaksanakan terjadi sesuai dengan rencana yang telah ditentukan,” demikian prof. dr. Sondang p. deskripsi siagian (1996:135-139)..

Sifat-sifat pengawasan :

- a. *Fact Funding* memerlukan peran pengawasan yang mengungkap informasi tentang bagaimana pekerjaan sebenarnya dilakukan di dalam bisnis.
- b. *Preventif* mengacu pada metode kontrol yang secara aktif bekerja untuk mencegah penyimpangan yang tidak sah dari norma yang telah ditetapkan.
- c. Pengawasan yang difokuskan pada kegiatan yang sedang berlangsung

- d. Meningkatkan produktivitas melalui pengawasan bukanlah tujuan yang diinginkan.
- e. Pengawasan hanyalah alat untuk manajemen dan administrasi, oleh karena itu penerapannya harus membantu menyelesaikan sesuatu.
- f. Prosedur pemantauan tidak boleh menghalangi upaya peningkatan efikasi, sehingga harus efektif.
- g. Jika ada yang tidak benar, tujuan *supervisi* bukan untuk memutuskan sikap yang salah, tetapi untuk mengidentifikasi masalah.
- h. Peran pengawasan adalah memberikan arahan, membantu para pelaksana menjadi lebih efisien dan efektif dalam pekerjaannya.

Teknik-teknik pengawasan :

- a. Pengawasan langsung terjadi ketika pemimpin organisasi memantau sendiri operasi sehari-hari.
- b. Pengawasan jarak jauh disebut pengawasan tidak langsung, dan itu terjadi ketika atasan mengandalkan laporan lisan atau tertulis dari orang-orang yang berada di bawah tanggung jawabnya.

Fungsi pengawasan (*Controlling*)

Riset, analisis, dan pengukuran terhadap pelaksanaan dan hasil pekerjaan dilakukan untuk menentukan apakah sesuai dengan harapan atau tidak. Dengan adanya kegiatan pengawasan terdapat beberapa hal yang dapat diketahui yakni sebagai berikut :

- a. kesalahan yang dilakukan saat menjalankan tugas.
- b. kekurangan dalam kinerja seseorang di tempat kerja.

- c. Cacat manusia atau sistem.
- d. Tantangan yang dihadapi, atau berpotensi dihadapi.
- e. memiliki prestasi dan kegagalan.

Petugas harus terbiasa dengan fitur proses pengawasan untuk memastikan peran pengawasan menghasilkan hasil yang diinginkan yakni sebagai berikut:

- a. Kegiatan pengawasan lebih difokuskan dan diarahkan pada masa sekarang
- b. Menggunakan pengawasan untuk meningkatkan produktivitas.
- c. Dengan pengawasan yang tepat, target akan lebih mungkin tercapai.
- d. Upaya peningkatan efisiensi tidak boleh terhambat oleh prosedur pelaksanaan pengawasan.
- e. Tujuan pengawasan bukan untuk mengidentifikasi orang yang bersalah melainkan untuk mengidentifikasi kesalahan.
- f. Dukungan pengawasan harus memberikan arahan.

Oleh karena itu, pemantauan ketat sangat penting untuk kesuksesan. Selain memahami apa yang membuat pengawasan menjadi baik, juga perlu memikirkan hal-hal berikut:

- a. Sebagian besar karyawan membencinya ketika setiap langkah mereka diteliti.
- b. Sangat penting bahwa pengawasan mematuhi pedoman ini.
- c. Mengawasi pekerjaan karyawan bukan karyawan itu sendiri adalah inti dari pengawasan (harus konstruktif).

Langkah selanjutnya adalah penjelasan tentang cara memperbaiki kesalahan tersebut.

Dengan demikian, tugas yang terkait dengan peran pengawasan adalah:

- a. Investigasi atau observasi perintah masih efektif.
- b. Tentukan tingkat kesesuaian upaya dengan rencana berdasarkan hasil yang diharapkan.
- c. berusaha untuk memperbaiki kesalahan, kekurangan, dan kegagalan dan menghindari penghalang jalan.

Prosedur atau kontrol yang ditujukan untuk mempertahankan keadaan yang diinginkan. Mengikuti langkah-langkah ini akan memastikan kelancaran operasi pengawasan :

- a. Rencanakan ukuran atau standar yang akan digunakan untuk mengevaluasi setiap tugas, dan gunakan ini sebagai standar kerja Anda.
- b. Mendokumentasikan pekerjaan yang telah dilakukan, serta apa yang belum dilakukan.
- c. Mengevaluasi atau memeriksa hasil
- d. Perbaiki inkonsistensi dan kesalahan seperlunya..

Klaim Stoner dan Wankel (Subardi, 1992:6). Ketika sebuah organisasi berada di bawah kendali, para pemimpinnya mengambil tindakan untuk mengarahkannya menuju tujuan yang telah ditentukan sebelumnya. Manajer menyelidiki akar penyebab salah langkah departemen untuk mengembalikannya ke jalur yang benar.

Heru (1996:59) berpendapat bahwa mencatat segala sesuatu yang terjadi selama penelitian dan menuliskan segala sesuatu yang terjadi, serta menggunakan istilah dan kriteria tertentu, merupakan tanda bahwa penelitian dilakukan secara cermat, sistematis, dan dengan cara yang benar. tujuan dalam pikiran. Ilmiah Tindakan melihat sesuatu dengan maksud untuk belajar lebih banyak tentangnya melalui pengalaman langsung adalah contoh observasi. Pengetahuan ini kemudian digunakan untuk mengarahkan studi tindak lanjut.

2. Keahlian

Keahlian adalah kemampuan atau keterampilan khusus yang dimiliki oleh seseorang dalam melakukan suatu tindakan atau aktivitas tertentu. Keahlian dapat berkaitan dengan bidang akademik, seperti matematika atau ilmu pengetahuan, atau bidang praktis, seperti keterampilan bengkel atau keterampilan interpersonal.

Amirullah dan Budiyono (2014:22-23) mengidentifikasi tiga kategori keahlian karyawan yang berbeda:

a. Keahlian Teknis (*Technical Skills*)

Keterampilan teknis mengacu pada kapasitas untuk melakukan tugas secara kompeten dan akurat melalui penggunaan metode, alat, proses, dan keahlian materi pelajaran tertentu.

b. Kompetensi Manusia (*Human Skills*)

Memahami dan menginspirasi orang lain, baik secara pribadi maupun dalam kelompok, adalah bakat manusia yang penting. Kemampuan

untuk memilih dan memotivasi personel, memahami dan membimbing orang lain, memengaruhi pekerja satu per satu atau dalam kelompok adalah bagian dari keterampilan ini.

c. Kemampuan Konseptual (*Conceptual Skills*)

Kemampuan untuk mengumpulkan, mengevaluasi, dan memahami informasi dari berbagai sumber merupakan contoh bakat konseptual. Koordinasi dan integrasi semua kepentingan dan operasi organisasi adalah hal lain. Kemampuan untuk melihat gambaran besar dengan mengintegrasikan dan mengkoordinasikan banyak bagian yang bergerak adalah keterampilan konseptual yang melibatkan melihat organisasi secara keseluruhan, mengetahui bagaimana komponen yang berbeda bekerja sama, mengetahui bagaimana berbagai bagian bergantung satu sama lain, dan mengetahui bagaimana hal-hal akan berkembang, di mana tindakan satu komponen mungkin berakibat pada keseluruhan sistem.

Jenis-jenis Kemampuan Kerja :

Wiludjeng (2014: 6) mengidentifikasi empat macam bakat mendasar yang harus dimiliki untuk membantu pelaksanaan pekerjaan atau kegiatan dan memberikan hasil terbaik :

- a. *Technical Skill* (Kemampuan Teknis), yaitu pengetahuan dan fasilitas dengan peralatan, mesin, dan prosedur yang sesuai yang diperlukan untuk melakukan pekerjaan tertentu.

- b. *Human Skill* (Kemampuan bersifat manusiawi yakni Kapasitas untuk berhasil bekerja dengan orang lain melalui komunikasi, pemahaman, dan motivasi.
- c. Kemampuan konseptual (*conceptual skill*), juga dikenal sebagai kecerdasan verbal dan kapasitas untuk melihat bisnis secara keseluruhan.
- d. *Design Skill* (Kemampuan Desain) yakni Pemecahan masalah secara kreatif, atau "bakat desain", terutama dalam melayani keuntungan perusahaan.

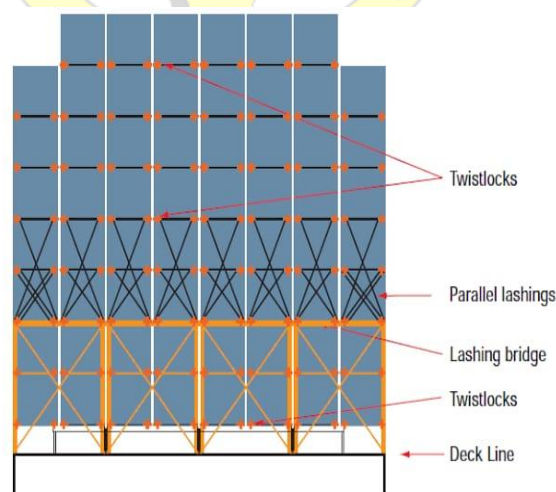
Karyawan hanya dapat memperoleh pengetahuan dan kemampuan yang diperlukan untuk melakukan pekerjaan mereka secara efektif melalui pengalaman langsung dan instruksi formal. Keterampilan, yang didefinisikan sebagai "pengetahuan, bakat, dan ketangkasan yang memungkinkan seorang karyawan untuk melaksanakan tugas dan tanggung jawab yang diberikan kepadanya oleh majikannya," adalah item penting lainnya untuk setiap pekerja.

3. Pelashingan

Istopo (1996: 84) mendefinisikan *lashing* sebagai "suatu metode untuk mengamankan kargo agar tidak bergerak selama transportasi," dan sering digunakan untuk muatan dek dan kontainer lashing dengan menggunakan tali atau ikatan. Konsep pembebanan juga harus diperhatikan. Kontainer diikat dengan twistlock dan lashing saat diletakkan di dek, yang harus disertifikasi untuk pemuatan yang aman. *Steel Rods* dan *turnbuckle*

merupakan bagian terbesar dari peralatan yang digunakan untuk pengikatan kontainer, bersama dengan faktor-faktor berikut :

- a. Diiijinkan untuk menggunakan *twistlock* saja untuk memuat peti kemas di geladak, dengan peringatan bahwa peti kemas tidak boleh ditumpuk lebih dari dua tingkat. Bergantung pada muatan peti kemas dan kondisi laut, *twistlock* saja mungkin cukup untuk memuat peti kemas di geladak ketiga.
- b. *Twistlock* dan kerucut bukan satu-satunya pilihan untuk mengamankan wadah dalam orientasi *horizontal* di geladak. *Lashing* menggunakan *lashing rod* dan *turnbuckle* diperlukan untuk memberikan perlindungan kargo dimulai dengan lapisan ketiga, yang merupakan yang terbaik, di bawah kondisi laut yang tinggi.
- c. *Lashing rods*, *turnbuckle*, dan *twistlock* dapat diatur untuk digunakan dalam proses pengikatan kontainer. seperti



Gambar 2.1 Basic Lashing 1

Seperti yang dinyatakan oleh Arso Martopo (2001: 77), meskipun peti kemas berukuran 40 kaki dapat ditumpuk di atas peti kemas berukuran 20 kaki, tidak demikian sebaliknya. Bagian belakang kapal adalah tempat Anda akan menemukan pintu masuk ke peti kemas.

Persediaan untuk mengamankan *container*, Pengikatan kargo, seperti dijelaskan oleh Fakhrurrozi (2016: 41), harus diperiksa secara berkala, sebaiknya sekali sehari selama laut tenang. Pemeriksaan pengikatan kargo harus dilakukan lebih sering dalam cuaca badai, dan pengikatan ekstra harus digunakan untuk setiap kargo geladak yang mungkin tergelincir. Jadi metode pengamanan muatan yang digunakan diatas kapal untuk menahan dan menjaga muatan jadi khususnya *crew deck* untuk wajib mengamati dan mengawasi setiap lashing yang sudah terpasang dan dicek kembali setelah bongkar muat selesai agar lashing dipastikan terikat dengan kencang.

B. Definisi Operasional

Untuk memudahkan pembahasan penelitian ini, definisi berikut diberikan untuk membantu dalam pemahaman kata-kata yang digunakan di seluruh penelitian yakni :

1. Pengawasan

Mengawasi adalah melakukan upaya bersama untuk mengatur dan membangun sistem umpan balik informasi, menetapkan kriteria kinerja, membandingkan kinerja aktual dengan standar yang ditetapkan,

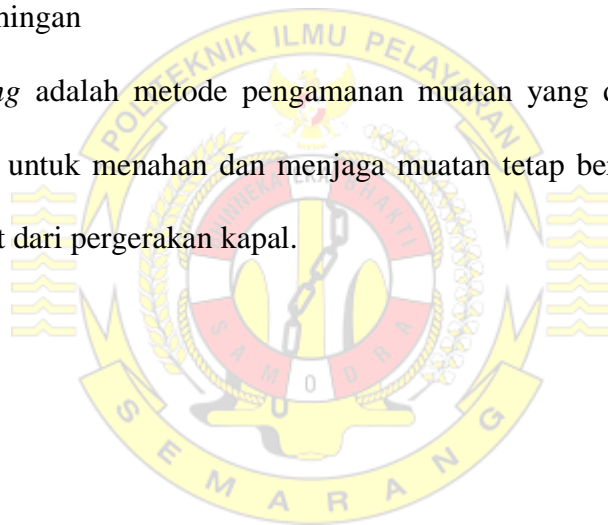
memastikan apakah telah terjadi penyimpangan, dan mengambil tindakan korektif yang diperlukan.

2. *Skill*

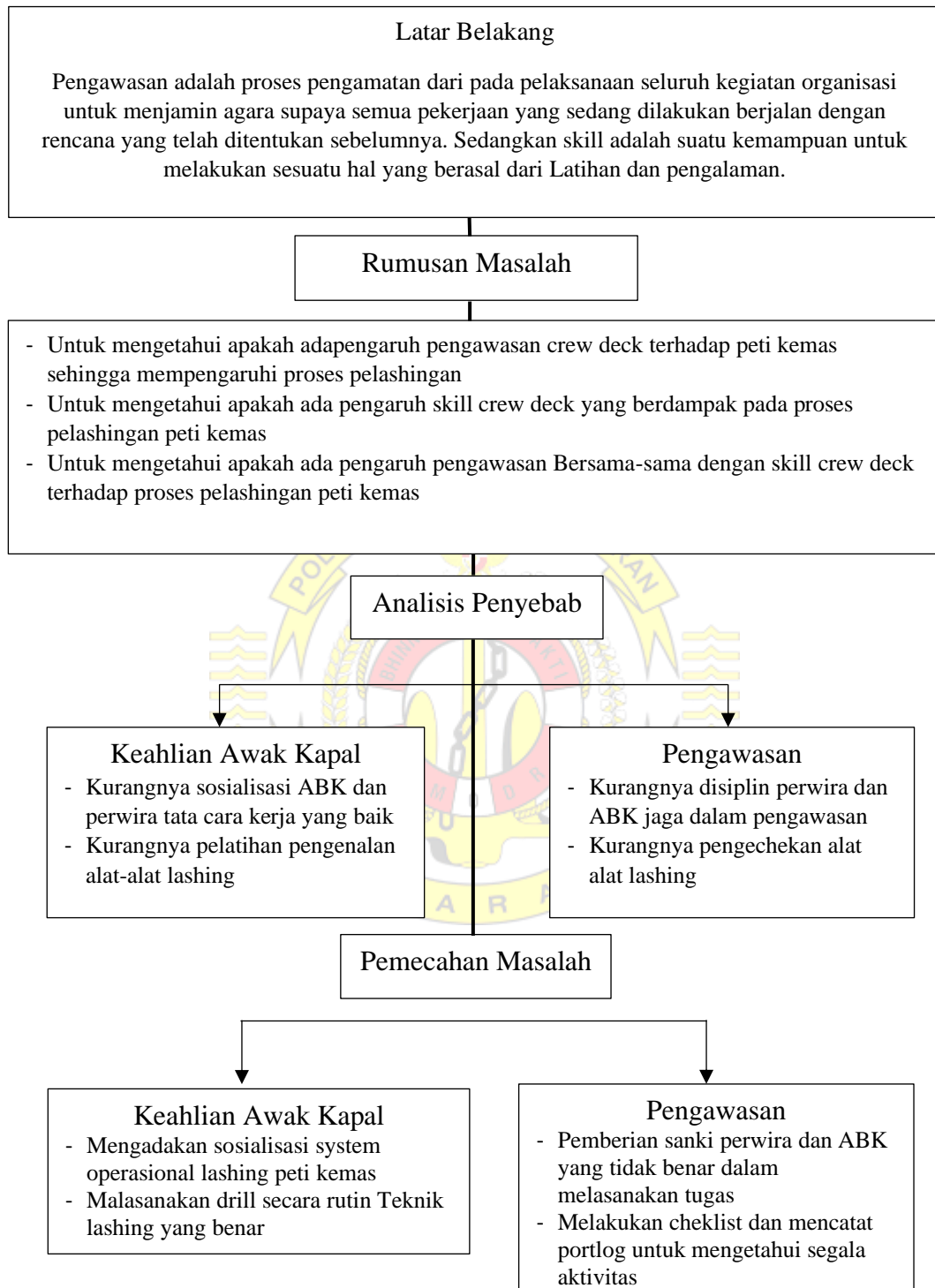
Skill adalah kemampuan seseorang yang dimiliki untuk melakukan sesuatu. Kemampuan tersebut berkembang dari pengalaman hidup maupun pengalaman kerja. Satu hal yang perlu diketahui bahwa *skill* tidak hanya bersifat profesional, mencuci piring ataupun memasan ojek *online* juga termasuk *skill*.

3. Pelashingan

lashing adalah metode pengamanan muatan yang digunakan di atas kapal untuk menahan dan menjaga muatan tetap berada di atas kapal akibat dari pergerakan kapal.



C. Kerangka Berfikir



Gambar 2.2. Kerangka Penelitian

Berdasarkan model penelitian tersebut dapat ditarik kesimpulan.

Berikut hipotesis yang peneliti ajukan dalam penelitian ini:

- (H1) *pengawasan* berpengaruh terhadap proses *pelashingan* peti kemas
- (H2) keahlian berpengaruh terhadap proses *pelashingan* peti kemas
- (H3) Pengaruh Bersama sama terhadap proses pelashingan peti kemas



BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. SIMPULAN

Adapun kesimpulan yang dapat diambil dari hasil penelitian yang telah dilaksanakan di MV. Strait Mas adalah sebagai berikut :

1. Pengawasan *pelashingan* muatan yang dilakukan di MV. Strait Mas yaitu Mualim jaga terkadang hanya *standby* di tempat jaga (*main deck* tengah) tanpa melakukan pengecekan terhadap juru mudi yang melakukan *pelashingan* serta Mualim jaga terkadang sibuk dengan urusan pribadi seperti bermain *handphone*, makan, mandi, dan melakukan kegiatan lainnya yang seharusnya tidak dilakukan saat dinas jaga.
2. Kendala yang dialami dalam upaya pengawasan *pelashingan* muatan di MV. Strait Mas diantaranya adalah kurangnya inisiatif Mualim yang bertugas jaga pelabuhan untuk mengetahui keadaan sekitar saat proses pengawasan *pelashingan*, kurangnya ketersediaan alat-alat keselamatan di atas kapal, dan cuaca buruk yang dapat menghambat pengawasan *pelashingan*.
3. Kendala *crew* yang belum mengerti tentang keahlian dari Teknik *pelashingan* peti kemas yang akan berdampak buruk saat cuaca buruk, muatan dapat bergeser bahkan bisa jatuh ke laut.

B. KETERBATASAN PENELITIAN

Kendala penelitian dalam penelitian ini bersumber dari pembatasan-pembatasan berikut yang diberlakukan oleh penelitian-penelitian sebelumnya hanya terdapat 50 orang yang bersedia dijadikan subjek penelitian.

C. SARAN

Berdasarkan pembahasan dan simpulan yang sudah dipaparkan sebagai langkah perbaikan di masa mendatang peneliti menyarankan beberapa hal yang diharapkan dapat mengatasi masalah-masalah yang ada, yaitu :

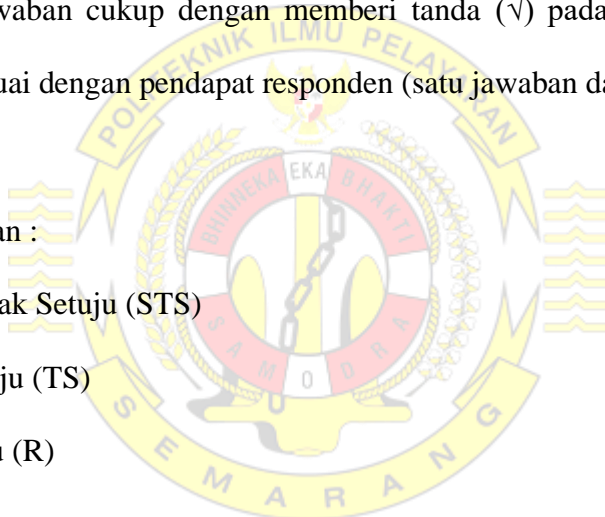
1. Sebaiknya dalam merekrut *crew* kapal pihak perusahaan harus mempertimbangkan kompetensi dan keahlian masing-masing *crew*. Selain itu perlu dilakukan training terhadap *crew* kapal yang akan bekerja di atas kapal mengenai pentingnya penerapan SOP (Standar Operasional Prosedur) demi keselamatan di atas kapal
2. Agar proses pengawasan pelashingan berjalan optimal, *crew* kapal terutama Mualim harus memberikan semangat dan motivasi kerja kepada *crew* kapal supaya tidak ada permasalahan saat bertugas jaga, serta meningkatkan komunikasi antara Mualim dan *crew* kapal.
3. Untuk mencegah dampak yang ditimbulkan akibat tidak lengkapnya alat keselamatan, maka seharusnya *crew* kapal selalu memonitor dan mengontrol keadaan disekitar kapal saat proses bongkar muat guna tercapainya keamanan dan keselamatan diri *crew* kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- Usman, H. dan Akbar,P,S. 2006. “*Pengantar Statistika*”, Edisi Kedua. Jakarta Bumi Aksara.
- Anastasia, A & Urbina, S. 1997 “*Psychological Testing*”, New Jersey: Prentice Hall Inc.
- Azwar, S., 1986. “*Validitas dan Reliabilitas*”, Jakarta: Rineka Cipta.
- Boediono &. Koster, W., 2001 “*Teori Dan Aplikasi Statistika Dan Probabilitas*”, Jakarta.
- Creswell, J. W., 2014. “*A concise introduction to mixed methods research. SAGE publications*”.
- Fakhurrozi., 2017. “*Muatan Kapal*”, Yogjakarta: Deepublish.
- Ghozali, I., 2012. “*Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 20*”. Semarang. UNDIP.
- Herlina, V., 2018. “*Pengaruh Sumber Daya Manusia Terhadap Kinerja Pegawai Pada Kantor Seketariat Bagian Administrasi Perekonomian Kabupaten Kerinci*”, journal of residu.
- Istopo, C., 1999. “*Kapal dan Muatannya*”, Edisi-II, BP3IP Jakarta.
- Martopo,A., 2001. “*Penanganan Muatan*”, Semarang. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Faried Ali, H.M., 1996. “*Filsafat Administrasi*”, Jakarta. Bumi Aksara.
- Sukadji, S., 2000. “*Menyusun dan mengevaluasi laporan penelitian*”, Jakarta. Universitas Indonesia.

LAMPIRAN-LAMPIRAN**Lampiran 1
DAFTAR KUISIONER****“PENGARUH PENGAWASAN DAN SKILL CREW DECK DALAM
PROSES PELSHINGAN PETI KEMAS”**

Petunjuk Pengisian :

- A. Isilah semua nomor dalam angket ini dan sebaiknya jangan ada yang terlewatkan.
- B. Pengisian jawaban cukup dengan memberi tanda (√) pada pernyataan yang dianggap sesuai dengan pendapat responden (satu jawaban dalam setiap nomor pernyataan).
- C. Pilhan jawaban :
- Sangat Tidak Setuju (STS)
 - Tidak Setuju (TS)
 - Ragu-Ragu (R)
 - Setuju (S)
 - Sangat Setuju (SS)
- 

No.	Pernyataan tentang pengawasan dan <i>skill crew deck</i> dalam proses <i>pelashingan</i> peti kemas	Tingkat Persetujuan				
		STS	TS	R	S	SS
Pengawasan						
1.	Pengawasan diatas kapal itu penting.					
2.	Kecerobohan dapat menyebabkan kecelakaan diatas kapal					
3.	Pengawasan dapat mempengaruhi baik tidaknya muatan yang sedang bongkar/muat					
4.	Apakah pengawasan hanya dilakukan oleh <i>crew deck</i> yang jaga saja					
5.	Haruskah aktivitas dinas jaga harus diawasi oleh master					
6.	Metode pembelajaran <i>e-learning</i> membuat siswa menjadi semakin mandiri					
<i>Skill Crew Deck</i>						
1.	Setiap <i>crew deck</i> terutama abk harus memiliki skill dalam pelashingan kontainer					
2.	Inisiatif itu penting bagi seluruh <i>crew</i> kapal					
3.	Kualitas <i>skill crew deck</i> yang mumpuni dapat berdampak baik saat proses <i>pelashingan container</i>					
4.	Kurangnya pemahaman <i>crew deck</i> dapat berpengaruh dengan kualitas kerja					
5.	Saat akan pergantian <i>crew</i> dikapal perusahaan harus menilai dan memilih <i>skill/kualitas crew</i> yang berkualitas					

Pelashingan					
1.	Setiap masing-masing kapal <i>chief officer</i> harus memperhatikan atau mengganti alat-alat <i>lashing</i> yang sudah rusak				
2.	Selesai bongkar muat <i>crew deck</i> harus mengecek <i>lashingan</i> agar terikat dengan kencang				
3.	Disetiap kapal <i>container</i> harus memiliki perlengkapan <i>lashing</i> yang harus sesuai SOP yang berlaku				
4.	Apakah ombak besar dapat menyebabkan longgar <i>lashingan</i>				
5.	<i>Lashingan</i> yang terpasang dikanan kiri bagian row paling ujung <i>container</i> apakah cukup menahan posisi muatan saat berlayar dilaut yang berombak				

Lampiran 2 Hasil Angket Kuisisioner

1. Variabel Pengawasan (X1)

RESPONDEN	X1.1	X1.2	X1.3	X1.4	X1.5
R1	4	4	3	1	2
R2	4	4	4	4	4
R3	4	4	3	3	3
R4	4	4	4	4	4
R5	4	4	3	3	3
R6	4	4	4	1	3
R7	4	4	4	2	4
R8	4	4	4	2	3
R9	4	4	4	1	3
R10	4	4	3	2	4
R11	4	4	4	1	3
R12	1	1	2	2	1
R13	4	4	4	1	1
R14	4	3	3	1	2
R15	4	3	3	3	4

R16	4	4	4	3	2
R17	4	4	4	1	4
R18	4	4	4	2	4
R19	3	3	3	3	3
R20	4	4	3	3	3
R21	4	3	4	2	2
R22	4	4	4	2	3
R23	4	4	3	2	2
R24	4	4	4	4	4
R25	4	4	4	3	4
R26	4	4	4	3	3
R27	4	4	4	3	3
R28	4	3	3	3	2
R29	4	4	4	4	4
R30	4	4	3	3	3
R31	4	4	4	1	3
R32	4	3	3	3	3
R33	3	4	3	3	4
R34	3	2	2	2	2
R35	3	4	2	3	3
R36	4	2	3	2	3
R37	4	3	2	3	2
R38	4	3	4	2	3
R39	4	3	3	2	2
R40	4	2	3	1	1
R41	4	2	4	1	2
R42	4	3	3	2	3
R43	4	3	3	4	4
R44	3	3	2	1	2
R45	4	3	3	2	2
R46	4	4	4	2	2
R47	4	4	3	2	1
R48	4	4	3	2	3
R49	4	4	3	3	2
R50	3	4	3	2	1

2. Variabel *Skill Crew* (X2)

RESPONDEN	X2.1	X2.2	X2.3	X2.4	X2.5
R1	4	4	4	4	4
R2	4	4	4	4	4
R3	3	3	3	3	3
R4	4	4	4	3	3
R5	3	3	4	4	4
R6	3	4	4	3	3
R7	4	4	4	4	4
R8	4	3	4	3	4
R9	4	4	4	4	4
R10	3	4	3	3	4
R11	4	4	3	3	3
R12	2	1	2	2	1
R13	4	4	4	4	3
R14	4	3	2	4	4
R15	4	3	3	3	3
R16	3	4	3	3	4
R17	4	4	4	4	4
R18	3	4	4	4	4
R19	3	3	3	3	3
R20	4	3	4	4	4
R21	4	4	4	3	3
R22	3	4	4	4	4
R23	3	4	3	3	4
R24	4	4	4	4	4
R25	3	3	4	3	4
R26	4	4	4	4	4
R27	4	4	4	4	4
R28	4	3	3	3	3
R29	4	4	4	4	4
R30	3	3	3	3	3
R31	4	4	4	4	4
R32	3	3	3	3	3
R33	3	3	4	4	4
R34	4	4	3	2	4
R35	4	4	3	2	4

R36	4	4	4	3	4
R37	4	4	3	2	4
R38	4	4	3	3	3
R39	4	4	3	4	4
R40	4	4	3	4	4
R41	4	4	3	3	4
R42	4	3	3	4	4
R43	3	3	4	3	4
R44	3	4	4	3	4
R45	4	4	3	3	4
R46	3	4	4	3	4
R47	3	4	3	3	4
R48	4	4	4	3	4
R49	3	3	4	2	3
R50	4	3	4	3	4

3. Variabel Pelashingan

RESPONDEN	Y1.1	Y1.2	Y1.3	Y1.4	Y1.5
R1	4	4	4	3	3
R2	4	4	4	4	4
R3	4	3	3	3	3
R4	3	3	3	3	4
R5	4	4	4	4	3
R6	3	4	4	4	3
R7	4	4	4	3	2
R8	4	4	4	3	3
R9	4	4	4	4	1
R10	3	3	4	2	3
R11	4	4	4	4	3
R12	1	2	1	1	2
R13	3	4	4	4	3
R14	3	4	4	3	3
R15	3	4	4	3	3
R16	4	4	4	3	3
R17	4	3	4	2	2
R18	4	4	4	3	4
R19	3	3	3	3	3

R20	4	4	3	4	3
R21	3	4	3	3	3
R22	4	3	4	3	3
R23	4	3	4	3	3
R24	4	4	4	4	4
R25	4	4	4	3	3
R26	4	4	4	3	3
R27	4	4	4	4	4
R28	3	3	4	2	3
R29	4	4	4	4	4
R30	3	4	4	4	3
R31	4	4	4	4	4
R32	4	3	3	3	3
R33	3	3	3	4	3
R34	3	3	3	2	3
R35	3	3	3	2	3
R36	3	3	2	2	3
R37	3	4	2	2	3
R38	3	4	2	3	2
R39	3	3	3	2	4
R40	4	4	2	3	3
R41	3	3	3	2	3
R42	4	3	3	2	3
R43	4	3	3	4	4
R44	4	3	3	1	2
R45	4	4	3	1	2
R46	4	4	3	2	1
R47	4	4	3	2	3
R48	3	4	3	2	3
R49	4	4	3	2	2
R50	4	4	3	2	3

Lampiran 3
Tabel T

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	3.959	1.353		2.927	.005
	PENGAWSAN	.562	.085	.691	6.619	.000

a. Dependent Variable: PELASHINGAN

Coefficientsa

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	11.904	1.667		7.141	.000
	SKILL CREW	.369	.105	.454	3.533	.001

a. Dependent Variable: PELASHINGAN



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Oky Dharma Aldiarso
2. NIT : 551811136817 N
3. Tempat/Tanggal lahir : Semarang, 25 Juni 2000
4. Jenis kelamin : Laki-laki
5. Agama : Islam
6. Alamat : Jalan Wologito 07 rt 07/01, Kel. Kemabang Arum
Kec. Semarang Barat Kota Semarang
7. Nama Orang Tua
 - a. Nama Ayah : Edy Suwarso
 - b. Nama Ibu : Noor Suciani
8. **Riwayat Pendidikan**
 - a. SDN KEMBANG ARUM 02 : Lulus tahun 2012
 - b. SMP N 31 SEMARANG : Lulus tahun 2015
 - c. SMA KESATRIAN 1 SEMARANG : Lulus tahun 2018
 - d. PIP Semarang : Masuk
9. **Pengalaman Praktek Laut**
 - a. Perusahaan Pelayaran : PT TEMAS *SHIPPING*
 - b. Nama Kapal : MV. STRAIT MAS & MV. KUALA MAS
 - c. Masa Layar : 25 September 2020 – 25 September 2021



