



**“ANALISA PENGARUH KESIAPAN ALAT DAN KOMPETENSI
CREW TERHADAP BONGKAR MUAT KAPAL DI BAWAH
MANAGEMENT PT. PELNI “
(Studi Kasus Crew Kapal PT. PELNI Tepatnya Km. Sinabung, Km.
Kelimutu, Km. Lawit)**

SKRIPSI

Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Oleh

KHRISTINA NUR MAHALDIWI

551811116527 N

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2022**

HALAMAN PERSETUJUAN
ANALISA PENGARUH KESIAPAN ALAT DAN KOMPETENSI CREW
TERHADAP BONGKAR MUAT KAPAL DI BAWAH MANAGEMENT PT. PELNI

Disusun oleh:

KHRISTINA NUR MAHALDIWI

NTT. 551811116527 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 04-07-2022.

Dosen Pembimbing I

Materi


Capt. SLAMET RIYADI, M.St., M.Mar
Pembina Tingkat (V/a)
NIP. 19750502 199808 1 001

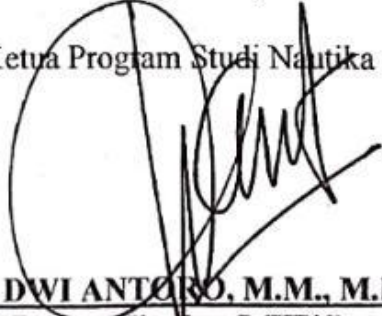
Dosen Pembimbing II

Metodologi dan Penulisan


MOH. ZAENAL ARIFIN, S.St., M.M.
Penata Tingkat (III/c)
NIP. 1976309 201012 1 002

Mengetahui,

Ketua Program Studi Nautika


Capt. DWI ANTORO, M.M., M.Mar
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19740614 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul karya, "Analisa Pengaruh Kesiapan Alat Dan Kompetensi Crew Terhadap Bongkar Muat Kapal Di bawah Management PT. PELNI (Persero)"

Nama : Khristina Nur Mahaldiwi

NIT : 551811116527 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan panitia penguji skripsi prodi nautika,
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal.....

Semarang,

Panitia Ujian

Penguji I

Penguji II

Penguji III



Capt. MUSTAMIN, M.Pd., M.Mar
Pembina, (IV/a)
NIP. 19681227 199903 1 001



Capt. SLAMET RIYADI, M.Si., M.Mar
Pembina Tingkat (IV/a)
NIP. 19721228 199803 1 001



ARYA WIJATMAJA, S.ST., M.Si
Pembina, (IV/a)
NIP. 195830911 200912 1 003

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. DIAN WAHDIANA, MM.
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19700711 199803 2 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Khristina Nur Mahaldiwi
NIT : 551811116527 N
Program Studi : Nautika
Skripsi dengan Judul : “ Analisa Pengaruh Kesiapan Alat dan
Kompetensi *Crew* Terhadap Bongkar Muat Kapal
Di Bawah Management PT. PELNI”

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,2022

Yang membuat pernyataan,

KHRISTINA NUR MAHALDIWI
NIT. 551811116527 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

“Jangan berfikir do’amu tidak terkabul. Allah selalu mendengar mengurus kebutuhanmu dan menetapkan kebaikan untukmu. Bukankah Allah sangat sayang kepadamu? Maka percayalah Allah dan jangan melupakan-Nya”

“Jangan sampai kecintaanmu terhadap manusia melebihi kecintaanmu kepada Rasulullah Shallallahu Alaihi Wasallam, kecuali pada ibumu”

Persembahan:

1. Orang tuapenulis, Bapak Khristiono Budi
Susilo dan Ibu Handayani
2. Semua saudara, keluarga dan orang-orang terdekat penulis (Khristina Nur Handiga Septima, Khristian Nur Areta, I Putu Indri Astawa)
3. Bapak Capt. Slamet Riyadi, M.Si., M.Mar.
selaku dosen pembimbing I
4. Bapak Moh. Zaenal Arifin, S.St, M.M. selaku
dosen pembimbing II
5. Seluruh Dosen dan Tenaga Pendidik
Politeknik Ilmu Pelayaran
6. Sahabat-sahabat mafis yang mensupport saya
dalam mengerjakan skripsi dan beribadah

PRAKATA

Segala puji syukur saya panjatkan kehadiran Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala limpahan rahmat dan hidayah-Nya. Tidak lupa Sholawat serta salam semoga senantiasa terlimpah curahkan kepada junjungan Nabi besar Nabi Muhammd SAW, keluarganya, dan sahabatnya. Yang kita nantikan syafaatnya di yaumul akhir. Sehingga penulis mampu menyelesaikan skripsi ini “Pengaruh Kesiapan Alat Dan Tugas Dan Kompetensi *Crew* Terhadap Bongkar Muat Dibawah Management PT. PELNI”.

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), sebagai syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis juga banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Capt. Dian Wahdiana, MM. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar selaku Ketua Program Studi Nautika PIP Semarang.
3. Bapak Capt. Slamet Riyadi, M.Si., M.Mar selaku dosen pembimbing materi skripsi.
4. Bapak Moh. Zaenal Arifin, S.St, M.M. selaku dosen pembimbing metodologi dan penulisan skripsi.

5. Bapak saya Khristiono Budi Susilo dan Ibu Handayani tercinta yang selalu memberikan doa, motivasi dan dukungan, serta seluruh keluarga saya yang selalu memberi nasehat dan semangat.
6. Seluruh Dosen dan Tenaga Pendidik Politeknik Ilmu Pelayaran yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
7. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Akhir kata, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Semarang,.....2022

Penulis

KHRISTINA NUR MAHALDIWI
NIT. 551811116527 N

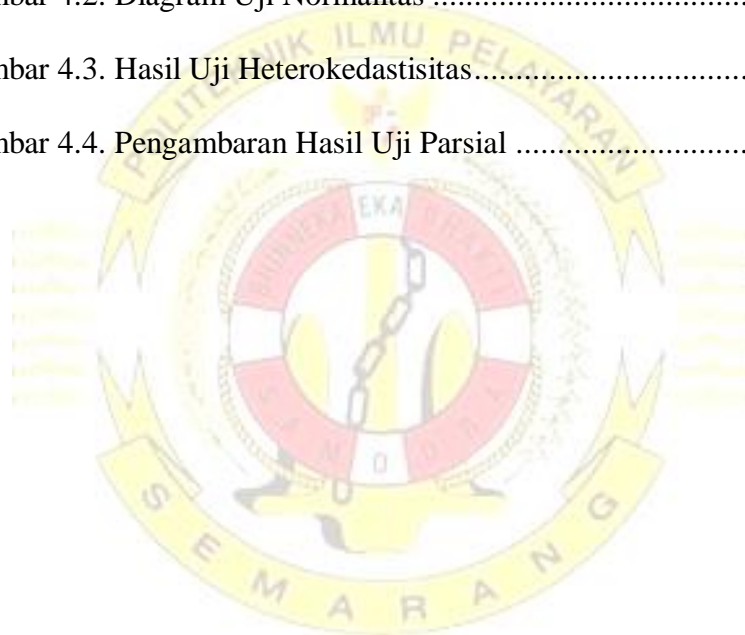
DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
ABSTRAKSI	xiii
<i>ABSTRACT</i>	xiv
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Identifikasi Masalah	5
C. Batasan Masalah.....	5
D. Rumusan Masalah	5
E. Tujuan Penelitian.....	6
F. Manfaat Hasil Penelitian.....	6
BAB II LANDASAN TEORI	7
A. Diskripsi Teori.....	7
B. Definisi Operasional.....	18

C. Kerangka Berfikir.....	19
D. Hipotesis Penelitian.....	19
BAB III PROSEDUR PENELITIAN	21
A. Metode Penelitian.....	21
B. Populasi dan Sempel.....	22
C. Instrumen Penelitian.....	24
D. Teknik Pengolahan Data.....	29
E. Teknik Analisa Data.....	29
BAB IV HASIL PENELITIAN, PENGUJIAN HIPOTESIS DAN	
PEMBAHASAN	37
A. Diskripsi Hasil Penelitian.....	37
B. Uji Persyaratan Analisis.....	62
C. Hasil Pengujian Hipotesis.....	66
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	73
BAB V PENUTUP	78
A. Simpulan.....	78
B. Keterbatasan Penelitian.....	79
C. Saran.....	80
DAFTAR PUSTAKA	82
LAMPIRAN.....	84
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	110

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. <i>Ship Creane</i> KM. Sinabung	10
Gambar 2.2. <i>Cargo Hold</i>	11
Gambar 2.3. <i>Forklift</i> KM. Sinabung	11
Gambar 2.4. Pengambaran Hipotesis	18
Gambar 2.5. Kerangka Berfikir.....	19
Gambar 4.1. <i>P-Plot Of Regression Standardized Residual</i>	63
Gambar 4.2. Diagram Uji Normalitas	63
Gambar 4.3. Hasil Uji Heterokedastisitas.....	66
Gambar 4.4. Pengambaran Hasil Uji Parsial	73



DAFTAR TABEL

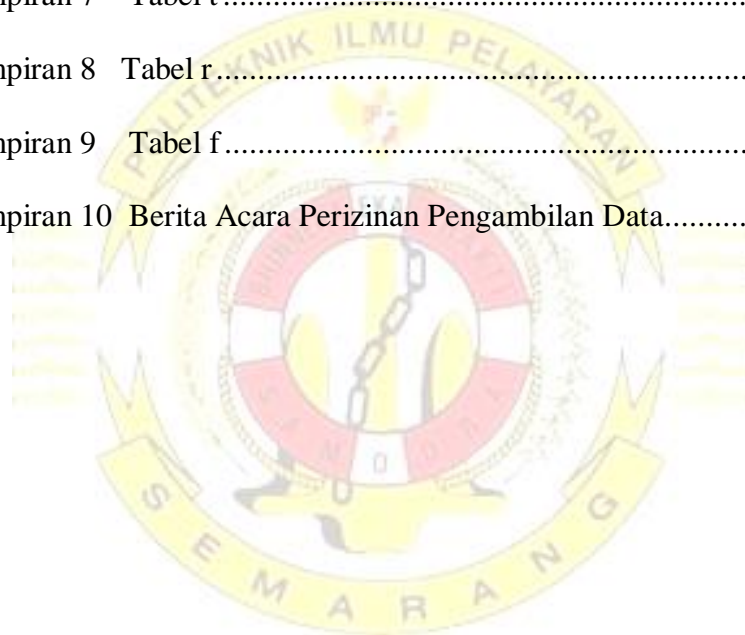
Tabel 2.1. Penelitian Terdahulu	17
Tabel 3.1. Daftar Nama Kapal dan Jumlah <i>Crew</i>	24
Tabel 3.2. Tabel Alternatif Jawaban	25
Tabel 3.3. Tabel Koefisien Reliabilitas	29
Tabel 4.1. Identitas Jenis Kelamin	37
Tabel 4.2. Identitas Usia Responden	38
Tabel 4.3. Identitas Pendidikan Responden	39
Tabel 4.4. Identitas Nama Kapal Responden	40
Tabel 4.5. Identitas Pengalaman Berlayar Responden	41
Tabel 4.6. Diskripsi Kesiapan Alat	42
Tabel 4.7. Diskripsi Kompetensi	43
Tabel 4.8. Diskripsi Bongkar Muat	44
Tabel 4.9. Hasil Uji Validitas Kesiapan Alat 1	46
Tabel 4.10. Hasil Uji Validitas Kompetensi 1	47
Tabel 4.11. Hasil Uji Validitas Proses Bongkar Muat 1	49
Tabel 4.12. Seluruh Validitas Variabel Ke-1	51
Tabel 4.13. Hasil Uji Validitas Kesiapan Alat 2	53
Tabel 4.14. Hasil Uji Validitas Kompetensi 2	54
Tabel 4.15. Hasil Uji Validitas Proses Bongkar Muat 2	56
Tabel 4.16. Seluruh Validitas Variabel Ke-1	58
Tabel 4.17. Hasil Uji Reliabilitas Pertama	60
Tabel 4.18. Hasil Uji Reliabilitas Kedua	61

Tabel 4.19. Hasil Uji Normalitas	62
Tabel 4.20. Hasil Uji Multikolonieritas.....	65
Tabel 4.21. Hasil Uji Koefisien Determinasi (R^2)	67
Tabel 4.22. Hasil Uji Koefisien Korelasi	67
Tabel 4.23. Hasil Uji Koefisien Regresi Beta.....	68
Tabel 4.24. Ringkasan Hasil Uji Sumbangan Efektif (SE)	68
Tabel 4.25. Ringkasan Hasil Uji Sumbangan Relatif (SR)	70
Tabel 4.26. Hasil Uji Simultan	71
Tabel 4.27. Hasil Uji Parsial.....	72



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Kuisisioner Angket.....	84
Lampiran 2	Data Responden.....	88
Lampiran 3	Hasil Anggket Kuisisioner.....	90
Lampiran 4	Validitas Data.....	99
Lampiran 5	Perhitungan SE dan SR.....	100
Lampiran 6	Uji Glejser Heterokedastisitas.....	101
Lampiran 7	Tabel t.....	102
Lampiran 8	Tabel r.....	103
Lampiran 9	Tabel f.....	104
Lampiran 10	Berita Acara Perizinan Pengambilan Data.....	105



ABSTRAKSI

Mahaldiwi, Khristina Nur, 551811116527 N, 2022, “Analisa pengaruh kesiapan alat dan kompetensi *crew* terhadap bongkar muat kapal dibawah menegement PT. Pelnip”, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Slamet Riyadi, M.Si., M.Mar., Pembimbing II: Moh. Zaenal Arifin, S.St., M.M.

Kegiatan bongkar muat barang adalah kegiatan yang mendukung kelancaran perpindahan dari dan ke kapal ke suatu pelabuhan. Sehubungan dengan kepentingan tersebut menunjukkan bahwa fasilitas penunjang bongkar muat kontener yang dimiliki kapal peneliti perlu diperhatikan dalam penggunaan dan perawatannya di Pelabuhan Makasar, terjadi keterlambatan bongkar muat dikarenakan terjadi kerusakan pada alat bongkar muat. Perbaikan pada alat bongkar muat memakan waktu yang lama hal ini dikarenakan keterbatasan kompetensi *crew* dalam memperbaiki alat bongkar muat. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh kesiapan alat terhadap proses bongkar muat, pengaruh kompetensi *crew* terhadap proses bongkar muat dan untuk mengetahui pengaruh kesiapan alat dan kompetensi *crew* secara bersama-sama terhadap proses bongkar muat.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode korelasi kuantitatif menggunakan SPSS. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara memberikan kuesioner kepada responden.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kesiapan alat berpengaruh signifikan terhadap proses bongkar muat, kompetensi *crew* berpengaruh signifikan terhadap proses bongkar muat, kesiapan alat dan tugas dan kompetensi *crew* secara bersama-sama berpengaruh terhadap proses bongkar muat.

Kata Kunci: kesiapan alat, kompetensi *crew*, proses bongkar muat.

ABSTRACT

Mahaldiwi, Khristina Nur, 551811116527 N, 2022, “*Analysis of the impact of the equipment readiness and crew competency towards ship’s unloading and loading under management of PT. Pelni*”, *Diploma IV Program, Nautical Department Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Lecturer I: Capt. Slamet Riyadi, M.Si., M.Mar., Lecturer II: Moh. Zaenal Arifin, S.St., M.M.*

Unloading and loading are activity that support the continuity of movement from ship to a certain port. Related with the importance of it, shows that the facility to support unloading and loading the container that the ship had, authors need to pay attention in using and taking care of it in Makassar Port, lateness of loading and unloading happened because of the unloading equipment is damaged. Repairs on the equipment took a long time because of the crew’s competency at repairing the equipment is limited. The purpose of this research is to know what is the impact of equipment readiness towards unloading and loading process, impact of crew’s competency to unloading and loading process and to know the impact of the equipment readiness and the duty and shared responsibility towards the unloading and loading.

Method that used in this research is quantitative correlation method using SPSS. Data collection technique is done by giving questionnaire to respondents.

Research’s result shows that the readiness of equipment have a significant impact towards the unloading and loading process, crew’s competency have a significant impact towards the unloading and loading process, the readiness of equipment and crew’s competency together have impact on unloading and loading process.

Keywords : *Equipment readiness, Crew’s competency, Loading and unloading process.*

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan salah satu negara berkembang yang sedang melakukan pengembangan di berbagai sektor terutama sektor perekonomian. Terlebih seiring berjalannya waktu kebutuhan pokok masyarakat juga mengalami peningkatan. Bahan-bahan kebutuhan pokok diberbagai wilayah sering mengalami kelangkaan. Hal ini sangat berpengaruh terhadap harga kebutuhan pokok terutama bagi mereka yang berada di luar Pulau Jawa.

Dikarenakan hal tersebut, maka mempercepat pengiriman kebutuhan pokok antar pulau merupakan salah satu cara yang dilakukan pemerintah untuk menekan tingkat kelangkaan bahan kebutuhan pokok diberbagai wilayah. Namun terdapat banyak faktor yang mempengaruhi kecepatan pengiriman barang kebutuhan pokok. Salah satu faktor tersebut adalah alat transportasi. Alat transportasi di Indonesia ada 3 jenis yaitu: transportasi melalui jalur darat, jalur laut dan jalur udara. Dalam hal ini transportasi laut sangatlah berperan penting bagi perekonomian dan tidak hanya di Indonesia bahkan dunia. Transportasi laut ini sering di pilih sebagai alternatif pengiriman barang di karenakan biayanya yang paling murah apabila di bandingkan dengan transportasi-transportasi lainnya. Tetapi masih ada beberapa kendala yang mempengaruhi kecepatan pengiriman dengan menggunakan transportasi laut salah satunya adalah keefektifan pengoprasian kapal, karena ini sangat mempengaruhi biaya dalam pengiriman.

Ada beberapa faktor yang mempengaruhi keefektifan pengoprasian kapal diantaranya adalah, faktor lamanya perjalanan kapal yang di tempuh dari satu tempat ke tempat tujuan dan faktor bongkar muat di pelabuhan serta proses pengurusan berkas kapal. Dalam hal ini penulis mengambil latar belakang yang berhubungan dengan bongkar muat. Proses bongkar muat ini bisa jadi dilakukan dengan cepat dan bisa juga mengalami keterlambatan. Hal ini tergantung pada kondisi peralatan bongkar muat, cuaca, manusia/buruh, serta bisa juga faktor dari muatan.

Seiring berjalannya waktu perkembangan teknologi di dunia semakin maju. Dapat dilihat dari munculnya alat-alat yang canggih untuk mempermudah manusia, khususnya dalam pekerjaan. Perkembangan teknologi ini sangatlah membantu pada saat bongkar muat di atas kapal. Apabila suatu kapal memiliki peralatan yang canggih maka kegiatan bongkar muat dapat berjalan dengan lancar. Tetapi canggihnya peralatan tidak menjamin proses bongkar muat menjadi maksimal. Karena akhir-akhir ini banyak kapal yang mengalami keterlambatan akibat dari proses bongkar muat yang memakan waktu. Terdapat banyak kendala yang dialami banyak kapal dalam proses bongkar muat. Hal ini dapat mengakibatkan kerugian dari berbagai pihak, baik awak kapal maupun perusahaan. Kendala-kendala ini bisa terjadi karena kesiapan alat-alat yang kurang maksimal.

Kurangnya perawatan pada alat-alat bongkar muat bisa menjadi kendala keterlambatan kapal dalam pengiriman barang. Seperti adanya gangguan pada

hatch cover yang tidak dapat dibuka saat bongkar muat berlangsung . Sehingga proses bongkar muat di atas kapal menjadi tidak maksimal. Terlebih terdapat beberapa muatan yang gagal dibongkar di pelabuhan tujuan. Karena akibat dari hal tersebut maka bongkar muat mengalami keterlambatan dan perusahaan juga mendapat *complain* dari pemilik muatan terlebih apabila pemilik muatan menuntut ganti rugi kepada perusahaan dikarenakan keterlambatan dalam bongkar muat akibat dari rusaknya peralatan bongkar muat.

Namun selain kecanggihannya alat bongkar muat ini juga harus didukung dengan faktor sumber daya manusianya. Karena hal ini sangat berpengaruh terhadap kecepatan bongkar muat. Jadi selain kecanggihannya alat, sumber daya manusianya harus memiliki kompetensi yang baik guna memaksimalkan penggunaan alat bongkar muat. Kompetensi bisa diartikan sebagai gambaran kemampuan yang dimiliki seseorang untuk menjalankan tugas dan perannya, ditinjau dari kemampuan integritas pengetahuan, sikap, nilai-nilai pribadi, dan kemampuan dalam mengembangkan pengetahuan dan ketrampilan yang berdasarkan pengalaman dan pembelajaran. Jadi kompetensi ini memiliki peranan yang penting dalam bekerja. Terlebih pada saat ini banyak yang memilih menggunakan jasa angkutan laut, maka kompetensi yang dimiliki *crew* sangat berpengaruh. Karena kecanggihannya alat-alat bongkar muat guna mempercepat kegiatan akan percuma apabila sumber daya manusianya tidak dapat menggunakan dengan maksimal.

Pada bulan Februari 2021 kegiatan bongkar muat di dermaga penumpang Pelabuhan Makassar mengalami keterlambatan. Hal ini terjadi karena kapal

KM. Sinabung dengan tujuan Pelabuhan Bau-bau, Banggai, Bitung, Ternate, Bacan, Sorong, Manukwari, Biak, dan Jaya Pura mengalami kerusakan pada alat bongkar muat. Kerusakan tersebut di karenakan *hatch cover* KM. Sinabung rusak dan tidak dapat di buka. Maka dari itu proses bongkar muat kontainer mengalami keterlambatan. Serta banyak kontainer yang gagal di muat dan di bongkar akibat *hatch cover* sulit terbuka. Hal ini menyebabkan perusahaan mendapatkan *complain* dari beberapa pihak. Usaha untuk membuka *hatch cover* telak dilakukan oleh *crew* kapal dan perusahaan juga mendatangkan teknisi dari darat guna memaksimalkan perbaikan. Namun hal tersebut tidak membuahkan hasil, dan *hatch cover* bisa dibuka paksa setelah lima hari dilakukan perbaikan tetapi konstruksi pada *hatch cover* kapal mengalami kerusakan. Karena muatan yang seharusnya turun di Pelabuhan Makassar terpaksa harus di bawa ke Pelabuhan Jayapura dan pembongkaran dilakukan ketika kapal kembali lagi ke Pelabuhan Makassar.

Berdasarkan uraian tersebut, maka penulis ingin melakukan penelitian guna untuk membuktikan apakah terdapat pengaruh dari kesiapan alat-alat dan kompetensi terhadap bongkar muat. Karena keterbatasan maka penulis melakukan penelitian di kapal-kapal milik PT. PELNI. Dalam penelitian ini penulis mengangkat judul **“ANALISIS PENGARUH KESIAPAN ALAT-ALAT DAN KOMPETENSI CREW TERHADAP BONGKAR MUAT KAPAL DI BAWAH MANAGEMENT PT. PELNI”**

B. Identifikasi Masalah

Dari beberapa penjelasan yang dibahas pada latar belakang yang terkait dengan pengaruh kesiapan alat-alat dan kompetensi terhadap . Maka penulis mengangkat beberapa identifikasi masalah, antara lain:

1. KM. Sinabung mengalami kerusakan pada *hatch cover*.
2. Bongkar muat mengalami kendala dan penundaan.
3. Penggunaan peralatan kurang maksimal karena keterbatasan kompetensi dan peralatan.

C. Batasan Masalah

Dikarenakan luasnya permasalahan mengenai bongkar muat yang telah dijelaskan pada latar belakang serta keterbatasan waktu yang dimiliki penulis maka dalam penelitian ini penulis hanya meneliti pengaruh kesiapan alat dan kompetensi *crew* terhadap bongkar muat kapal dibawah management PT. PELNI agar dapat memaksimalkan pencapaian tujuan dalam penelitian ini.

D. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas maka penulis tertarik untuk mengangkat beberapa perumusan masalah antara lain:

1. Bagaimana pengaruh kesiapan alat-alat terhadap bongkar muat?
2. Bagaimana pengaruh kompetensi *crew* terhadap bongkar muat?
3. Bagaimana pengaruh kesiapan alat-alat dan kompetensi *crew* terhadap bongkar muat?

E. Tujuan Penelitian

Dalam penulisan skripsi ini, penulis mempunyai tujuan yang ingin dicapai, yaitu sebagai berikut :

1. Untuk menguji pengaruh kesiapan alat-alat terhadap bongkar muat.
2. Untuk menguji pengaruh kompetensi *crew* terhadap bongkar muat.
3. Untuk menguji pengaruh kesiapan alat-alat dan kompetensi *crew* terhadap bongkar muat.

F. Manfaat Hasil Penelitian

Hasil penelitian ini di harapkan dapat bermanfaat baik dari segi teoritis dan praktis sebagai berikut :

1. Diri sendiri
 - a. Untuk menyelesaikan karya ilmiah sebagai taruna sebagai syarat akademik untuk mendapatkan gelar Sarjana Terapan Pelayaran di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
 - b. Dapat menyelesaikan dan mengetahui apakah kesiapan alat dan kompetensi berpengaruh terhadap kinerja *crew* di atas kapal.
2. Perusahaan
 - a. Hasil dari penelitian ini dapat digunakan sebagai pertimbangan dan pengetahuan terhadap pengaruh kesiapan alat-alat dan kompetensi terhadap kinerja *crew* di atas kapal.
3. Instansi terkait
 - a. Untuk menambah reverensi karya ilmiah bagi taruna jurusan nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

- b. Untuk memberikan edukasi kepada pelaut-pelaut di Indonesia pada umumnya dan di bidang Pendidikan khususnya.



BAB II

LANDASAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Berdasarkan kejadian yang dialami penulis ketika melakukan praktek laut diatas kapal KM. Sinabung, penulis mengambil kesimpulan bahwa pelaksanaan bongkar muat diatas kapal harus ditunjang dengan kesiapan alat dan didukung dengan kompetensi *crew*. Maka aspek-aspek penunjang tersebut harus di perhatikan guna mencapai kelancaran.

Untuk mempermudah pemahaman mengenai penelitian ini guna mengetahui pengaruh kesiapan alat dan kompetensi *crew* terhadap bongkar muat, maka peneliti akan menambahkan teori-teori dan definisi dari berbagai istilah sebagai berikut :

1. Kesiapan Alat

Kesiapan alat adalah kondisi peralatan yang berada di Pelabuhan. Kesiapan alat merupakan bagian yang penting dan menjadi pertimbangan bagi konsumen untuk menjadi jasa atau produk dari sebuah perusahaan. Kesiapan alat sangat berhubungan dengan waktu kerusakan alat dan berhubungan erat terhadap ketersediaan alat yang tidak mengalami kerusakan, jika terdapat alat yang rusak sebanyak 10% maka alat yang dapat beroperasi hanya 90%.(Utomo dan Kameo, 2016)

Untuk mengoptimalkan kesiapan alat pada saat dioperasikan maka dibutuhkan pemeliharaan dan perawatan. Kerja sama antara pemeliharaan dan operasi (produksi) memungkinkan meningkatnya efisiensi bahkan dari mesin yang digunakan dan mengurangi bahaya kerusakan pada permesianan, atau waktu henti (*trouble*) yang tidak terduga. Hal ini dapat bertujuan untuk meningkatkan efisiensi penggunaan mesin dan peralatan yang digunakan. (Titin dan Chamidatul, 2015)

Peralatan yang digunakan mengacu pada teknologi atau mesin-mesin yang digunakan untuk mengubah bahan baku (*input*) menjadi bahan jadi (*output*). Penggunaan peralatan ini merupakan bagian dari fungsi Manajemen Sumber Daya Manusia (MSDM) yaitu analisa aliran pekerjaan dan rencana pekerjaan. (Ngafifi, 2014)

Pada intinya analisa aliran pekerjaan merupakan *output* dan proses adalah *input*. Konsep aliran kerja ini memiliki manfaat yang sangat penting dan dapat dijadikan alat bagi manajer guna mempermudah pemahaman semua tugas dan tanggung jawab yang diperlukan untuk menghasilkan produk yang berkualitas serta dapat mempermudah menganalisis keterampilan yang dibutuhkan.

Dapat diketahui bahwa peralatan adalah bagian yang penting dan berhubungan dengan bahan baku serta SDM (sumber daya manusia) untuk menghasilkan produk yang berkualitas, peralatan dan bahan baku merupakan *input* yang harus diperhatikan serta direncanakan dalam manajemen.

Dalam melakukan penelitian ini yang dibahas adalah bongkar muat yang terjadi pada kapal penumpang dan memiliki *cargo hold*. *Cargo Hold* pada kapal penumpang dilengkapi dengan *hatch cover* sebagai penutupnya sehingga selain berada di atas *deck* juga bisa dimuat didalam. Proses bongkar muat juga dibantu dengan adanya *crane* pada kapal. Berikut ini adalah beberapa alat-alat penunjang dalam bongkar muat kontainer pada kapal penumpang.

a. Alat Bongkar Muat

Penelitian ini membahas mengenai bongkar muat kontainer pada kapal penumpang. Alat bongkar muat adalah alat yang digunakan untuk kegiatan bongkar muat barang dengan tujuan untuk menambah kecepatan bongkar muat, agar waktu yang diperlukan kapal untuk bertambah dapat dipersingkat. Berikut adalah alat-alat yang digunakan dalam kegiatan bongkar muat kontainer di kapal penumpang, antara lain:

1) *Ship Crane*

Ship crane adalah suatu alat yang dimiliki oleh kapal dan sebagai alat penunjang bongkar muat, alat ini terpasang secara permanen diatas kapal. Jumlah dari alat ini tergantung pada panjang kapal, jenis muatan dan pertimbangan lainnya. Tujuan adanya alat penunjang bongkar muat diatas kapal adalah untuk mengantisipasi jika tidak tersedia alat bongkar muat dari darat

serta dapat menghemat biaya. Kapasitas angkut dari *ship crane* biasanya antara 25 ton sampai dengan 35 ton.



Gambar 2.1. *Ship Creane* KM. Sinabung
Sumber : Dokumen Pribadi

2) *Cargo Hold*

Cargo Hold adalah ruangan yang berada dibawah geladank yang berfungsi sebagai tempat penyimpanan muatan kapal. Muatan harus tersimpan dengan baik supaya tidak terjadi kerusakan. Oleh sebab itu untuk menjaga muatan agar tidak rusak maka ruang muat harus memenuhi nenerapa persyaratan antara lain:

- a) *Cargo hold* harus kedap air, artinya ruang *cargo hold* harus terjamin tidak kemasukan air saat kapal dalam perjalanan terkena ombak dan muatan tetap terjaga dari air.
- b) *Cargo hold* harus terjamin adaya sirkulasi udara yang baik, artinya dalam *cargo hold* harus ada lubang yang berfungsi sebagai jalur keluar masuknya udara.



Gambar 2.2. *Cargo Hold*

Sumber : <https://www.peakmarinetech.com/product-container-ships.html>

3) *Forklift*

Forklift adalah sejenis truk yang dioperasikan untuk mengangkat atau memindahkan barang berat dari satu tempat ke tempat yang lain. Barang yang diangkat adalah benda yang sulit dan berat untuk diangkat manusia. Dengan adanya *forklift* dapat membantu efektivitas dan efisiensi dalam kegiatan operasional. Berdasarkan kapasitas angkutnya *forklift* yang sering di gunakan dalam bongkar muat kontainer adalah jenis *forklift diesel* karena alat ini memiliki kapasitas yang besar berkisar antara satu ton sampai dengan tiga puluh ton.



Gambar 2.3. *Forklift*

Sumber : <https://www.istockphoto.com/id/foto/forklift-menangani-kotak-kontainer-pengiriman-kargo>

b. Indikator Kesiapan Alat

Bongkar muat barang di pelabuhan merupakan siklus kegiatan dari membongkar dan memuat barang dari atas kapal ke dermaga atau sebaliknya dan kemudian diantarkan ke pelabuhan tujuan. Agar kegiatan bongkar muat tercapai dengan lancar maka sebelum dilaksanakan bongkar muat harus memperhatikan kesiapan alat bongkar muat.

Nur Widyawati (2019:17) berpendapat indikator dari kesiapan alat ada 4 yaitu :

- 1) Bongkar muat kapal dapat secepat mungkin
- 2) Tingkat kerusakan atau kecelakaan yang kecil
- 3) Cepat tanggap akan kebutuhan peralatan pendukung lainnya
- 4) Penggunaan alat keselamatan

Sedangkan, Yusuf (2014:30) berpendapat bahwa indikator kesiapan alat ada 4 antara lain:

- 1) Perawatan yang dilakukan pada alat bongkar muat.
- 2) Peralatan bantu sebagai penunjang alat bongkar muat.
- 3) Kerusakan yang terjadi pada alat bongkar muat.
- 4) Jumlah alat bongkar muat yang akan digunakan.

Berdasarkan aspek-aspek indikator kesiapan alat diatas, dapat disimpulkan bahwa indikator dari kesiapan alat adalah:

- 1) Pemeliharaan dan perawatan terhadap alat bongkar muat.
- 2) Instrumen alat bongkar miatt dalam kondisi yang bagus.

- 3) Pada saat beroperasi alat bongkar muat tidak rusak.
- 4) Instrumen *safety* pada alat bongkar muat dalam selalu kondisi optimal.

2. Kompetensi Crew

Kompetensi *crew* kapal merupakan sesuatu yang berperan penting dalam melaksanakan tugas dan pekerjaan yang dilandasi oleh keterampilan dan pengetahuan serta didukung oleh sikap kerja yang harus dimiliki sesuai dengan pekerjaan tertentu. Keterampilan dan pengetahuan yang harus dimiliki *crew* di atas kapal dapat terlihat dengan kemampuan yang konsisten dan dapat mewujudkan tercapainya tingkat kinerja yang tinggi dalam suatu fungsi pekerjaan.

Kompetensi merupakan suatu kata yang sering di gunakan atau di ucapkan oleh banyak orang. Kompetensi ini biasanya digunakan sebagai tolak ukur yang berkaitan dengan pengembangan sumber daya manusia dan juga mengartikan kompetensi sebagai kemampuan atau kecakapan. Ada juga yang menganggap kompetensi sama artinya dengan keterampilan, pengetahuan, dan Pendidikan.

Wibowo (2014) Berpendapat bahwa kompetensi adalah kemampuan melaksanakan dan melakukan sesuatu pekerjaan atau tugas yang berdasarkan keterampilan dan pengetahuan dan didukung oleh sikap kerja yang sesuai dengan pekerjaan tersebut. Kompetensi dapat memperlihatkan keterampilan dan pengetahuan yang dimiliki dan dibutuhkan oleh individu yang membuat mereka dapat melakukan tugas

dan tanggung jawab dalam berkerja secara efisien dan dapat meningkatkan kualitas profesional dalam bekerja.

Kompetensi adalah karakteristik seseorang yang mendasar dan berkaitan dengan efektifitas kinerja setiap individu dalam pekerjaan, atau karakteristik dasar individu yang memiliki hubungan sebab akibat dan kriteria yang dapat dijadikan acuan. Menurutnya kompetensi terletak didalam diri setiap manusia dan selamanya akan menjadi kepribadian seseorang yang berpengaruh terhadap tingkah laku dan performasi secara luas pada semua situasi dan tugas pekerjaan.

Kompetensi adalah kemampuan yang dimiliki setiap individu guna melakukan suatu pekerjaan dengan benar dan memiliki keunggulan berdasarkan hal-hal yang berkaitan dengan pengetahuan, keahlian, dan sikap. Kompetensi berkaitan dengan penguasaan tugas, sikap, ketrampilan dan apresiasi yang diperlukan guna mencapai suatu keberhasilan

Berikut ini adalah indikator dari kompetensi menurut Sutrisno (2011):

a. Pengetahuan (*knowledge*)

Pengetahuan adalah kesadaran yang berkaitan dengan bidang kognitif. Seperti contoh seorang pekerja mengetahui cara menjalankan tugas dan mengetahui bagaimana caranya agar tugas tersebut terselesaikan secara efektif dan efisien.

b. Pemahaman (*understanding*)

Pemahaman adalah proses seseorang dapat menangkap atau memahami sesuatu. Pemahaman harus dimiliki setiap individu dalam segi kognitif dan afektif. Misalnya dalam suatu perusahaan karyawan harus memiliki pemahaman dalam melaksanakan pembelajaran mengenai karakteristik dan kondisi agar efektif dan efisien.

c. Kemampuan / Keterampilan (*skill*)

Kemampuan adalah sesuatu yang terdapat dalam diri individu ketika melakukan tugas atau pekerjaan yang diberikan kepadanya. Misalnya, seorang karyawan memiliki cara atau metode kerja sendiri yang menurutnya lebih efektif dan efisien.

d. Nilai (*value*)

Nilai adalah suatu yang dianggap sebagai standart perilaku seseorang dan diyakini secara psikologis serta menyatu dengan diri seseorang. Misalnya, suatu perusahaan memiliki standar perilaku karyawannya dalam bekerja dan melaksanakan tugasnya seperti jujur, demokratis, terbuka, dan lain sebagainya.

e. Sikap (*attitude*)

Sikap adalah perasaan yang timbul dari rangsangan yang datang dari luar sehingga menimbulkan rasa senang-tidak senang atau suka-tidak suka. Misalnya, reaksi yang timbul ketika suatu perusahaan terkena dampak dari krisis ekonomi, dan mengakibatkan kenaikan atau penurunan gaji.

f. Minat (*interest*)

Minat adalah ketertarikan seseorang dalam melakukan suatu perbuatan. Misalnya, seorang karyawan dalam bekerja dia melakukan dengan senang hati dan ikhlas.

3. **Bongkar Muat**

Menurut F.D.C Sudjatmiko (2014:98) bongkar adalah proses berpindahnya barang dari satu tempat ke tempat yang lain. Sedangkan yang dimaksud dengan kegiatan muat adalah proses pemindahan atau menaikkan barang dari gudang ke atas kapal dan kegiatan bongkar adalah proses pemindahan atau menurunkan barang dari atas kapal ke gudang. Dan menurut Keputusan Menteri Perhubungan berdasarkan Peraturan Menteri No. 152 Tahun 2016, Bongkar muat adalah kegiatan bongkar muat barang dari dan atau ke kapal meliputi kegiatan pembongkaran barang dari *cargo hold* ke atas dermaga di lambung kapal ke gudang lapangan penumpukan atau sebaliknya. Kegiatan bongkar muat dapat dilaksanakan secara langsung dan tidak langsung seperti yang dikemukakan oleh Matius dalam Bahrul Usman (2017:15) yaitu:

a. Secara langsung

Bongkar muat dilakukan dari *truck* langsung ke kapal atau sebaliknya, hal ini memerlukan perijinan khusus karena ada komponen atau pembayaran OPP.

b. Secara tidak langsung

Kegiatan bongkar muat dilakukan dari kapal ke dermaga perpindahan barang-barang ke gudang transit, dan selanjutnya akan diteruskan kepada penerima barang.

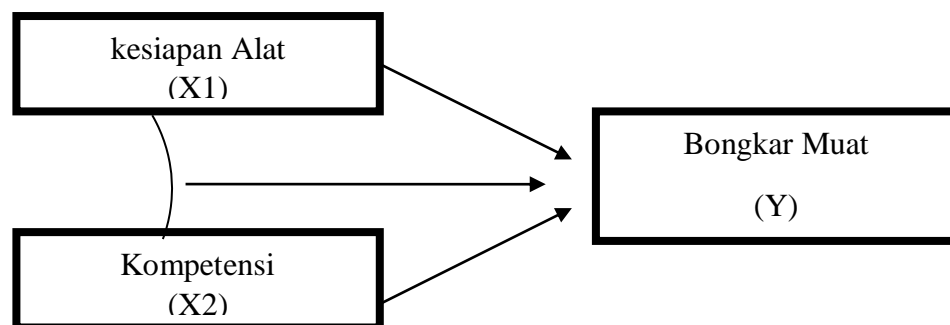
Dalam menentukan indikator bongkar muat penelitian ini menggunakan indikator berdasarkan penelitian terdahulu yang terangkum dalam tabel berikut.

Tabel 2.1. Penelitian Terdahulu

NO	PENELITI	JUDUL PENELITIAN	INDIKATOR BONGKAR MUAT
1	(ADITYA, 2021)	HUBUNGAN KESIAPAN ALAT DAN DISIPLIN KERJA TERHADAP PROSES BONGKAR MUAT DI PELABUHAN TANJUNG INTAN, CILACA	<ol style="list-style-type: none"> 1. Waktu Yang Diperlukan 2. Kecepatan Bongkar Muat 3. Pemilihan Cara Bongkar Muat 4. Jumlah Alat Yang Digunakan
2	(R BAGUS, 2022)	PENGARUH KESIAPAN ALAT DENGAN TUGAS DAN TANGGUNG JAWAB <i>CREW</i> TERHADAP PROSES BONGKAR MUAT DIBAWAH MANAGEMENT PT. PERTAMINA	<ol style="list-style-type: none"> 1. Waktu Yang Diperlukan 2. Kelancaran Bongkar Muat 3. Pelaksanaan Bongkar Muat 4. Jumlah Alat Yang Digunakan

B. Definisi Operasional

Dalam definisi operasional penulis akan membahas mengenai variabel-variabel yang akan diteliti. Adapun variabel-variabel yang akan diteliti yaitu bagaimana pengaruh kesiapan alat dan kompetensi *crew* terhadap bongkar muat diatas kapal. Sehingga dari penelitian ini penulis dan pembaca dapat mengetahui pengaruh kesiapan alat dan kompetensi *crew* terhadap bongkar muat diatas kapal. Dan harapan kedepannya dapat mencapai kinerja yang baik dengan memiliki *crew* yang berkompentensi serta *crew* yang dapat bekerjasama dalam mencapai tujuan yang sama. Berdasarkan masalah yang dihadapi penulis pada kerangka berfikir ini berisi mengenai teori-teori yang digunakan, konsep dari penelitian, dan pemaparan mengenai kronologis dalam menjawab permasalahan penelitian ini. Untuk mempermudah pembaca dalam memahami isi dan alur dalam skripsi ini maka penulis akan menjelaskan menggunakan gambar bagan yang disertai dengan penjelasannya. Berikut adalah bagan sederhana yang digunakan penulis dalam melakukan penelitian diharapkan dapat mempermudah pemahaman pembaca.



Gambar 2.4. Penggambaran Hipotesis

C. Kerangka Berfikir

Kerangka berfikir adalah penggambaran konsep dan teori yang dijadikan landasan dan digunakan peneliti dalam melakukan penelitian guna mencapai hasil dalam penelitian tersebut. Berikut adalah kerangka berfikir yang digunakan penulis dalam penelitian ini:



Gambar 2.5. Kerangka Berfikir

D. Hipotesis Penelitian

Hipotesis merupakan jawaban sementara dari suatu masalah dan harus dilakukan pengujian guna mengetahui kebenaran. Sebagai penunjang pengujian hipotesis ini harus berdasarkan teori dan landasan yang kuat. Penelitian ini digunakan untuk mengetahui pengaruh kesiapan alat dan kompetensi *crew* terhadap bongkar muat diatas kapal. Berikut hipotesis dalam penelitian ini:

1. Kesiapan alat berpengaruh terhadap bongkar muat
2. Kompetensi *crew* berpengaruh terhadap bongkar muat
3. Kesiapan alat dan kompetensi *crew* berpengaruh terhadap bongkar muat



BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dilakukan terkait dengan pengaruh pengaruh kesiapan alat dan kompetensi *crew* terhadap bongkar muat dapat disimpulkan dengan persamaan sebagai berikut:

$$\gamma = \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \epsilon$$

$$\gamma = 27,5\% + 18,1\% + \epsilon$$

Keterangan :

γ : Bongkar Muat

β : Sumbangan Efektif (SE)

X_1 : Kesiapan Alat

X_2 : Kompetensi *Crew*

1. Hipotesis pertama menyatakan kesiapan alat berpengaruh signifikan terhadap proses bongkar muat. Hal ini dapat dibuktikan melalui hasil dari uji signifikansi parameter individual (uji t) yang memiliki nilai t_{hitung} lebih besar dari t_{tabel} ($4,923 > 1.999$) dengan nilai signifikansi lebih kecil dari nilai probabilitasnya ($0,000 < 0,05$). Dan dilihat dari hasil uji sumbangan efektifnya menyatakan bahwa kesiapan alat memiliki nilai sumbangan

efektif sebesar 27,5% dengan sumbangan relatifnya sebesar 60,4%.
Sehingga dapat disimpulkan H_0 ditolak dan H_1 diterima.

2. Hipotesis kedua menyatakan kompetensi *crew* berpengaruh signifikan terhadap proses bongkar muat. Hal ini dapat dibuktikan melalui hasil dari uji signifikansi parameter individual (uji t) yang memiliki nilai t_{hitung} lebih besar dari t_{tabel} ($3,783 > 1,999$) dengan nilai signifikansi lebih kecil dari nilai probabilitasnya ($0,000 < 0,05$). Dan dilihat dari hasil uji sumbangan efektifnya menyatakan bahwa kompetensi *crew* memiliki nilai sumbangan efektif sebesar 18,1% dengan sumbangan relatifnya sebesar 39,6%.
Sehingga dapat disimpulkan H_0 ditolak dan H_1 diterima.
3. Hipotesis ketiga menyatakan kesiapan alat dan kompetensi *crew* berpengaruh signifikan terhadap proses bongkar muat. Hal ini dapat dibuktikan melalui hasil dari uji signifikansi keseluruhan dari regresi sempel (uji F) yang memiliki nilai F_{hitung} lebih besar dari F_{tabel} ($25,556 > 3,15$) dengan nilai signifikansi lebih kecil dari nilai probabilitasnya ($0,000 < 0,05$).
Sehingga dapat disimpulkan secara simultan kesiapan alat dan kompetensi *crew* memiliki pengaruh yang signifikan terhadap bongkar muat.

B. Keterbatasan Penelitian

Dari penelitian yang telah dilakukan, peneliti memiliki keterbatasan dalam melakukan penelitian berikut ini merupakan batasan dalam penelitian ini:

1. Lingkup Keilmuan

Dalam bidang keilmuan skripsi ini membahas mengenai pelayaran yang berhubungan dengan kegiatan bongkar muat.

2. Lingkup Masalah

Agar pembahasan skripsi ini tidak terlalu luas, maka penulis hanya akan membahas permasalahan mengenai hubungan kesiapan alat-alat dan kompetensi terhadap bongkar muat.

3. Lingkup Lokasi

Lokasi penelitian ini dilaksanakan di atas kapal Km. Sinabung, Km. Kelimutu, dan Km. Lawit

4. Lingkup Waktu

Waktu penelitian dilaksanakan selama penulis duduk di bangku semester VIII yang dimulai pada bulan Maret sampai bulan Mei 2022.

5. Lingkup Metode

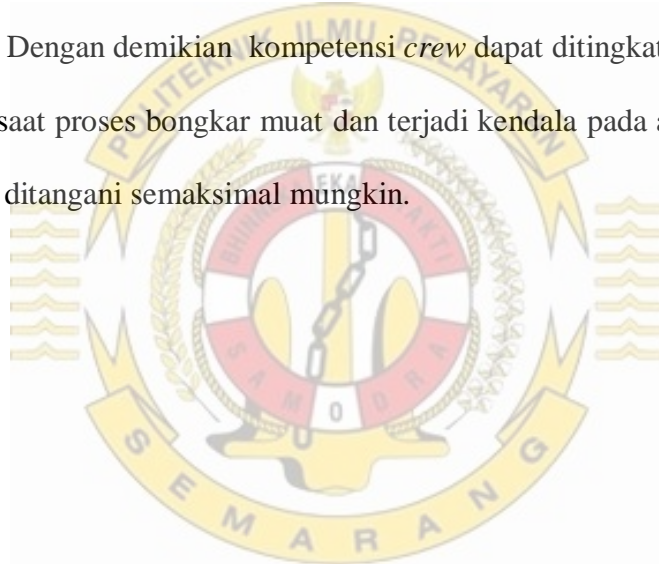
Adapun metode yang digunakan dalam metode penelitian adalah metode kuantitatif.

C. Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan kesimpulan berikut ini adalah saran dari penulis:

1. Karena dalam penelitian ini masih banyak keterbatasan jumlah variabel independen diharapkan pada penelitian selanjutnya dapat dilakukan penelitian yang menggunakan variable-variabel independent lainya yang mempengaruhi proses bongkar muat diatas kapal.

2. Karena kesiapan alat memiliki pengaruh yang signifikan terhadap proses bongkar muat. Dengan demikian perawatan dan pemeliharaan peralatan bongkar muat sebaiknya dapat ditingkatkan dan dilakukan sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan. Serta penggunaan alat bongkar muat dapat digunakan dengan sebijak mungkin dan sesuai dengan *standart operating procedure* (SOP) agar pada saat bongkar muat kinerja dari alat bongkar muat dapat maksimal.
3. Kompetensi memiliki pengaruh yang signifikan terhadap proses bongkar muat. Dengan demikian kompetensi *crew* dapat ditingkatkan lagi sehingga pada saat proses bongkar muat dan terjadi kendala pada alat bongkar muat dapat ditangani semaksimal mungkin.



LAMPIRAN

Lampiran 1 : Kuisisioner Angket

No. Responden :

--	--	--

DAFTAR KUESIONER

**“ANALISIS PENGARUH KESIAPAN ALAT-ALAT DAN KOMPETENSI
CREW TERHADAP BONGKAR MUAT KAPAL-KAPAL DI BAWAH
MANAGEMENT PT. PELNI”
(Studi Kasus Kapal di bawah manajemen PT.PELNI Cabang Semarang
(PERSERO))**

1. Nama :
2. Jenis Kelamin : 1. Pria 2. Wanita
3. Usia
- a. 20 th s/d 30 th
- b. 30 th s/d 40 th
- c. 40 th s/d 50 th
- d. 50 th atau lebih
4. Ijazah
- a. ANT / ATT 1
- b. ANT / ATT 2
- c. ANT / ATT 3
- d. ANT / ATT 4
- e. ANT / ATT 5
- f. ANT / ATT DASAR

4. Pengalaman Berlayar
- a. 0 th s/d 5 th
- b. 6 th s/d 10 th
- c. 11 th s/d 15 th
- d. 16 th s/d 20 th
- e. 20 th lebih
4. Tempat Bekerja
- f. Km. Kelimutu
- g. Km. Lawit
- h. Km. Sinabung

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 :
- a. Sangat Tidak Setuju (STS)
- b. Tidak Setuju (TS)
- c. Ragu-Ragu (R)
- d. Setuju (S)
- e. Sangat Setuju (SS)

1. VARIABLE KESIAPAN ALAT (X1)

NO	PERNYATAAN	STS	TS	R	S	SS
A. Pemeliharaan Alat						
1	Mualim 1 melaksanakan perawatan terhadap alat bongkar muat agar selalu dalam keadaan siap pakai					
2	Mualim 1 melakukan perawatan alat bongkar muat sesuai jadwal					
B. Instrumen Pendukung Alat Bongkar Muat Dalam Kondisi Bagus						
3	Kelengkapan pendukung alat bongkar muat tidak mengalami kendala					

4	Instrumen alat bongkar muat berfungsi secara optimal					
C. Pada Saat Beroperasi Alat Bongkar Muat Tidak Rusak						
5	Pada saat pelaksanaan kegiatan bongkar muat alat bongkar muat tidak mengalami kendala					
D. Instrumen Safety Dalam Kondisi Optimal						
6	Instrumen safety pada alat bongkar muat sesuai dengan SOP					
7	Instrumen safety dapat bekerja secara optimal					

2. VARIABLE KOMPETENSI (X2)

NO	PERNYATAAN	STS	TS	R	S	SS
A. Pengetahuan (knowledge)						
1	Saya mengetahui apa yang ingin saya pelajari					
2	Saya mengetahui cara belajar yang baik dengan efektif dan efisien					
B. Pemahaman (understanding)						
3	Saya memiliki pemahaman yang baik tentang karakteristik pekerjaan					
4	Saya dapat memahami kondisi pekerjaan secara efektif dan efisien					
C. Kemampuan / keterampilan (skill)						
5	Saya memiliki keterampilan dan kemampuan sesuai dengan pekerjaan diatas kapal					
6	Saya mampu memilih metode kerja yang efektif dan efisien					
D. Nilai (value)						
7	Saya mampu bekerja dengan jujur					
8	Saya bekerja sesuai dengan keinginan/hati Nurani saya (demokratis)					
9	Saya mampu bekerja secara terbuka, artinya mampu menerima masukan dari rekan kerja					
E. Sikap (attitude)						
10	Saya tidak senang saat terjadi krisis ekonomi pada perusahaan					
11	Saya senang saat ada kenaikan gaji pada perusahaan					
F. Minat (interest)						
12	Saya memiliki minat yang tinggi untuk menyelesaikan pekerjaan yang diberikan					
13	Saya terbiasa melakukan tugas dengan senang hati					

3. VARIABLE PROSES BONGKAR MUAT (Y)

NO	PERNYATAAN	STS	TS	R	S	SS
A. Waktu Yang Diperlukan						
1	Performa alat bongkar muat mempengaruhi waktu yang diperlukan dalam kegiatan bongkar muat					
2	Teknologi alat bongkar muat sudah terbaru dan bekerja secara optimal					
B. Kelancaran Bongkar Muat						
3	Kecepatan dalam bongkar muat tergantung kesiapan dan pelaksanaan pekerja					
4	Keadaan cuaca memperlambat kegiatan bongkar muat					
C. Pelaksanaan Bongkar Muat						
5	Mengerti aturan dan proses bongkar muat dapat menjadi jaminan lamanya waktu bongkar muat					
6	Pekerja sudah berpengalaman dan mengerti terhadap cara bongkar muat					
D. Jumlah Alat Yang Digunakan						
7	Kapasitas alat pendukung bongkar muat dapat memperlancar kegiatan					
8	Kemampuan alat pendukung bongkar muat dapat mempercepat kegiatan					

Lampiran 2: Data Responden

NO	NAMA	JENIS KELAMIN	USIA	PENDIDIKAN TERAKHIR	PENGALAMAN BERLAYAR	NAMA KAPAL
1	Hery Setyawan	PRIA	30 th s/d 40 th	ANT / ATT 2	6 th s/d 10 th	Km. Sinabung
2	Hary Wicaksono	PRIA	30 th s/d 40 th	ANT / ATT 2	6 th s/d 10 th	Km. Sinabung
3	Abu Yasid Busthomi	PRIA	40 th s/d 50 th	ANT / ATT D	11 th s/d 15 th	Km. Sinabung
4	FREDRIK THEODORUS S	PRIA	30 th s/d 40 th	ANT / ATT 3	6 th s/d 10 th	Km. Sinabung
5	HARYANTO	PRIA	40 th s/d 50 th	ANT / ATT 4	11 th s/d 15 th	Km. Sinabung
6	EDI LUKITO	PRIA	40 th s/d 50 th	ANT / ATT 2	11 th s/d 15 th	Km. Sinabung
7	Falerianus adi	PRIA	40 th s/d 50 th	ANT / ATT D	11 th s/d 15 th	Km. Sinabung
8	Imron Mashadi	PRIA	50 th atau lebih	ANT / ATT 3	16 th s/d 20 th	Km. Sinabung
9	FARIS SULISTYA PUTRA	PRIA	20 th s/d 30 th	ANT / ATT 3	6 th s/d 10 th	Km. Sinabung
10	Rudiyanto Way	PRIA	50 th atau lebih	ANT / ATT 1	20 th lebih	Km. Sinabung
11	Sono	PRIA	40 th s/d 50 th	ANT / ATT 4	11 th s/d 15 th	Km. Sinabung
12	Moh.Soekarno	PRIA	50 th atau lebih	ANT / ATT 5	20 th lebih	Km. Sinabung
13	Supriyadi	PRIA	30 th s/d 40 th	ANT / ATT 3	6 th s/d 10 th	Km. Sinabung
14	Suharto	PRIA	40 th s/d 50 th	ANT / ATT 4	16 th s/d 20 th	Km. Sinabung
15	regi gumtomo	PRIA	30 th s/d 40 th	ANT / ATT 3	6 th s/d 10 th	Km. Sinabung
16	EKO SUPRAYITNO	PRIA	30 th s/d 40 th	ANT / ATT D	6 th s/d 10 th	Km. Sinabung
17	Totok Suprpto	PRIA	50 th atau lebih	ANT / ATT D	20 th lebih	Km. Sinabung
18	Rohim	PRIA	40 th s/d 50 th	ANT / ATT D	11 th s/d 15 th	Km. Sinabung
19	Ngatiman	PRIA	50 th atau lebih	ANT / ATT 5	20 th lebih	Km. Sinabung
20	Denny setiyabudi	PRIA	40 th s/d 50 th	ANT / ATT D	11 th s/d 15 th	Km. Sinabung
21	Suanto	PRIA	50 th atau lebih	ANT / ATT 1	20 th lebih	Km. Sinabung
22	Mardi chaniago	PRIA	40 th s/d 50 th	ANT / ATT D	16 th s/d 20 th	Km. Sinabung
23	Reckv F Raco	PRIA	50 th atau lebih	ANT / ATT 3	20 th lebih	Km. Sinabung
24	MAWARDI	PRIA	50 th atau lebih	ANT / ATT 1	20 th lebih	Km. Sinabung
25	EDI MULYANTO	PRIA	30 th s/d 40 th	ANT / ATT D	11 th s/d 15 th	Km. Sinabung
26	BILSYARIS SALAWANE	PRIA	30 th s/d 40 th	ANT / ATT D	11 th s/d 15 th	Km. Sinabung
27	CANDRA ADI ANTARA	PRIA	30 th s/d 40 th	ANT / ATT D	11 th s/d 15 th	Km. Sinabung
28	Beni natumnea	PRIA	40 th s/d 50 th	ANT / ATT 2	11 th s/d 15 th	Km. Sinabung
29	Capt. Iwan Ridwan	PRIA	50 th atau lebih	ANT / ATT 1	20 th lebih	Km. Sinabung
30	BANGUN SETIAWAN	PRIA	30 th s/d 40 th	ANT / ATT D	11 th s/d 15 th	Km. Sinabung
31	MUHAMAD SHODIQIN	PRIA	30 th s/d 40 th	ANT / ATT D	11 th s/d 15 th	Km. Sinabung
32	Moh. Azwar Afandi	PRIA	20 th s/d 30 th	ANT / ATT 3	6 th s/d 10 th	Km. Sinabung
33	Jonny Soplanit	PRIA	50 th atau lebih	ANT / ATT 5	20 th lebih	Km. Sinabung
34	Aris	PRIA	30 th s/d 40 th	ANT / ATT 3	11 th s/d 15 th	Km. Kelimutu
35	Muhammad Sukron	PRIA	30 th s/d 40 th	ANT / ATT 5	11 th s/d 15 th	Km. Kelimutu
36	Toufik Noor Sugiharto	PRIA	50 th atau lebih	ANT / ATT 1	20 th lebih	Km. Kelimutu
37	Mukhlisin	PRIA	20 th s/d 30 th	ANT / ATT 3	0 th s/d 5 th	Km. Kelimutu

38	Aan Sukmana	PRIA	50 th atau lebih	ANT / ATT 2	20 th lebih	Km. Kelimutu
39	Sunya Hardaya	PRIA	40 th s/d 50 th	ANT / ATT 5	20 th lebih	Km. Kelimutu
40	Denden Herdiyana	PRIA	50 th atau lebih	ANT / ATT 3	20 th lebih	Km. Kelimutu
41	La Mbais Agustone	PRIA	20 th s/d 30 th	ANT / ATT 3	6 th s/d 10 th	Km. Kelimutu
42	Adi Prayitno	PRIA	40 th s/d 50 th	ANT / ATT 4	11 th s/d 15 th	Km. Kelimutu
43	Ade Wahyudi	PRIA	30 th s/d 40 th	ANT / ATT 3	6 th s/d 10 th	Km. Kelimutu
44	Denis Dwinatalia	PRIA	30 th s/d 40 th	ANT / ATT 3	6 th s/d 10 th	Km. Kelimutu
45	Capt. Muh. Anwar Noor	PRIA	50 th atau lebih	ANT / ATT 1	20 th lebih	Km. Kelimutu
46	Fipit Arif Budiono	PRIA	20 th s/d 30 th	ANT / ATT 2	6 th s/d 10 th	Km. Kelimutu
47	Catur Cahyo Nugroho	PRIA	40 th s/d 50 th	ANT / ATT 3	20 th lebih	Km. Kelimutu
48	Capt. HERMAN	PRIA	40 th s/d 50 th	ANT / ATT 1	20 th atau lebih	Km. Lawit
49	Rony bontha bautha	PRIA	30 th s/d 40 th	ANT / ATT 5	6 th s/d 10 th	Km. Lawit
50	Imarotul Awaliyah	WANITA	20 th s/d 30 th	ANT / ATT 3	0 th s/d 5 th	Km. Lawit
51	Antonius Sigit Yuniarto	PRIA	30 th s/d 40 th	ANT / ATT DASAR	6 th s/d 10 th	Km. Lawit
52	Amarudin Ali Let-Let	PRIA	30 th s/d 40 th	ANT / ATT 1	6 th s/d 10 th	Km. Lawit
53	Hendra Purwanto	PRIA	20 th s/d 30 th	ANT / ATT 3	0 th s/d 5 th	Km. Lawit
54	Ahmad Karim	PRIA	20 th s/d 30 th	ANT / ATT DASAR	0 th s/d 5 th	Km. Lawit
55	Rustopo	PRIA	40 th s/d 50 th	ANT / ATT DASAR	20 th atau lebih	Km. Lawit
56	Apipudin	PRIA	40 th s/d 50 th	ANT / ATT 2	16 th s/d 20 th	Km. Lawit
57	Ahmad Fauzi	PRIA	30 th s/d 40 th	ANT / ATT DASAR	6 th s/d 10 th	Km. Lawit
58	Marie Muhammad Akbar	PRIA	30 th s/d 40 th	ANT / ATT 2	6 th s/d 10 th	Km. Lawit
59	Rexy Yudi Fajar Abrian	PRIA	30 th s/d 40 th	ANT / ATT 2	6 th s/d 10 th	Km. Lawit
60	Rony Bontha Bautha	PRIA	30 th s/d 40 th	ANT / ATT 5	6 th s/d 10 th	Km. Lawit
61	Ismail	PRIA	31 th s/d 40 th	ANT / ATT 5	6 th s/d 10 th	Km. Lawit
62	Sahalatua Sinaga	PRIA	40 th s/d 50 th	ANT / ATT 1	20 th atau lebih	Km. Lawit
63	samsul arifin	PRIA	50 th atau lebih	ANT / ATT DASAR	20 th atau lebih	Km. Lawit
64	Teguh prayekno	PRIA	40 th s/d 50 th	ANT / ATT 3	6 th s/d 10 th	Km. Lawit

Lampiran 3: Hasil Angket Kuisisioner

1. Variabel Kesiapan Alat (X1)

No	Variabel Kesiapan Alat (X1)							Total X1
	X1.1	X1.2	X1.3	X1.4	X1.5	X1.6	X1.7	
1	4	4	4	4	4	4	4	28
2	5	5	3	4	5	5	4	31
3	5	5	5	5	5	5	5	35
4	4	5	4	5	3	4	4	29
5	5	5	4	4	4	4	4	30
6	5	5	5	4	4	4	4	31
7	5	4	5	5	5	5	4	33
8	5	4	5	5	4	4	5	32
9	4	4	4	5	4	4	4	29
10	4	5	4	4	5	5	5	32
11	5	5	5	5	5	5	5	35
12	4	4	5	4	4	4	4	29
13	4	4	4	4	4	4	3	27
14	5	5	5	5	5	5	5	35
15	5	5	5	5	5	5	5	35
16	5	5	5	5	5	5	5	35
17	5	5	5	5	5	5	4	34
18	5	5	4	4	4	4	3	29
19	4	5	5	5	5	4	4	32
20	5	4	5	5	5	4	4	32
21	5	5	3	4	4	5	5	31
22	4	4	4	5	4	4	3	28
23	5	4	3	4	3	4	4	27
24	5	4	5	5	5	4	4	32
25	5	5	3	4	3	5	5	30
26	4	3	4	3	4	4	3	25
27	5	4	3	4	3	4	4	27
28	5	5	4	5	4	4	5	32
29	4	4	4	4	2	4	5	27
30	5	5	5	5	5	5	5	35
31	4	5	3	5	3	4	4	28
32	3	4	5	5	4	4	5	30
33	5	5	4	5	5	4	5	33
34	4	4	4	4	4	4	4	28
35	5	5	5	5	5	5	5	35
36	4	4	5	4	4	4	4	29
37	5	5	5	5	4	5	5	34

38	4	4	4	5	4	5	4	30
39	5	5	5	5	5	5	5	35
40	5	4	5	5	5	5	4	33
41	4	4	4	4	4	4	4	28
42	4	5	5	4	5	5	4	32
43	4	4	4	5	4	5	4	30
44	4	4	4	4	4	4	4	28
45	5	5	5	5	5	5	5	35
46	4	4	4	4	4	5	4	29
47	5	5	5	5	5	5	5	35
48	5	5	4	4	4	4	5	31
49	5	5	5	5	5	5	5	35
50	5	5	5	5	5	5	4	34
51	5	5	4	4	4	4	3	29
52	4	5	5	5	5	4	4	32
53	5	4	5	5	5	4	4	32
54	5	5	3	4	3	5	5	30
55	4	3	4	3	4	4	5	27
56	5	4	3	4	3	4	4	27
57	4	4	3	4	3	5	5	28
58	4	4	4	4	5	4	4	29
59	4	4	3	4	4	4	4	27
60	4	4	3	4	4	4	4	27
61	4	4	4	4	4	4	4	28
62	4	4	4	4	5	4	4	29
63	4	4	4	4	3	4	4	27
64	4	5	5	5	5	5	5	34

2. Variabel Kompetensi (X2)

No	Variabel Kompetensi (X2)													Total X2
	X2.1	X2.2	X2.3	X2.4	X2.5	X2.6	X2.7	X2.8	X2.9	X2.10	X2.11	X2.12	X2.13	
1	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	64
2	4	4	4	4	5	5	5	5	4	2	5	5	4	56
3	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	64
4	4	5	4	4	4	5	4	4	4	2	4	5	5	54
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	65
6	4	4	5	5	4	4	5	4	4	4	4	4	4	55
7	4	5	4	5	4	5	4	4	4	4	5	4	4	56
8	4	5	4	4	5	4	5	2	5	3	5	4	4	54
9	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	4	5	4	62
10	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	65
11	5	5	1	4	5	4	5	5	5	1	5	5	4	54

12	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	65
13	4	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	62
14	5	4	4	4	4	3	5	4	3	4	5	4	3	52
15	5	5	5	5	5	5	5	2	5	5	5	5	5	62
16	5	5	5	5	5	5	5	3	5	5	5	5	5	63
17	3	4	5	5	5	5	5	5	4	4	5	4	5	59
18	5	5	4	4	4	5	5	5	5	4	5	4	5	60
19	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	5	5	5	63
20	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	65
21	4	5	4	5	5	5	5	5	4	5	4	5	5	61
22	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	4	5	63
23	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	52
24	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	63
25	4	4	4	4	4	4	4	4	2	3	3	4	4	48
26	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	50
27	4	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	63
28	4	4	5	5	4	4	4	4	4	5	4	4	5	56
29	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	61
30	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	65
31	5	5	5	5	4	4	4	4	5	4	3	3	5	56
32	4	5	5	4	5	4	4	4	4	4	4	3	4	54
33	4	4	4	5	4	5	5	4	5	5	4	4	5	58
34	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	52
35	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	65
36	4	4	4	4	4	4	5	4	5	2	4	4	5	53
37	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	65
38	5	5	4	4	4	5	4	5	5	3	4	5	5	58
39	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	65
40	5	5	5	5	5	5	5	3	5	3	4	5	5	60
41	4	4	4	5	5	4	4	3	5	4	5	5	5	57
42	5	4	5	5	4	4	4	5	5	4	5	5	4	59
43	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	52
44	4	5	4	4	4	4	5	5	5	4	5	5	5	59
45	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	65
46	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	52
47	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	5	4	4	52
48	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	65
49	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	65
50	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3	4	5	5	52
51	4	4	4	5	4	4	4	4	4	5	5	4	4	55
52	4	4	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	50
53	4	4	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	50

54	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	53
55	3	4	4	4	3	4	4	4	4	5	5	4	4	52
56	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	51
57	5	5	5	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	62
58	5	5	5	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	62
59	4	5	4	4	4	4	3	3	5	4	4	4	4	52
60	5	5	4	4	5	4	5	5	5	5	5	5	5	62
61	4	5	4	4	5	4	5	5	5	4	5	5	5	60
62	4	4	5	4	4	5	4	5	5	5	4	5	5	59
63	4	4	4	4	4	4	4	3	4	2	4	4	4	49
64	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	53

3. Variabel Bongkar Muat (Y)

No	Variabel Bongkar Muat (Y)								Total Y
	Y1.1	Y1.2	Y1.3	Y1.4	Y1.5	Y1.6	Y1.7	Y1.8	
1	4	4	4	4	4	4	4	4	32
2	4	5	4	3	4	5	4	5	34
3	5	4	5	4	5	5	5	5	38
4	4	4	3	5	5	4	4	5	34
5	5	4	4	4	4	5	5	4	35
6	4	4	4	4	4	4	4	4	32
7	4	4	5	4	4	5	5	5	36
8	4	5	3	4	4	4	4	4	32
9	4	3	5	4	4	4	5	4	33
10	5	4	5	3	5	5	4	5	36
11	5	5	4	5	5	5	5	4	38
12	5	5	5	4	5	5	5	3	37
13	3	3	4	4	3	5	2	5	29
14	3	4	3	3	4	4	4	4	29
15	5	5	5	5	5	5	5	5	40
16	5	5	5	5	5	5	5	5	40
17	5	5	5	4	5	4	4	5	37
18	4	3	3	5	2	4	5	5	31
19	5	4	5	3	5	4	5	5	36
20	4	5	5	3	5	4	5	5	36
21	4	4	5	4	5	5	3	4	34
22	4	4	4	3	4	4	2	5	30
23	4	3	4	4	4	3	4	4	30
24	3	4	4	4	4	4	4	4	31
25	3	3	4	4	4	4	4	4	30
26	4	4	4	2	4	4	4	4	30
27	5	2	5	5	3	5	4	5	34

28	4	3	3	3	3	4	5	5	30
29	4	3	3	5	4	5	4	5	33
30	5	5	4	5	5	4	4	5	37
31	4	5	5	4	4	4	3	4	33
32	3	4	3	4	5	5	5	4	33
33	5	5	3	4	4	5	5	4	35
34	4	4	4	4	4	4	4	4	32
35	4	4	5	4	5	5	5	5	37
36	4	4	4	4	3	4	5	4	32
37	4	4	5	5	5	4	5	5	37
38	4	5	4	4	4	4	5	5	35
39	5	5	5	5	5	5	5	5	40
40	5	5	5	4	5	5	5	5	39
41	5	3	4	5	5	5	5	5	37
42	4	5	5	4	4	5	5	4	36
43	4	4	4	4	4	4	4	4	32
44	5	4	2	5	4	5	3	2	30
45	5	5	5	5	5	5	5	5	40
46	4	4	4	2	4	4	4	4	30
47	4	4	4	3	4	4	4	4	31
48	5	5	5	2	5	5	5	5	37
49	5	5	5	5	5	5	5	5	40
50	5	4	5	4	4	4	4	4	34
51	5	5	5	5	5	5	5	5	40
52	5	5	5	5	5	5	5	5	40
53	4	4	4	4	4	4	4	3	31
54	4	4	4	5	4	4	4	4	33
55	4	4	3	4	4	4	4	3	30
56	4	4	3	4	4	4	4	3	30
57	4	4	4	4	4	4	4	4	32
58	3	4	4	4	3	4	4	4	30
59	4	4	4	4	4	4	4	4	32
60	4	4	3	4	4	4	5	5	33
61	5	4	4	3	4	4	5	5	34
62	4	5	4	4	4	4	3	3	31
63	4	3	4	4	2	3	4	4	28
64	4	3	4	4	3	4	4	4	30

Lampiran 4: Validitas Data

1. Validitas Kesiapan Alat (X1)

		Correlations							
		X1.1	X1.2	X1.3	X1.4	X1.5	X1.6	X1.7	X1
X1.1	Pearson Correlation	1	.503**	0,170	.292*	.265*	.363**	.275*	.576**
	Sig. (2-tailed)		0,000	0,179	0,019	0,034	0,003	0,028	0,000
	N	64	64	64	64	64	64	64	64
X1.2	Pearson Correlation	.503**	1	0,230	.448**	.317*	.473**	.396**	.686**
	Sig. (2-tailed)	0,000		0,067	0,000	0,011	0,000	0,001	0,000
	N	64	64	64	64	64	64	64	64
X1.3	Pearson Correlation	0,170	0,230	1	.573**	.674**	.251*	0,199	.709**
	Sig. (2-tailed)	0,179	0,067		0,000	0,000	0,045	0,115	0,000
	N	64	64	64	64	64	64	64	64
X1.4	Pearson Correlation	.292*	.448**	.573**	1	.467**	.360**	.304*	.735**
	Sig. (2-tailed)	0,019	0,000	0,000		0,000	0,004	0,014	0,000
	N	64	64	64	64	64	64	64	64
X1.5	Pearson Correlation	.265*	.317*	.674**	.467**	1	.390**	0,137	.735**
	Sig. (2-tailed)	0,034	0,011	0,000	0,000		0,001	0,281	0,000
	N	64	64	64	64	64	64	64	64
X1.6	Pearson Correlation	.363**	.473**	.251*	.360**	.390**	1	.497**	.676**
	Sig. (2-tailed)	0,003	0,000	0,045	0,004	0,001		0,000	0,000
	N	64	64	64	64	64	64	64	64
X1.7	Pearson Correlation	.275*	.396**	0,199	.304*	0,137	.497**	1	.575**
	Sig. (2-tailed)	0,028	0,001	0,115	0,014	0,281	0,000		0,000
	N	64	64	64	64	64	64	64	64
X1	Pearson Correlation	.576**	.686**	.709**	.735**	.735**	.676**	.575**	1

	Sig. (2-tailed)	0,000	0,000	0,000	0,316		0,000	0,012	0,041	0,000
	N	64	64	64	64	64	64	64	64	64
Y6	Pearson Correlation	.446**	.301*	.297*	.270*	.475**	1	.280*	.264*	.650**
	Sig. (2-tailed)	0,000	0,016	0,017	0,031	0,000		0,025	0,035	0,000
	N	64	64	64	64	64	64	64	64	64
Y7	Pearson Correlation	.395**	0,237	.264*	0,149	.314*	.280*	1	.354**	.615**
	Sig. (2-tailed)	0,001	0,059	0,035	0,241	0,012	0,025		0,004	0,000
	N	64	64	64	64	64	64	64	64	64
Y8	Pearson Correlation	.251*	0,055	.416**	0,067	.256*	.264*	.354**	1	.543**
	Sig. (2-tailed)	0,045	0,667	0,001	0,600	0,041	0,035	0,004		0,000
	N	64	64	64	64	64	64	64	64	64
Y	Pearson Correlation	.715**	.590**	.648**	.396**	.751**	.650**	.615**	.543**	1
	Sig. (2-tailed)	0,000	0,000	0,000	0,001	0,000	0,000	0,000	0,000	
	N	64	64	64	64	64	64	64	64	64

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

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

Lampiran 5: Perhitungan SE dan SR

1. Uji Sumbangan Efektif (SE)

$$SE (X) \% = \text{Koefisien Regresi Beta} \times \text{Koefisien Korelasi} \times 100\%$$

Tabel 4.22. Hasil Uji Koefisien Korelasi

Correlations		
		Y
Pearson Correlation	Y	1,000
	X1	0,573
	X2	0,490

Tabel 4.23. Hasil Uji Koefisien Regresi Beta

Coefficients ^a		
Model		Standardized Coefficients
		Beta
1	(Constant)	
	X1	0,480
	X2	0,369

a. Dependent Variable: Y

a. Perhitungan SE pada variabel kesiapan alat (X1)

$$SE (X) \% = \text{Koefisien Regresi Beta} \times \text{Koefisien Korelasi} \times 100\%$$

$$SE (X1)\% = 0,480 \times 0,573 \times 100\%$$

$$SE (X1)\% = 27,5\%$$

b. Perhitungan SE pada variabel kompetensi (X2)

$$SE (X) \% = \text{Koefisien Regresi Beta} \times \text{Koefisien Korelasi} \times 100\%$$

$$SE (X1)\% = 0,369 \times 0,490 \times 100\%$$

$$SE (X1)\% = 18,1\%$$

Berdasarkan hasil perhitungan diatas diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 4.24. Ringkasan Hasil Uji Sumbangan Efektif (SE)

SE	NILAI
X1	27,5%
X2	18,1%
TOTAL	45,6% (Harus sama dengan R ²)

2. Uji Sumbangan Relatif (SR)

$$SR (X)\% = \frac{\text{Sumbangan Efektif (X)\%}}{R \text{ Squer (R}^2\text{)}}$$

- a. Perhitungan SR pada variabel Kesiapan Alat (X1)

$$SR (X)\% = \frac{\text{Sumbangan Efektif (X)\%}}{R \text{ Squer (R}^2\text{)}}$$

$$SR (X1)\% = \frac{27,5\%}{45,6\%}$$

$$SR (X1)\% = 60,4\%$$

- b. Perhitungan SR pada variabel Kompetensi (X2)

$$SR (X)\% = \frac{\text{Sumbangan Efektif (X)\%}}{R \text{ Squer (R}^2\text{)}}$$

$$SR (X2)\% = \frac{27,5\%}{45,6\%}$$

$$SR (X2)\% = 39,6\%$$

Berdasarkan hasil perhitungan diatas diperoleh tabel sebagai berikut:

Tabel 4.25. Ringkasan Hasil Uji Sumbangan Relatif (SR)

SR	NILAI
X1	60,4%
X2	39,6%
TOTAL	100%

Lampiran 6: Uji Glejser Heterokedastisitas

Coefficients ^a		
Model		Sig.
1	(Constant)	0,535
	X1	0,197
	X2	0,209

a. Dependent Variable: RES2



Lampiran 7: Tabel t

df	Pr 0.50	0.25 0.20	0.10 0.10	0.05 0.050	0.025 0.02	0.01 0.010	0.005 0.002
41	0.68052	1.30254	1.68288	2.01954	2.42080	2.70118	3.30127
42	0.68038	1.30204	1.68195	2.01808	2.41847	2.69807	3.29595
43	0.68024	1.30155	1.68107	2.01669	2.41625	2.69510	3.29089
44	0.68011	1.30109	1.68023	2.01537	2.41413	2.69228	3.28607
45	0.67998	1.30065	1.67943	2.01410	2.41212	2.68959	3.28148
46	0.67986	1.30023	1.67866	2.01290	2.41019	2.68701	3.27710
47	0.67975	1.29982	1.67793	2.01174	2.40835	2.68456	3.27291
48	0.67964	1.29944	1.67722	2.01063	2.40658	2.68220	3.26891
49	0.67953	1.29907	1.67655	2.00958	2.40489	2.67995	3.26508
50	0.67943	1.29871	1.67591	2.00856	2.40327	2.67779	3.26141
51	0.67933	1.29837	1.67528	2.00758	2.40172	2.67572	3.25789
52	0.67924	1.29805	1.67469	2.00665	2.40022	2.67373	3.25451
53	0.67915	1.29773	1.67412	2.00575	2.39879	2.67182	3.25127
54	0.67906	1.29743	1.67356	2.00488	2.39741	2.66998	3.24815
55	0.67898	1.29713	1.67303	2.00404	2.39608	2.66822	3.24515
56	0.67890	1.29685	1.67252	2.00324	2.39480	2.66651	3.24226
57	0.67882	1.29658	1.67203	2.00247	2.39357	2.66487	3.23948
58	0.67874	1.29632	1.67155	2.00172	2.39238	2.66329	3.23680
59	0.67867	1.29607	1.67109	2.00100	2.39123	2.66176	3.23421
60	0.67860	1.29582	1.67065	2.00030	2.39012	2.66028	3.23171
61	0.67853	1.29558	1.67022	1.99962	2.38905	2.65886	3.22930
62	0.67847	1.29536	1.66980	1.99897	2.38801	2.65748	3.22696
63	0.67840	1.29513	1.66940	1.99834	2.38701	2.65615	3.22471
64	0.67834	1.29492	1.66901	1.99773	2.38604	2.65485	3.22253
65	0.67828	1.29471	1.66864	1.99714	2.38510	2.65360	3.22041
66	0.67823	1.29451	1.66827	1.99656	2.38419	2.65239	3.21837
67	0.67817	1.29432	1.66792	1.99601	2.38330	2.65122	3.21639
68	0.67811	1.29413	1.66757	1.99547	2.38245	2.65008	3.21446
69	0.67806	1.29394	1.66724	1.99495	2.38161	2.64898	3.21260
70	0.67801	1.29376	1.66691	1.99444	2.38081	2.64790	3.21079
71	0.67796	1.29359	1.66660	1.99394	2.38002	2.64686	3.20903
72	0.67791	1.29342	1.66629	1.99346	2.37926	2.64585	3.20733
73	0.67787	1.29326	1.66600	1.99300	2.37852	2.64487	3.20567
74	0.67782	1.29310	1.66571	1.99254	2.37780	2.64391	3.20406
75	0.67778	1.29294	1.66543	1.99210	2.37710	2.64298	3.20249
76	0.67773	1.29279	1.66515	1.99167	2.37642	2.64208	3.20096
77	0.67769	1.29264	1.66488	1.99125	2.37576	2.64120	3.19948
78	0.67765	1.29250	1.66462	1.99085	2.37511	2.64034	3.19804
79	0.67761	1.29236	1.66437	1.99045	2.37448	2.63950	3.19663
80	0.67757	1.29222	1.66412	1.99006	2.37387	2.63869	3.19526

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
51	0.2284	0.2706	0.3188	0.3509	0.4393
52	0.2262	0.2681	0.3158	0.3477	0.4354
53	0.2241	0.2656	0.3129	0.3445	0.4317
54	0.2221	0.2632	0.3102	0.3415	0.4280
55	0.2201	0.2609	0.3074	0.3385	0.4244
56	0.2181	0.2586	0.3048	0.3357	0.4210
57	0.2162	0.2564	0.3022	0.3328	0.4176
58	0.2144	0.2542	0.2997	0.3301	0.4143
59	0.2126	0.2521	0.2972	0.3274	0.4110
60	0.2108	0.2500	0.2948	0.3248	0.4079
61	0.2091	0.2480	0.2925	0.3223	0.4048
62	0.2075	0.2461	0.2902	0.3198	0.4018
63	0.2058	0.2441	0.2880	0.3173	0.3988
64	0.2042	0.2423	0.2858	0.3150	0.3959
65	0.2027	0.2404	0.2837	0.3126	0.3931
66	0.2012	0.2387	0.2816	0.3104	0.3903
67	0.1997	0.2369	0.2796	0.3081	0.3876
68	0.1982	0.2352	0.2776	0.3060	0.3850
69	0.1968	0.2335	0.2756	0.3038	0.3823
70	0.1954	0.2319	0.2737	0.3017	0.3798
71	0.1940	0.2303	0.2718	0.2997	0.3773
72	0.1927	0.2287	0.2700	0.2977	0.3748
73	0.1914	0.2272	0.2682	0.2957	0.3724
74	0.1901	0.2257	0.2664	0.2938	0.3701
75	0.1888	0.2242	0.2647	0.2919	0.3678
76	0.1876	0.2227	0.2630	0.2900	0.3655
77	0.1864	0.2213	0.2613	0.2882	0.3633
78	0.1852	0.2199	0.2597	0.2864	0.3611
79	0.1841	0.2185	0.2581	0.2847	0.3589
80	0.1829	0.2172	0.2565	0.2830	0.3568
81	0.1818	0.2159	0.2550	0.2813	0.3547
82	0.1807	0.2146	0.2535	0.2796	0.3527
83	0.1796	0.2133	0.2520	0.2780	0.3507
84	0.1786	0.2120	0.2505	0.2764	0.3487
85	0.1775	0.2108	0.2491	0.2748	0.3468

Lampiran 9: Tabel f

Titik Persentase Distribusi F untuk Probabilita = 0,05

df untuk penyebut (N2)	df untuk pembilang (N1)														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
46	4.05	3.20	2.81	2.57	2.42	2.30	2.22	2.15	2.09	2.04	2.00	1.97	1.94	1.91	1.89
47	4.05	3.20	2.80	2.57	2.41	2.30	2.21	2.14	2.09	2.04	2.00	1.96	1.93	1.91	1.88
48	4.04	3.19	2.80	2.57	2.41	2.29	2.21	2.14	2.08	2.03	1.99	1.96	1.93	1.90	1.88
49	4.04	3.19	2.79	2.56	2.40	2.29	2.20	2.13	2.08	2.03	1.99	1.96	1.93	1.90	1.88
50	4.03	3.18	2.79	2.56	2.40	2.29	2.20	2.13	2.07	2.03	1.99	1.95	1.92	1.89	1.87
51	4.03	3.18	2.79	2.55	2.40	2.28	2.20	2.13	2.07	2.02	1.98	1.95	1.92	1.89	1.87
52	4.03	3.18	2.78	2.55	2.39	2.28	2.19	2.12	2.07	2.02	1.98	1.94	1.91	1.89	1.86
53	4.02	3.17	2.78	2.55	2.39	2.28	2.19	2.12	2.06	2.01	1.97	1.94	1.91	1.88	1.86
54	4.02	3.17	2.78	2.54	2.39	2.27	2.18	2.12	2.06	2.01	1.97	1.94	1.91	1.88	1.86
55	4.02	3.16	2.77	2.54	2.38	2.27	2.18	2.11	2.06	2.01	1.97	1.93	1.90	1.88	1.85
56	4.01	3.16	2.77	2.54	2.38	2.27	2.18	2.11	2.05	2.00	1.96	1.93	1.90	1.87	1.85
57	4.01	3.16	2.77	2.53	2.38	2.26	2.18	2.11	2.05	2.00	1.96	1.93	1.90	1.87	1.85
58	4.01	3.16	2.76	2.53	2.37	2.26	2.17	2.10	2.05	2.00	1.96	1.92	1.89	1.87	1.84
59	4.00	3.15	2.76	2.53	2.37	2.26	2.17	2.10	2.04	2.00	1.96	1.92	1.89	1.86	1.84
60	4.00	3.15	2.76	2.53	2.37	2.25	2.17	2.10	2.04	1.99	1.95	1.92	1.89	1.86	1.84
61	4.00	3.15	2.76	2.52	2.37	2.25	2.16	2.09	2.04	1.99	1.95	1.91	1.88	1.86	1.83
62	4.00	3.15	2.75	2.52	2.36	2.25	2.16	2.09	2.03	1.99	1.95	1.91	1.88	1.85	1.83
63	3.99	3.14	2.75	2.52	2.36	2.25	2.16	2.09	2.03	1.98	1.94	1.91	1.88	1.85	1.83
64	3.99	3.14	2.75	2.52	2.36	2.24	2.16	2.09	2.03	1.98	1.94	1.91	1.88	1.85	1.83
65	3.99	3.14	2.75	2.51	2.36	2.24	2.15	2.08	2.03	1.98	1.94	1.90	1.87	1.85	1.82
66	3.99	3.14	2.74	2.51	2.35	2.24	2.15	2.08	2.03	1.98	1.94	1.90	1.87	1.84	1.82
67	3.98	3.13	2.74	2.51	2.35	2.24	2.15	2.08	2.02	1.98	1.93	1.90	1.87	1.84	1.82
68	3.98	3.13	2.74	2.51	2.35	2.24	2.15	2.08	2.02	1.97	1.93	1.90	1.87	1.84	1.82
69	3.98	3.13	2.74	2.50	2.35	2.23	2.15	2.08	2.02	1.97	1.93	1.90	1.86	1.84	1.81
70	3.98	3.13	2.74	2.50	2.35	2.23	2.14	2.07	2.02	1.97	1.93	1.89	1.86	1.84	1.81
71	3.98	3.13	2.73	2.50	2.34	2.23	2.14	2.07	2.01	1.97	1.93	1.89	1.86	1.83	1.81
72	3.97	3.12	2.73	2.50	2.34	2.23	2.14	2.07	2.01	1.96	1.92	1.89	1.86	1.83	1.81
73	3.97	3.12	2.73	2.50	2.34	2.23	2.14	2.07	2.01	1.96	1.92	1.89	1.86	1.83	1.81
74	3.97	3.12	2.73	2.50	2.34	2.22	2.14	2.07	2.01	1.96	1.92	1.89	1.85	1.83	1.80
75	3.97	3.12	2.73	2.49	2.34	2.22	2.13	2.06	2.01	1.96	1.92	1.88	1.85	1.83	1.80
76	3.97	3.12	2.72	2.49	2.33	2.22	2.13	2.06	2.01	1.96	1.92	1.88	1.85	1.82	1.80
77	3.97	3.12	2.72	2.49	2.33	2.22	2.13	2.06	2.00	1.96	1.92	1.88	1.85	1.82	1.80
78	3.96	3.11	2.72	2.49	2.33	2.22	2.13	2.06	2.00	1.95	1.91	1.88	1.85	1.82	1.80
79	3.96	3.11	2.72	2.49	2.33	2.22	2.13	2.06	2.00	1.95	1.91	1.88	1.85	1.82	1.79
80	3.96	3.11	2.72	2.49	2.33	2.21	2.13	2.06	2.00	1.95	1.91	1.88	1.84	1.82	1.79
81	3.96	3.11	2.72	2.48	2.33	2.21	2.12	2.05	2.00	1.95	1.91	1.87	1.84	1.82	1.79
82	3.96	3.11	2.72	2.48	2.33	2.21	2.12	2.05	2.00	1.95	1.91	1.87	1.84	1.81	1.79
83	3.96	3.11	2.71	2.48	2.32	2.21	2.12	2.05	1.99	1.95	1.91	1.87	1.84	1.81	1.79
84	3.95	3.11	2.71	2.48	2.32	2.21	2.12	2.05	1.99	1.95	1.90	1.87	1.84	1.81	1.79
85	3.95	3.10	2.71	2.48	2.32	2.21	2.12	2.05	1.99	1.94	1.90	1.87	1.84	1.81	1.79
86	3.95	3.10	2.71	2.48	2.32	2.21	2.12	2.05	1.99	1.94	1.90	1.87	1.84	1.81	1.78
87	3.95	3.10	2.71	2.48	2.32	2.20	2.12	2.05	1.99	1.94	1.90	1.87	1.83	1.81	1.78

Lampiran 10 : Berita Acara Perizinan Pengambilan Data

1. Berita Acara Perizinan Pengambilan Data dari Cabang Surabaya

BERITA ACARA

PERIZINAN PENGAMBILAN DATA DALAM PENELITIAN
"ANALISIS PENGARUH KESIAPAN ALAT-ALAT DAN KOMPETENSI CREW
TERHADAP BONGKAR MUAT KAPAL DI BAWAH MANAGEMENT PT. PELNI"
 (Study kasus crew kapal PT. PELNI tepatnya Km. Sinabung, Km. Kelimutu dan Km. Lawit)

Kepada Yth.
 Kepala Kantor Cabang Surabaya
 PT. PELNI

Berdasarkan uraian yang telah dipaparkan pada lampiran diatas maka penulis:

Nama : **KHRISTINA NUR MAHALDIWI**
 NIT : **55181116527 N**
 Semester / Program Studi : **VII / NAUTIKA**


Dengan hormat,
 Penulis mengajukan permohonan izin mengenai legalitas data yang diambil dari PT. PELNI tepatnya pada Km. Sinabung, Km. Kelimutu dan Km. Lawit. Demikian surat perizinan ini dibuat dengan sebenar-benarnya untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.


DOSEN PEMBIMBING

Pembimbing I (Materi) : **SLAMET RIYADI, M.Si., M.Mar**
 Pembina Tingkat (IV/a)
 NIP.19750502 199808 1 001


Pembimbing II (Metode Penulisan) : **MOH. ZAENAL ARIFIN, S.ST, M.M.**
 Penata Tingkat (III/e)
 NIP. 19760309 201012 1 002

MENGETAHUI / MENYETUJUI

Pembimbing I  Semarang, 13 April 2022
 Yang Mengajukan

Pembimbing II :  **KHRISTINA NUR MAHALDIWI**
 NIT. 55181116527 N

Mengetahui dan Menyetujui
 Kepala Kantor Cabang Surabaya
 PT. PELNI
 CABANG SURABAYA



Scanned with CamScanner

2. Berita Acara Perizinan Pengambilan Data dari KM. Sinabung

BERITA ACARA

**PERIZINAN PENGAMBILAN DATA DALAM PENELITIAN
"ANALISIS PENGARUH KESIAPAN ALAT-ALAT DAN KOMPETENSI CREW
TERHADAP BONGKAR MUAT KAPAL DI BAWAH MANAGEMENT PT. PELNI"
(Study kasus crew kapal PT. PELNI tepatnya Km. Sinabung, Km. Kelimutu dan Km.
Lawit)**

Kepada Yth
Nakhoda Kapal
KM. Sinabung

Berdasarkan uraian yang telah dipaparkan pada lampiran diatas maka penulis:

Nama : **KHRISTINA NUR MAHALDIWI**

NIT : **55181116527 N**

Semester / Program Studi : **VII / NAUTIKA**

Dengan hormat,
Penulis mengajukan permohonan izin mengenai legalitas data yang diambil
dari PT. PELNI tepatnya pada Km. Sinabung, Km. Kelimutu dan Km. Lawit.
Demikian surat perizinan ini dibuat dengan sebenar-benarnya untuk dapat
dipergunakan sebagaimana mestinya.

DOSEN PEMBIMBING

Pembimbing I (Materi) : **SLAMET RIYADI, M.Si., M.Mar**
Pembina Tingkat (IV/a)

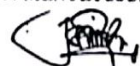
NIP.19750502 199808 1 001

Pembimbing II (Metode
Penulisan) : **MOH. ZAENAL ARIFIN, S.ST, M.M.**
Penata Tingkat (III/c)

NIP. 19760309 201012 1 002

MENGETAHUI / MENYETUJUI

Pembimbing I



Semarang, 13 April 2022
Yang Mengajukan

Pembimbing II :



KHRISTINA NUR MAHALDIWI
NIT. 55181116527 N

Mengetahui dan Menyetujui
NAKHODA
KM SINABUNG
CAPT. DWY RIDWAN
NRP. 05199



3. Berita Acara Perizinan Pengambilan Data dari Cabang Semarang

BERITA ACARA

PERIZINAN PENGAMBILAN DATA DALAM PENELITIAN
**“ANALISIS PENGARUH KESIAPAN ALAT-ALAT DAN KOMPETENSI CREW
 TERHADAP BONGKAR MUAT KAPAL DI BAWAH MANAGEMENT PT. PELNI”**
 (Study kasus crew kapal PT. PELNI tepatnya Km. Sinabung, Km. Kelimutu dan Km.
 Lawit)

Kepada Yth.
 Kepala Kantor Cabang Semarang
 PT. PELNI

Berdasarkan uraian yang telah dipaparkan pada lampiran diatas maka penulis:

Nama : KHRISTINA NUR MAHALDIWI

NIT : 55181116527 N

Semester / Program Studi : VII / NAUTIKA

Dengan hormat,
 Penulis mengajukan permohonan izin mengenai legalitas data yang diambil
 dari PT. PELNI tepatnya pada Km. Sinabung, Km. Kelimutu dan Km. Lawit.
 Demikian surat perizinan ini dibuat dengan sebenar-benarnya untuk dapat
 dipergunakan sebagaimana mestinya.

DOSEN PEMBIMBING


Pembimbing I (Materi) : SLAMET RIYADI, M.Si., M.Mar
 Pembina Tingkat (IV/a)

NIP.19750502 199808 1 001


Pembimbing II (Metode
 Penulisan) : MOH. ZAENAL ARIFIN, S.ST, M.M.
 Penata Tingkat (III/c)

NIP. 19760309 201012 1 002

MENGETAHUI / MENYETUJUI

Pembimbing I : 

Semarang, 07 April 2022
 Yang Mengajukan

Pembimbing II : 

KHRISTINA NUR MAHALDIWI
 NIT. 55181116527 N

Mengetahui dan Menyetujui
 KEPALA PT. PELNI
 CABANG SEMARANG


INDRA MAULANA
 NRP. 07847

4. Berita Acara Perizinan Pengambilan Data dari KM. Kelimutu

BERITA ACARA

PERIZINAN PENGAMBILAN DATA DALAM PENELITIAN
 “ANALISIS PENGARUH KESIAPAN ALAT-ALAT DAN KOMPETENSI CREW
 TERHADAP BONGKAR MUAT KAPAL DI BAWAH MANAGEMENT PT. PELNI”
 (Study kasus crew kapal PT. PELNI tepatnya Km. Sinabung, Km. Kelimutu dan Km.
 Lawit)

Kepada Yth.
 Nakhoda Kapal
 KM. Kelimutu

Berdasarkan uraian yang telah dipaparkan pada lampiran diatas maka penulis:

Nama : KHRISTINA NUR MAHALDIWI
 NIT : 55181116527 N
 Semester / Program Studi : VII / NAUTIKA

Dengan hormat,
 Penulis mengajukan permohonan izin mengenai legalitas data yang diambil
 dari PT. PELNI tepatnya pada Km. Sinabung, Km. Kelimutu dan Km. Lawit.
 Demikian surat perizinan ini dibuat dengan sebenar-benarnya untuk dapat
 dipergunakan sebagaimana mestinya.

DOSEN PEMBIMBING

Pembimbing I (Materi) : SLAMET RIYADI, M.Si., M.Mar
 Pembina Tingkat (IV/a)

NIP.19750502 199808 1 001

Pembimbing II (Metode
 Penulisan) : MOH. ZAENAL ARIFIN, S.ST, M.M.
 Penata Tingkat (III/c)

NIP. 19760309 201012 1 002

MENGETAHUI / MENYETUJUI

Pembimbing I



Semarang, 08 April 2022
 Yang Mengajukan

Pembimbing II :



KHRISTINA NUR MAHALDIWI
 NIT. 55181116527 N

Mengetahui dan Menyetujui

NAKHODA

KM. KELIMUTU

CAPT. MUH. ANWAR NOOR

NRP. 07636



5. Berita Acara Perizinan Pengambilan Data dari KM. Lawit

BERITA ACARA

**PERIZINAN PENGAMBILAN DATA DALAM PENELITIAN
"ANALISIS PENGARUH KESIAPAN ALAT-ALAT DAN KOMPETENSI CREW
TERHADAP BONGKAR MUAT KAPAL DI BAWAH MANAGEMENT PT. PELNI"
(Study kasus crew kapal PT. PELNI tepatnya Km. Sinabung, Km. Kelimutu dan Km.
Lawit)**

Kepada Yth.
Nakhoda Kapal
KM. Lawit

Berdasarkan uraian yang telah dipaparkan pada lampiran diatas maka penulis:

Nama : KHRISTINA NUR MAHALDIWI

NIT : 551811116527 N

Semester / Program Studi : VII / NAUTIKA

Dengan hormat,
Penulis mengajukan permohonan izin mengenai legalitas data yang diambil dari
PT. PELNI tepatnya pada Km. Sinabung, Km. Kelimutu dan Km. Lawit.
Demikian surat perizinan ini dibuat dengan sebenar-benarnya untuk dapat
dipergunakan sebagaimana mestinya.

DOSEN PEMBIMBING

Pembimbing I (Materi) : SLAMET RIYADI, M.Si., M.Mar
Pembina Tingkat (IV/a)
NIP.19750502 199808 1 001

Pembimbing II (Metode
Penulisan) : MOH. ZAENAL ARIFIN, S.ST, M.M.
Penata Tingkat (III/c)
NIP. 19760309 201012 1 002

MENGETAHUI / MENYETUJUI

Pembimbing I




Semarang, 25 April 2022
Yang Mengajukan

Pembimbing II :



KHRISTINA NUR MAHALDIWI
NIT. 551811116527 N

Mengetahui dan Menyetujui


NAKHODA
KM. LAWIT
WIT
Harman
07777