

## **PENTINGNYA PENGATURAN DINAS JAGA PELABUHAN DAN BEBAN KERJA AWAK KAPAL TERHADAP KINERJA AWAK KAPAL PADA SAAT DINAS JAGA DI PELABUHAN SURABAYA**

**Kuncowati**

Universitas Hang Tuah Surabaya  
e-mail : kuncowatiht@gmail.com

### **ABSTRACT**

*The watchkeeping duties schedule on board of a ship is not only watchkeeping while on voyage but also when at ports. The master must arrange the schedule as effective as possible to ensure the safety of life, ship, port, environmental also when cargo handling operation. This research used quantitative method and the respondents were 81 ship crews who berth at Surabaya Port. Based on the result of the Multiple Regression Liniers also proved with T test & F test, the result of the T test was that there were positive and significant influence between watchkeeping duties scheduling at port, also there were positive and significant influence between the ship crews workload to the ship crews performance when watchkeeping duties at port. The F test proved that there were influence between watchkeeping duties variable and ship crews' workload variable to the ship crews' performance when performing watchkeeping duties at port. The result of multiple R were 0,531 coefficient multiple correlation. It showed that there were strong correlations between The important of watchkeeping duties scheduling at ports and crews workload to the crews performance on watchkeeping duties at Surabaya Port. Based on the result of this research, it suggested that the ship managerial level and more over to the shipping companies should pay more attention on national and international regulation when making watchkeeping duties schedule at port and the ship crews' workload. And even if it was as regulated, the companies should oversee to the implementation, so it increased the crews' performance.*

**Keywords :** *Watchkeeping Duties at Port, Workload, Performance*

### **ABSTRAK**

Pengaturan dinas jaga di kapal tidak hanya dinas jaga laut tetapi juga dinas jaga pelabuhan. Nakhoda harus mengatur tugas jaga secara memadai dan efektif supaya terjamin keselamatan jiwa, kapal pelabuhan dan lingkungan, serta pengoperasian peralatan untuk menangani muatan. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dilakukan di pelabuhan Surabaya terhadap awak kapal yang kapalnya yang sedang sandar di pelabuhan Surabaya dengan sampel 81 awak kapal sebagai responden. Berdasarkan hasil nilai regresi linier berganda dan juga dibuktikan dengan uji t dan F, dari hasil uji t yaitu bahwa terdapat pengaruh yang positif dan signifikan antara variabel pengaturan dinas jaga di pelabuhan dengan kinerja awak kapal saat dinas jaga di pelabuhan, bahwa terdapat pengaruh yang positif dan signifikan antara beban kerja awak kapal dengan kinerja awak kapal saat dinas jaga di pelabuhan. Dan dari hasil uji F terbukti benar bahwa secara bersama-sama variabel pengaturan dinas jaga dan variabel beban kerja awak kapal terhadap kinerja awak kapal saat dinas jaga di pelabuhan. Hasil pengolahan data diperoleh nilai R berganda sebesar 0,531 Koefisien korelasi berganda tersebut menunjukkan bahwa antara variabel Pentingnya pengaturan dinas jaga pelabuhan dan beban kerja awak kapal memiliki hubungan yang kuat terhadap variabel Kinerja awak kapal saat dinas jaga di pelabuhan. Dikemukakan saran dari penelitian ini adalah manajemen kapal utama perusahaan pada penelitian ini dan perusahaan pelayaran lainnya secara umum harus memperhatikan pengaturan dinas jaga di pelabuhan dan beban kerja awak kapal sesuai regulasi nasional dan internasional, walaupun sudah sesuai pengaturannya supaya dilakukan pengawasan dari pihak perusahaan tentang pelaksanaannya supaya kinerja awak kapal semakin baik.

**Kata kunci :** *Dinas jaga pelabuhan, Beban kerja, Kinerja*

---

## 1. Pendahuluan

### 1.1 Latar Belakang Masalah

Pada waktu kapal dalam pelayaran dari suatu tempat ke tempat lain maupun ketika sandar dan berlabuh jangkar di pelabuhan perlu dilakukan dinas jaga yang baik. Prinsip utama dalam pengaturan dan pelaksanaan dinas jaga adalah meningkatkan keselamatan dan keamanan kapal baik pada waktu kapal berlayar, berlabuh jangkar, maupun pada waktu sandar di dermaga pelabuhan serta menjaga lingkungan maritim yaitu menekan pencemaran lingkungan laut dari kapal. Pengaturan dinas jaga harus mematuhi aturan – aturan Internasional dan aturan-aturan yang dibuat oleh Pemerintah setempat. Pengaturan dinas jaga secara Internasional bagi kapal mengacu pada STCW (*Standards Training Certificate and Watchkeeping for Seafares*) yaitu STCW code 2010 pada seksi A-VIII dan seksi-VIII yang meliputi dinas jaga deck, dinas jaga kamar mesin dan dinas jaga radio. Selanjutnya dinas jaga dipisahkan menjadi : Dinas jaga laut yaitu dinas jaga pada wakt kapal berlayar dan dinas jaga pelabuhan yaitu pada waktu berlabuh jangkar dan sandar di dermaga. Pada waktu kapal sandar, dalam keadaan normal ,Nakhoda harus mengatur tugas jaga secara memadai dan efektif supaya terjamin keselamatan jiwa, kapal pelabuhan dan lingkungan, serta pengoperasian peralatan untuk menangani muatan.

Perhatian khusus pada saat dinas jaga pelabuhan mungkin diperlukan terhadap system penggerak kapal atau mesin-mesin bantu, adanya muatan berbahaya atau jenis muatan khusus lainnya dan pengamatan serta kontrol keliling untuk keamanan kapal. Pada saat dinas jaga pelabuhan regu atau tim

jaga pelabuhan harus memperhatikan rantai jangkar dan tali-tali untuk sandar cukup dan dalam keadaan baik, semua sosok benda atau lampu-lampu secara baik dan lengkap, alat-alat bunyi bekerja dengan sempurna, tindakan keselamatan dan peraturan-peraturan yang terkait dengan keselamatan dijalankan dengan sepenuhnya, perhatian terhadap setiap jenis muatan berbahaya yang dimuat dan dibongkar telah dilaksanakan sepenuhnya, langkah-langkah pencegahan terhadap kemungkinan tumpahan minyak dan bahaya kebakaran telah diambil ,tidak ada sesuatu keadaan di luar kapal yang mungkin menimbulkan akibat berbahaya bagi kapal Oleh karena itu kebugaran dan beban kerja awak perlu diperhatikan, setiap awak kapal harus mendapatkan hak memperoleh waktu istirahat sesuai dengan standard Internasional yaitu *Standards Trainning Certification and watchkeeping for Seafarers* (STCW 2010). Sesuai dengan STCW dalam dinas jaga harus diperhatikan waktu istirahat yang cukup yaitu : Waktu istirahat ditentukan dalam 1 (satu) hari atau periode jaga 24 jam edikitnya diperlukan waktu istirahat selama lebih kurang 10 (sepuluh) jam yang dibagi menjadi 2 ( dua ) waktu istirahat, salah satu diantaranya harus 6 jam.

Ketentuan pengaturan waktu tersebut di atas tidak berlaku jika kapal dalam kondisi darurat atau bahaya. Pada kapal – kapal niaga yang Penulis amati menemukan permasalahan-permasalahan yang berkaitan dengan pengaturan dinas jaga pelabuhan di kapal yang menyebabkan berkurangnya *fitness* (kebugaran) regu jaga pelabuhan dalam melaksanakan tugas jaga pelabuhan seperti tertidur saat dinas

jaga dan pelimpahan tugas jaga kepada awak kapal yang lain dengan alasan turun dari kapal untuk pesiar ataupun pulang ke rumah karena kangen atau sering dikenal oleh pelaut dengan istilah *homesick*.

### 1.2. Dinas Jaga Pelabuhan

Menurut Branch (1995), Dinas Jaga adalah tanggung jawab untuk kegiatan keamanan pelabuhan atau pelabuhan kontainer atau dermaga kontainer atau tempat – tempat lain untuk mencegah atau meminimalkan resiko lain yang berhubungan dengan hal itu.

Menurut Tim penyusun PIP (2002) pelaksanaan dinas jaga yang dilakukan oleh petugas jaga di kapal pada waktu kapal sedang berlayar atau sandar telah diatur oleh perusahaan dan kapal dalam tugas dan tanggung jawabnya, dinas jaga meliputi :

#### a. Dinas harian

Dilakukan pada hari – hari kerja, sedangkan pada hari minggu dan hari besar libur, tugas – tugas yang dilakukan meliputi tugas administrasi dan perawatan / operasional kapal, sesuai jabatan dan tanggung jawab masing – masing personil

#### b. Dinas jaga

Dilakukan di luar jam – jam kerja harian terdiri dari jaga laut, jaga pelabuhan dan jaga radio.

Dinas jaga dilaksanakan untuk mencapai situasi yang aman serta terkendali selama kapal sedang berlayar dan di pelabuhan. Menurut Winardi (2003), Dinas jaga adalah segala sesuatu yang bersangkutan dengan urusan pekerjaan jabatan, sedang bertugas bekerja. Jadi Maksud dan tujuan dilaksanakan dinas jaga adalah tanggungjawab kegiatan pada saat kapal sedang

berlayar, berlabuh, jangkar, maupun sandar di pelabuhan untuk keamanan dan meminimalkan resiko lain yang mungkin timbul :

- a. Menjaga keamanan, keselamatan, ketertiban kapal, muatan, penumpang dan lingkungan.
- b. Melaksanakan/mentaati peraturan dan ketentuan-ketentuan yang berlaku nasional dan internasional
- c. Melaksanakan perintah /instruksi dari perusahaan maupun nakhoda (tertulis, lisan)

Dalam Chapter VIII STCW 1995 section A – VIII /1 kemampuan untuk bertugas semua orang yang ditunjuk untuk menjalankan tugas atau sebagai perwira yang melaksanakan suatu tugas jaga atau sebagai bawahan yang diambil bagian dari suatu tugas jaga harus diberi waktu istirahat paling sedikit 10 jam setiap periode 24 jam, tetapi minimum jam tersebut dapat dikurangi menjadi paling sedikit 6 jam berturut – turut asalkan pengurangan semacam ini tidak lebih dari 2 hari dan paling sedikit 70 jam istirahat selama periode 7 hari.

### 1.3. Beban kerja awak kapal

Menurut Menpan (Dhini Rama Dhania, 2010), pengertian beban kerja adalah sekumpulan atau sejumlah kegiatan yang harus diselesaikan oleh suatu unit organisasi atau pemegang jabatan dalam jangka waktu tertentu. Sedangkan menurut Permendagri No. 12/2008, beban kerja adalah besaran pekerjaan yang harus dipikul oleh suatu jabatan atau unit organisasi dan merupakan hasil kali antara volume kerja dan norma waktu.

Dengan demikian pengertian beban kerja adalah sebuah proses yang dilakukan oleh seseorang

dalam menyelesaikan tugas-tugas suatu pekerjaan atau kelompok jabatan yang dilaksanakan dalam keadaan normal dalam suatu jangka waktu tertentu.

Faktor-faktor yang mempengaruhi beban kerja dalam penelitian Aminah Soleman (*Jurnal Arika*, 2011:85) adalah sebagai berikut :

1. Faktor eksternal: Beban yang berasal dari luar tubuh pekerja, seperti:
  - a. Tugas (*Task*). Meliputi tugas bersifat fisik seperti, stasiun kerja, tata ruang tempat kerja, kondisi ruang kerja, kondisi lingkungan kerja, sikap kerja, cara angkut, beban yang diangkat. Sedangkan tugas yang bersifat mental meliputi, tanggung jawab, kompleksitas pekerjaan, emosi pekerja dan sebagainya.
  - b. Organisasi Kerja. Meliputi waktu kerja, waktu istirahat, *shift* kerja, sistem kerja dan sebagainya.
  - c. Lingkungan Kerja. Lingkungan kerja ini dapat memberikan beban tambahan yang meliputi, lingkungan kerja fisik, lingkungan kerja kimiawi, lingkungan kerja biologis dan lingkungan kerja psikologis.
2. Faktor internal  
Faktor internal adalah faktor yang berasal dari dalam tubuh akibat dari reaksi beban kerja eksternal yang berpotensi sebagai *stresor*, meliputi faktor somatis (jenis kelamin, umur, ukuran tubuh, status gizi, kondisi kesehatan, dan sebagainya), dan faktor psikis (motivasi, persepsi,

kepercayaan, keinginan, kepuasan, dan sebagainya).

#### 1.4. Kinerja

Kinerja adalah gabungan perilaku dengan prestasi dari apa yang yang diharapkan dan pilihannya atau bagian syarat- syarat tugas yang ada pada masing-masing individu dalam organisasi (Waldman, 1994). Pendapat lain menunjukkan bahwa kinerja adalah kuantitas dan kualitas pekerjaan yang yang diselesaikan oleh individu atau kelompok sesuai dengan tanggung jawabnya (Mangkunegara, 2001). Di dalam Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang dimaksud dengan crew kapal (awak kapal) adalah orang yang bekerja atau diperkerjakan diatas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas diatas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil.

Anak Buah Kapal adalah Awak kapal selain Nakhoda, dimana Nakhoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggungjawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang – undangan. Dalam suatu organisasi diatas kapal yang terdiri dari awak kapal yangbekerja dan melakukan tindakan – tindakan sesuai dengan tugasnya untuk mencapai tujuan organisasi. Kinerja sesungguhnya adalah hasil dari pekerjaan dan tindakan – tindakan yang dilakukan awak kapal tersebut dalam suatu organisasi yaitu diatas kapal.

#### 2. Tujuan

Tujuan dari Pengaturan Dinas Jaga Pelabuhan adalah untuk

mengatur beban kerja awak kapal supaya kinerja Awak Kapal Pada Saat dinas Jaga di Pelabuhan meningkat. Oleh karena dalam penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh faktor pengaturan dinas jaga pelabuhan terhadap kinerja awak kapal pada saat dinas jaga pelabuhan, menganalisis pengaruh faktor beban kerja awak kapal terhadap kinerja awak kapal niaga pada saat dinas jaga pelabuhan, menganalisis secara simultan faktor pengaturan dinas jaga pelabuhan dan beban kerja awak kapal terhadap kinerja awak kapal niaga pada saat dinas jaga pelabuhan.

**3. Metodologi Penelitian**

**3.1 Metodologi pengumpulan data.**

1. Angket.  
 Peneliti menyebarkan daftar pertanyaan kepada responden dalam bentuk pernyataan - pernyataan yang terstruktur dan tertulis untuk diisi oleh responden yaitu awak Kapal PT.Tanto intim line yang sedang sandar di Pelabuhan Surabaya.
2. Observasi  
 Peneliti datang langsung ke lokasi penelitian untuk mengamati keadaan yang sebenarnya. Disini peneliti langsung meneliti dan melakukan pencatatan secara sistematis terhadap kejadian - kejadian yang terkait dengan penelitian.
3. Studi Pustaka  
 Peneliti membaca literatur - literatur yang berhubungan dengan pengaturan dinas jaga pelabuhan yang berkaitan dengan penelitian .

**3.2. Metode Analisis**

Metode yang digunakan dalam penelitian adalah adalah

metode analisis kuantitatif dengan menggunakan program *SPSS 17 for windows* dengan cara :

**1. Menentukan variabel penelitian.**

Pada penelitian ini variabel penelitiannya terdiri dari variabel independen yaitu pengaturan waktu dinas jaga pelabuhan (X1) dan Beban Kerja awak kapal (X2) dan variabel dependen yaitu kinerja awak kapal (Y).

**2. Menentukan Populasi dan Sampel**

Menurut Sugiyono (1999) Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek atau subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan. Polpulasi dalam penelitian ini populasinya adalah awak kapal milik PT.Tanto Intim Line yang kapal - kapalnya masuk Surabaya yang berjumlah 6 kapal dengan jumlah awak kapal 102 orang. Untuk menghitung jumlah sampel yang diperlukan untuk penyebaran kuesioner berikutnya menggunakan rumus dengan metode Slovin (Umar, 2007:78) sebagai berikut :

$$n = \frac{N}{1 + N C^2} \dots\dots(1)$$

Keterangan :

- n : Jumlah sampel
- N : Jumlah populasi
- C : Persentase kelonggaran ketidaktelitian karena kesalahan pengambilan sampel

yang masih dapat ditolerir/diinginkan.

Ukuran sampel ditentukan dengan tingkat kelonggaran sebesar 5% sehingga perhitungan diatas didapat jumlah sampel sebagai berikut:

$$n = \frac{102}{1 + 102 (0,05)^2}$$

$$= 81$$

Berdasarkan perhitungan di atas, maka peneliti mengambil sampel dalam penelitian ini berjumlah 81 responden. Metode pengambilan sample menggunakan *Proportionate Stratified Random Sampling*, Teknik ini digunakan bila populasi mempunyai anggota/unsur yang tidak homogeny dan berstrata secara proposional (Sugiyono, 2006:92). Responden yang dipilih adalah awak kapal PT.Tanto Intim Line yang masuk Pelabuhan Surabaya berjumlah 81 orang

**3. Analisis data**

Jawaban yang diperoleh dari responden dan sesuai dengan nilai variabel yang telah ditetapkan selanjutnya akan dianalisis dengan menggunakan alat bantu program komputer *SPSS 17,0 for windows*. Analisis kuantitatif dilakukan untuk menggambarkan hubungan antara variabel dalam penelitian dengan menggunakan perhitungan statistik. Adapun

tes (uji) statistik yang digunakan untuk menganalisis data adalah sebagai berikut :

**a. Uji Validitas**

Validitas adalah seberapa jauh alat dapat mengukur hal atau subyek yang ingin diukur (Iqbal Hasan,2004). Rumus korelasi yang digunakan untuk menghitung validitas yang terkenal adalah rumus korelasi *product moment* yaitu sebagai berikut :

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

Keterangan :

- r : Koefisien korelasi
- n ; Jumlah sampel
- X : Variabel bebas
- Y : Variabel terikat

**b. Uji Reliabilitas**

Reliabilitas artinya memiliki sifat dapat dipercaya. Suatu alat ukur dikatakan memiliki reliabilitas apabila dipergunakan berkali-kali oleh peneliti yang sama atau oleh peneliti yang lain tetap akan memberikan hasil yang sama. Jadi reliabilitas adalah seberapa jauh konsistensi alat ukur untuk dapat memberikan hasil yang sama dalam mengukur hal atau subyek yang sama (Iqbal Hasan, 2004).

Suatu konstruksi quitioner dikatakan reliabel jika nilai ( $\alpha$ ) lebih besar dari 0,6.

**c. Analisis Regresi Linear Berganda**

Analisis ini digunakan untuk menganalisis pengaruh antara variabel independen (X) yaitu Pengaturan Dinas Jaga pelabuhan (X1) dan Beban kerja awak kapal (X2) terhadap variabel dependen (Y) yaitu kinerja.

Model penelitian yang digunakan pada penelitian ini :

$$Y = a + b_1 \cdot X_1 + b_2 \cdot X_2 + \mu \dots \dots$$

(3)

Keterangan :

- Y : Kinerja
- a : Konstanta
- b<sub>1</sub>, b<sub>2</sub> : Koefisien regresi berganda faktor penelitian
- X<sub>1</sub> : Faktor kepemimpinan
- X<sub>2</sub> : Faktor motivasi kerja
- μ : Variabel lain yang tidak terdeteksi

#### d. Pengujian Hipotesis

Alat pengujian hipotesis yang digunakan adalah :

- 1) Uji t – test (Uji Parsial)  
 Pengujian ini digunakan untuk menganalisis pengaruh masing – masing variabel independen (X) yaitu pengaturan dinas jaga (X<sub>1</sub>) dan beban kerja awak kapal (X<sub>2</sub>) terhadap variabel dependen (Y) yaitu Kinerja.

Kriteria pengujian :

- a)  $H_0 : b = 0$   
 Artinya tidak ada pengaruh yang positif dan signifikan antara variabel independen (X) yaitu pengaturan dinas jaga pelabuhan (X<sub>1</sub>) dan beban kerja (X<sub>2</sub>) terhadap

variabel dependen Y yaitu kinerja.

- b)  $H_a : b \neq 0$   
 Artinya ada pengaruh yang positif dan signifikan antara variabel independen (X) yaitu pengaturan dinas jaga pelabuhan (X<sub>1</sub>) dan beban kerja awak kapal (X<sub>2</sub>) terhadap variabel dependen (Y) yaitu kinerja.
  - c) Level of signifikan jika  $\alpha = 0,05$  atau 95 %
  - d) Jika  $t_{hitung} > t_{tabel}$   
 $H_a$  diterima : Artinya secara individu ada pengaruh yang positif dan signifikan antara variabel independen (X) yaitu pengaturan dinas jaga (X<sub>1</sub>) dan beban kerja awak kapal (X<sub>2</sub>) terhadap variabel dependen Y yaitu kinerja.
  - e) jika  $t_{hitung} < t_{tabel}$   
 $H_0$  diterima : artinya secara individu tidak ada pengaruh yang positif dan signifikan antara variabel independent (X) yaitu pengaturan dinas jaga pelabuhan (X<sub>1</sub>) dan beban kerja awak kapal (X<sub>2</sub>) terhadap variabel dependen (Y) yaitu kinerja.
- 2) Uji F – test (Uji Simultan)  
 Pengujian ini digunakan untuk menganalisis pengaruh secara bersama- sama atau simultan antara variabel independen (X) yaitu

pengaturan dinas jaga pelabuhan (X1) dan beban kerja kapal awak (X2) terhadap variabel dependen (Y) yaitu kinerja.

Kriteria pengujian :

a)  $H_0 : b = 0$

Artinya secara simultan tidak ada pengaruh yang positif dan signifikan antara variabel independent (X) yaitu pengaturan dinas jaga (X1) dan beban kerja awak kapal (X2) terhadap variabel dependen (Y) yaitu kinerja.

b)  $H_a : b \neq 0$

Artinya secara simultan ada pengaruh yang positif dan signifikan antara variabel independent (X) yaitu pengaturan dinas jaga (X1) dan beban kerja awak kapal (X2) terhadap variabel dependen (Y) yaitu kinerja.

c) Level of signifikan jika  $\alpha = 0,05 = 95 \%$

d) Jika  $F_{hitung} > F_{tabel}$

e)  $H_a$  diterima : Artinya secara simultan ada pengaruh yang positif dan signifikan antara variabel independen (X) yaitu pengaturan dinas jaga pelabuhan dan beban kerja awak kapal (X2) terhadap variabel dependen (Y) yaitu kinerja

f) Jika  $F_{hitung} < F_{tabel}$

Artinya secara simultan tidak ada

pengaruh yang positif dan signifikan antara variabel independent (X) yaitu pengaturan dinas jaga (X1) dan beban kerja awak kapal (X2) terhadap variabel dependen (Y) yaitu Kinerja

**e. Koefisien Determinasi ( $R^2$ )**

Digunakan untuk mengetahui besar sumbangan variabel independent (X) yaitu pengaturan dinas jaga pelabuhan (X1) dan beban kerja awak kapal (X2) terhadap variabel dependen (Y) yaitu kinerja.

Rumus yang digunakan :

$$R^2 = r^2 \times 100 \% \dots\dots\dots (4)$$

Keterangan :

R : Koefisien korelasi

berganda

r : Koefisien korelasi parsial

**4. Hasil**

Uji validitas dan reliabilitas dilakukan terlebih dahulu sebelum penelitian yang sebenarnya dilakukan,. Uji validitas dan reliabilitas dari jawaban 81 responden untuk menentukan pernyataan-pernyataan kuesioner mana yang dinyatakan valid dan kehandalan dari alat ukur konsep variabel tersebut.

**1. Uji Validitas**

Kevalidan suatu item pertanyaan diukur dengan pengujian validitas. Untuk menguji valid atau tidaknya pertanyaan yang akan diajukan dengan membandingkan nilai r hitung (*Corrected item total correlation*), dibandingkan dengan nilai r tabel dengan tingkat kepercayaan 95% (0,05).

a. Item jawaban valid bila r hitung > r tabel



- b. Item jawaban tidak valid bila  $r$  hitung <  $r$  tabel diperoleh nilai *Corrected item total correlation* ( $r$  hitung) dan ke 12 pertanyaan dapat disajikan sebagai berikut :

Berdasarkan hasil perhitungan dengan alat bantu SPSS ver.13.0

**Tabel 1. Hasil uji validitas**

Variabel Penelitian	r hitung	r tabel	Kesimpulan
<b>Pengaturan Dinas Jaga (X1)</b>			
<b>Pelabuhan</b>			
Pernyataan no. 1	0,408	0,219	Valid
Pernyataan no. 2	0,282	0,219	Valid
Pernyataan no. 3	0,414	0,219	Valid
<b>Beban Kerja (X2)</b>			
Pernyataan no. 1	0,293	0,219	Valid
Pernyataan no. 2	0,530	0,219	Valid
Pernyataan no. 3	0,454	0,219	Valid
<b>Kinerja (Y)</b>			
Pernyataan no. 1	0,570	0,219	Valid
Pertanyaan no. 2	0,385	0,219	Valid
Pertanyaan no. 3	0,321	0,219	Valid

Sumber : Data primer yang diolah

Berdasarkan tabel 1, dapat di ketahui bahwa hampir seluruh butir jawaban responden memiliki nilai  $r$  hitung >  $r$  tabel (0,219), Uji Reliabilitas

Digunakan untuk menguji sejauh mana keandalan suatu alat

pengukur untuk dapat digunakan lagi dalam penelitian yang sama. Dengan menggunakan rumus alpha maka didapat koefisien reliabilitas untuk masing-masing indikator yang diringkas pada tabel 2 berikut ini

## 2. Uji Reliabilitas

**Tabel 2. Hasil uji reliable**

No	Variabel	Alpha	Kesimpulan
1.	Pengaturan Dinas Jaga Pelabuhan (X1)	0,617	Reliabel
2.	Beban Kerja (X2)	0,610	Reliabel
3.	Kinerja (Y)	0,643	Reliabel

Sumber : Data primer yang diolah

Dari hasil diatas dapat dijelaskan bahwa variabel-variabel dalam penelitian ini andal atau reliabel karena

memiliki koefisien alpha yang lebih besar dari 0,60

## 3. Analisis Regresi Linier Berganda

Persamaan garis regresi berganda adalah untuk mengetahui pengaruh variabel bebas (Pengaturan dinas jaga pelabuhan, beban kerja) terhadap variabel terikat (kinerja)

Output perhitungan (dan hasil regresi tersebut dapat diringkas pada tabel 3 diperoleh persamaan garis regresi berganda, yaitu :

**Tabel 3. Ringkasan Hasil Perhitungan**

Variabel	Koefisien	t - rasio	Prog - sig	Kesimpulan
Konstan	1,986	1,664		Signifikan
Pengaturan Dinas Jaga	0,337	3,360	0,001	Signifikan
Beban kerja	0,470	4,154	0,000	Signifikan
R <sup>2</sup>	0,531			
F – hitung	44,175	(Prob – sig = 0,000)		
N	81			

**Sumber :** Data primer yang diolah

Berdasarkan ringkasan diatas diperoleh persamaan sebagai berikut:

$$Y = 1,986 + 0,337 X_1 + 0,470 X_2 + \mu$$

a. Koefisien regresi (X<sub>1</sub>) Pengaturan Dinas Jaga Pelabuhan sebesar 0,542

Pengaturan Dinas jagaberpengaruh positif terhadap kinerja, hal ini dapat dipertegas lagi jika variabel pengaturan dinas jaga pelabuhan ditingkatkan sebesar 1 satuan, sedangkan variabel lain dianggap konstan maka akan berpengaruh terhadap peningkatan kinerja sebesar 0,337 satuan.

b. Koefisien regresi (X<sub>2</sub>) beban kerja sebesar 0,470

Beban kerja berpergaruh positif terhadap kinerja, hal ini dapat dipertegas lagi jika variabel beban kerja ditingkatkan sebesar 1 satuan, sedangkan variabel lain dianggap konstan maka akan berpengaruh terhadap peningkatan kinerja sebesar 0,470 satuan.

#### 4. Uji Hipotesis

##### 1. Uji t

Uji t (uji parsial) digunakan untuk

menganalisis apakah ada pengaruh antara variabel bebas (Pengaturan dinas jaga, beban kerja) terhadap variabel terikat (kinerja) secara parsial. yang mana sebelum di lakukan pengujian hipotesis dapat dilakukan sebagai berikut:

Hipotesis yang diajukan

Ho : Tidak ada pengaruh yang positif dan signifikan antara pengaturan dinas jaga, beban kerja secara parsial terhadap kinerja

Ha : Ada pengaruh yang positif dan signifikan antara Pengaturan dinas jaga, motivasi kerja secara parsial terhadap kinerja.

Sedang untuk mengetahui hasil dan uji t ini dapat dilihat beberapa ketentuan dibawah ini:

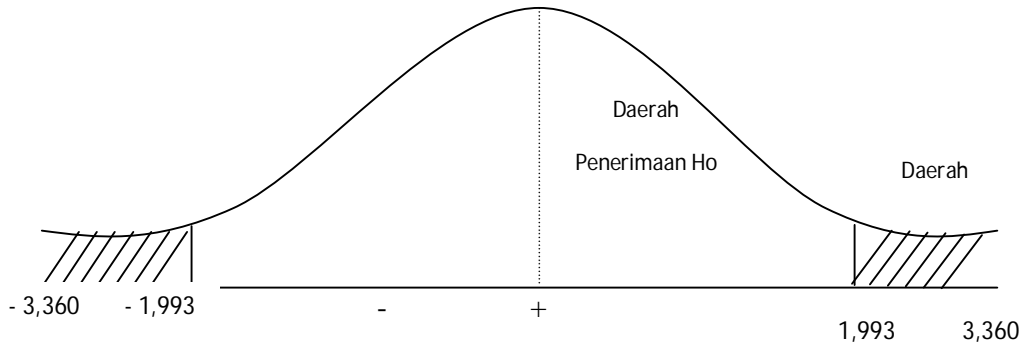
- a. Apabila t hitung > t tabel maka Ho ditolak  
Apabila t hitung < t tabel maka Ho diterima
- b. Tingkat  $\alpha = 0,05$
- c. Uji dua sisi (*two tail test*)
- d. t tabel = 1.993
- e. Uji Hipotesis antara Variabel Pengaturan Dinas jaga

pelabuhan terhadap kinerja

Berdasarkan pada hasil perhitungan diperoleh t hitung variabel  $X_1$  (pengaturan) sebesar 3,360 dan test hipotesis diatas diperoleh t hitung lebih besar dan t

tabel ( $3,360 > 1,993$ ), dengan demikian hipotesis nol ditolak. Sehingga dapat diartikan bahwa vaniabel  $X_1$  (pengaturan dinas jaga) memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kinerja.

Secara grafis pengujian t hitung dapat ditunjukkan sebagai berikut:



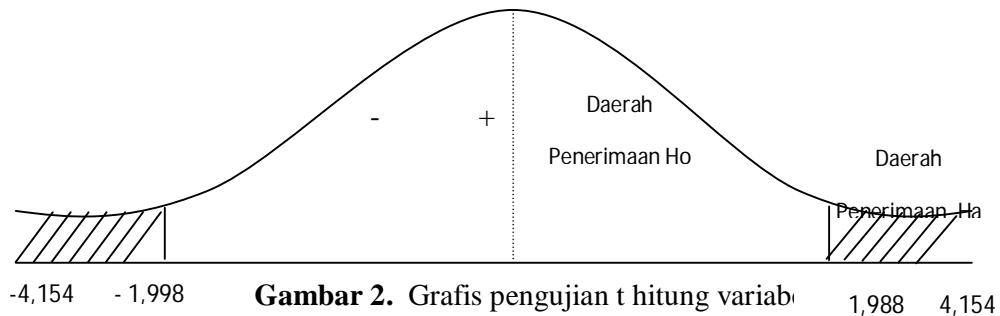
**Gambar 1.** Grafis pengujian t hitung pada variabel  $X_1$

Uji Hipotesis antara variabel motivasi kerja terhadap kinerja.

Berdasarkan pada hasil perhitungan diperoleh t hitung variabel  $X_2$  (beban kerja) sebesar 4,154 dan test hipotesis diatas diperoleh t hitung lebih besar dan t tabel ( $4,154 >$

$1,993$ ), dengan demikian hipotesis nol ditolak. Sehingga dapat diartikan bahwa variabel  $X_2$  (beban kerja) memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kinerja.

Secara grafis pengujian t hitung dapat ditunjukkan sebagai berikut:



**Gambar 2.** Grafis pengujian t hitung variabel

**2. Uji F**

Uji F digunakan untuk menganalisis apakah variabel bebas (Pengaturan dnas jaga pelabuhan, beban kerja) secara simultan (bersama-sama) mempunyai pengaruh signifikan terhadap variabel terikat

(kinerja)

a. Hipotesis yang diajukan

$H_0$  : Tidak ada pengaruh secara simultan antara variabel bebas (pengaturan dinas jaga

pelabuhan,  
beban kerja)  
terhadap  
variabel terikat  
(kinerja)

Ha : Ada pengaruh  
secara simultan  
variabel bebas  
(pengaturan  
dinas jaga  
pelabuhan,  
beban kerja )  
terhadap  
variabel terikat  
(kinerja).

b. Tingkat  $\alpha = 0,05$

c. F tabel = 4,98

Hasil perhitungan program SPSS diperoleh F hitung sebesar 44,175. Berdasarkan pengujian diatas, terlihat F hitung > F tabel (44,175 > 4,98). Ini berarti Ho ditolak yang menyatakan bahwa secara bersama – sama terdapat pengaruh yang nyata antara variabel pengaturan dinas jaga, beban kerja terhadap kinerja

### 3. Uji Koefisien Determinasi

Uji koefisien determinasi digunakan untuk mengetahui berapa persen variasi variabel dependen dapat diterangkan oleh variasi dan variabel independen. Dan hasil perhitungan diperoleh nilai koefisien determinasi ( $R^2$ ) sebesar 0,531. Hal ini berarti 53,1% variasi variabel kinerja dipengaruhi oleh oleh pengaturan dinas jaga Pelabuhan, beban kerja. Sedangkan sisanya 46,9% diterangkan variabel lain diluar model persamaan.

## 5. Penutup

### 5.1 Simpulan

Hipotesis pada penelitian ini terbukti benar hal ini dapat dibuktikan berdasarkan hasil uji hasi

nilai regresi linier berganda dan juga dibuktikan dengan uji t dan F , dari hasil uji t yaitu bahwa terdapat pengaruh yang positif dan signifikan antara variabel pengaturan dinas jaga di pelabuhan dengan kinerja awak kapal saat dinas jaga di pelabuhan, bahwa terdapat pengaruh yang positif dan signifikan antara beban kerja awak kapal dengan kinerja awak kapal saat dinas jaga di pelabuhan. Dan dari hasil uji F terbukti benar bahwa secara bersama- sama variabel pengaturan dinas jaga dan variabel beban kerja awak kapal terhadap kinerja awak kapal saat dinas jaga di pelabuhan.

Hasil pengolahan data diperoleh nilai R berganda sebesar 0,531 Koefisien korelasi berganda tersebut menunjukkan bahwa antara variabel Pentingnya pengaturan dinas jaga pelabuhan dan beban kerja awak kapal memiliki hubungan yang kuat terhadap variabel Kinerja awak kapal saat dinas jaga di pelabuhan.

### 5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan yang diambil maka dapat dikemukakan saran dari penelitian ini adalah manajemen kapal utama perusahaan pada penelitian ini dan perusahaan pelayaran lainnya secara umum harus memperhatikan pengaturan dinas jaga di pelabuhan dan beban kerja awak kapal sesuai regulasi nasional dan internasional, walaupun sudah sesuai pengaturannya supaya dilakukan pengawasan dari pihak perusahaan tentang pelaksanaannya supaya kinerja awak kapal semakin baik.

### Daftar Pustaka

Branch, 1995, Dictionary Of Shipping Internasional Business Trade Terms and Abbrivation. London

International Maritime Organization  
1995, STCW Convention  
With Resolution Of 1995  
Conferance and Subsequence  
Amandement to the  
Convention Code.London

Iqbal Hasan, 2002, Metodologi dan  
Aplikasinya, Ghalia,  
Indonesia, Jakarta

Hasibuan, 1984, Managemen Dasar  
Pengertian dan Masalah.  
Jakarta Pusat.Gunung Agung

Tim PIP Semarang, 2002, Dinas  
Jaga Di Kapal.Politeknik  
Ilmu Pelayaran  
Semarang.Semarang

Tim Penyusun Politeknik Pelayaran  
Surabaya Bridge Resources  
Management Politeknik  
Pelayaran Surabaya Surabaya

Triton PB, 2007, Managemen  
Sumber Daya Manusia.  
Yogyakarta Tugu Publisher

Umar.Husein, 2004, Riset Sumber  
Daya Manusia Jakarta,  
Gramedia Utama Jakarta

---