

# **KARYA ILMIAH TERAPAN**

## **PENGARUH PELAYANAN JASA PENYANDARAN KAPAL TERHADAP EFEKTIVITAS WAKTU SANDAR KAPAL PADA PT BERJAYA SAMUDERA INDONESIA**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan  
Program pendidikan Diploma IV

**ALFIN HIBATUL 'ALIMI**

**NIT:07.19.002.1.08**

**PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT**

**PROGAM DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA  
TAHUN PELAJARAN 2022/2023**

**PENGARUH PELAYANAN JASA PENYANDARAN KAPAL  
TERHADAP EFEKTIVITAS WAKTU SANDAR KAPAL PADA  
PT BERJAYA SAMUDERA INDONESIA**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan  
Program pendidikan Diploma IV

**ALFIN HIBATUL 'ALIMI**

**NIT:07.19.002.1.08**

**PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT**

**PROGAM DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA  
TAHUN PELAJARAN 2022/2023**

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Alfin Hibatul 'Alimi  
Nomor Induk Taruna : 07.19.002.1.08  
Progam Studi : Diploma IV Transportasi Laut

Menyatakan bahwa proposal yang saya tulis dengan judul : **“PENGARUH PELAYANAN JASA PENYANDARAN KAPAL TERHADAP EFEKTIVITAS WAKTU SANDAR KAPAL PADA PT BERJAYA SAMUDERA INDONESIA”**. Merupakan karya asli dan seluruh ide yang ada dalam proposal tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan di atas terbukti tidak benar. Maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya

SURABAYA, 10 Juli 2023



Alfin Hibatul 'Alimi

**PERSETUJUAN SEMINAR  
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : PENGARUH PELAYANAN JASA  
PENYANDARAN KAPAL TERHADAP  
EFEKTIVITAS WAKTU SANDAR KAPAL  
PADA PT BERJAYA SAMUDERA INDONESIA

Nama Taruna : Alfin Hibatul ‘Alimi  
NIT : 07.19.002.1.08  
Program Studi : Diploma IV Transportasi Laut

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat diseminarkan

SURABAYA, JULI 2023

Menyetuju

Pembimbing I



**Otri Wani Sihaloho,S.ST**  
Penata Tk.I (III/d)  
NIP. 198610172010122004

Pembimbing II



**Dyah Ratnaningsih,S.S., M.Pd**  
Penata Tk.I (III/d)  
NIP. 198003022005022001

Mengetahui  
Ketua Program Studi Transportasi Laut  
Politeknik Pelayaran Surabaya



**Faris Nofandi,S.Si.T.,M.Sc**  
Penata Tk.(III/d)  
NIP.198411182008121003

**PENGESAHAN**  
**KARYA ILMIAH TERAPAN**

PENGARUH PELAYANAN JASA PENYANDARAN KAPAL TERHADAP  
EFEKTIVITAS WAKTU SANDAR KAPAL PADA PT BERJAYA  
SAMUDERA INDONESIA

Disusun dan diajukan oleh:

Alfin Hibatul ‘Alimi

07.19.002.1.08

Sarjana Terapan Transportasi Laut

Telah dipertahankan di depan panitia ujian

Politeknik Pelayaran Surabaya

Pada tanggal Agustus 2023

Menyetuju

Penguji I



**Dian Junita Arisusanty, S.S.IT., M.M**

Penata Tk. I (III/d)

NIP.197606292010122001

Penguji II



**Dyah Ratnaningsih, S.S., M.Pd**

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 198003022005022001

Penguji III



**Otri Wani Sihaloho, S.ST**

Penata Tk. I (III/d)

NIP.198610172010122004

Mengetahui

Ketua Program Studi Transportasi Laut  
Politeknik Pelayaran Surabaya



**Faris Nofandi, S.Si.T., M.Sc**

Penata Tk. (III/d)

NIP.198411182008121003

## KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan yang maha Esa atas limpahan kasih dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan karya ilmiah terapan ini.

Dalam penyusunan proposal ini tentang PENGARUH PELAYANAN JASA PENYANDARAN KAPAL TERHADAP EFEKTIVITAS WAKTU SANDAR KAPAL PADA PT BERJAYA SAMUDERA INDONESIA.

Dalam penyelesaian penulisan karya ilmiah terapan ini penulis mengalami banyak kesulitan dan hambatan,tetapi berkat bantuan dan dorongan dari para pembimbing penulisan karya ilmiah terapan ini dapat terselesaikan. Untuk itu tanpa mengurangi rasa hormat penulis mengucapkan banyak terimakasih kepada yang terhormat:

1. Allah SWT karena atas ridho-Nya penulis dapat menyelesaikan karya ilmiah terapan ini dengan baik dan tepat waktu.
2. Bapak Heru Widada, M.M selaku direktur Politeknik Pelayaran Surabaya beserta jajarannya yang telah menyediakan fasilitas dan pelayanan, sehingga penulis dapat menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini.
3. Bapak Faris Novandi S.Si.T.,M.Sc selaku Ketua progam studi Transportasi Laut yang telah memberikan dukungan dan motivasi yang sangat besar bagi penulis dalam menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini.
4. Ibu Otri Wani Sihaloho,S.ST selaku dosen pembimbing I yang senantiasa meluangkan waktunya dan dengan sabar memberikan dukungan ,semangat serta bimbingan dalam menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini.
5. Ibu Dyah Ratnaningsih,S.S., M.Pd selaku pembimbing II yang senantiasa meluangkan waktunya dan dengan sabar memberikan semangat serta bimbingan dalam menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini.
6. Seluruh Civitas Akademik ,Staff dan Dosen Pengajar Jurusan Transportasi Laut Politeknik Pelayaran Surabaya.
7. Saya sangat berterima kasih kepada ibu dan bapak saya yang telah memberikan semangat untuk saya menyusun proposal ini
8. Tak lupa saya sangat berterima kasih kepada Selvia A yang telah membantu saya dalam pengerjaan KIT ini.

9. Dan saya berterima kasih kepada teman-teman saya taruna taruni politeknik pelayaran surabaya batch X dalam hal cerita indahny kehidupan di asrama, khususnya teman saya Ahmad Ulil , Annatasya Buldant, Candra Dwi, Satria Adi yang telah membantu pengerjaan KIT ini.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan Karya Ilmiah Terapan ini, masih terdapat banyak kekurangan, baik dari susunan kalimat serta pembahasan materi akibat keterbatasan penulis dalam menguasai materi. Oleh karena itu dengan penuh kerendahan hati penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun dan berguna bagi penulis dalam kesempurnaan Karya Ilmiah Terapan ini.

Surabaya,10 juli 2023

Alfin Hibatul ‘Alimi

## ABSTRAK

Alfin Hibatul 'Alimi *pengaruh pelayanan jasa penyandaran kapal terhadap efektivitas waktu sandar kapal pada pt berjaya samudera Indonesia.* Dibimbing oleh Ibu Otri Wani Sihaloho,S.ST selaku dosen pembimbing I dan Ibu Dyah Ratnaningsih,S.S., M.Pd selaku pembimbing II.

Transportasi laut di Indonesia tumbuh pesat. Permintaan layanan efisien dan handal meningkat sejalan pertumbuhan ekonomi. PT Berjaya Samudera Indonesia, perusahaan pelayaran swasta, berperan penting dengan tiga tongkang dan enam kapal SPOB 3500 DWT yang mengangkut minyak kelapa sawit.

Penelitian fokus pada penyandaran kapal untuk bongkar muat. Tujuannya mengidentifikasi faktor-faktor yang memengaruhi layanan penyandaran dan dampaknya pada efisiensi sandar kapal. Metode: kuesioner, observasi, analisis data. Dalam penelitian ini, 20 responden berpartisipasi. Hasil analisis menunjukkan hubungan kuat antara layanan penyandaran dan efisiensi waktu sandar kapal. Koefisien determinasi 93,7% menggambarkan pengaruh signifikan layanan penyandaran terhadap efektivitas waktu sandar kapal.

Kata kunci : pelayanan penyandaran kapal, efektifitas waktu sandar



## **ABSTRACT**

*Alfin Hibatul 'Alimi the effect of ship docking services on the effectiveness of ship berthing time at PT Berjaya Samudra Indonesia. Supervised by Mrs. Otri Wani Sihaloho, S.ST. as supervisor I and Mrs. Dyah Ratnaningsih, S.S., M.Pd as supervisor II.*

*Sea transportation in Indonesia is growing rapidly. Demand for efficient and reliable services increases in line with economic growth. PT Berjaya Samudra Indonesia, a private shipping company, plays an important role with three barges and six SPOB 3500 DWT vessels transporting palm oil.*

*Research focuses on berthing of ships for loading and unloading. The aim is to identify the factors that affect docking services and their impact on ship berthing efficiency. Methods: questionnaires, observation, data analysis. In this study, 20 respondents participated. The results of the analysis show a strong relationship between docking service and ship berthing time efficiency. The coefficient of determination of 93.7% illustrates the significant effect of berthing services on the effectiveness of the ship's berthing time.*

*Keywords: ship docking service, effectiveness of docking time*

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>PERNYATAAN KEASLIAN.....</b>	<b>ii</b>
<b>PERSETUJUAN SEMINAR.....</b>	<b>iii</b>
<b>PENGESAHAN .....</b>	<b>iv</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>v</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>vii</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR TABEL.....</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>xii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	2
C. Batasan Masalah.....	2
D. Tujuan Penelitian .....	3
E. Manfaat Penelitian .....	3
<b>BAB II LANDASAN TEORI .....</b>	<b>4</b>
A. Review Penelelitian Sebelumnya .....	4
B. Landasan Teori.....	9
C. Kerangka Pikir Penelitian .....	19
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>20</b>
A. Jenis Penelitian.....	20
B. Tempat Dan Waktu Penelitian .....	20
C. Sumber Data.....	21

D. Teknik Pengumpulan Data.....	21
E. Teknik Analisis Data.....	23
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>27</b>
A. Kondisi Umum Perusahaan.....	27
B. Hasil Penelitian .....	34
C. Pembahasan .....	51
<b>BAB V PENUTUP .....</b>	<b>53</b>
A. KESIMPULAN .....	53
B. SARAN .....	53
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>55</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>57</b>

## DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2.1 Review Penelitian Sebelumnya .....	4
Tabel 3.1 Interval Rata-Rata Jawaban Responden.....	24
Tabel 4.1 Deskripsi Responden berdasarkan Jenis Kelamin .....	34
Tabel 4.2 Deskripsi Responden berdasarkan Usia .....	35
Tabel 4.3 Deskripsi Responden berdasarkan Ijazah .....	36
Tabel 4.4 Hasil Kuesioner variabel X.....	37
Tabel 4.5 Hasil kuesioner variabel Y .....	38
Tabel 4.6 jawaban responden X.1 .....	40
Tabel 4.7 jawaban responden X.2 .....	41
Tabel 4.8 jawaban responden X.3 .....	42
Tabel 4.9 jawaban responden X.4 .....	42
Tabel 4.10 jawaban responden X.5 .....	43
Tabel 4.11 jawaban responden Y1 .....	44
Tabel 4.12 jawaban responden Y.2 .....	44
Tabel 4.13 jawaban responden Y.3 .....	45
Tabel 4.14 jawaban responden Y.4 .....	46
Tabel 4.15 jawaban responden Y5 .....	47
Tabel 4.16 Uji Validasi(X).....	47
Tabel 4.17 Uji Validasi (Y).....	48
Tabel 4.18 Uji Reliabilitas .....	49
Tabel 4.19 Analisis Linear Sederhana .....	49
Tabel 4.20 Model Summary.....	50

## DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Kapal Sandar .....	14
Gambar 2.2 Kerangka Pikir Penelitian.....	19
Gambar 4.1 Struktur Organisasi Perusahaan.....	28
Gambar 4.2 Struktur Organisasi Kapal .....	30
Gambar 4.3 Deskripsi Responden berdasarkan Jenis Kelamin.....	35
Gambar 4.4 Deskripsi Responden berdasarkan Usia .....	35
Gambar 4.5 Deskripsi Responden berdasarkan Ijazah.....	36

# BAB I PENDAHULUAN

## A. Latar Belakang

Transportasi laut di Indonesia sangat berkembang pesat maka dari itu PT. Berjaya Samudera Indonesia ikut adil dalam perkembangan tersebut. PT. Berjaya Samudera Indonesia merupakan perusahaan pelayaran swasta yang memiliki 3 tongkang (*tugboat*) dan 6 kapal SPOB (*self propelled oil barge*) 3500 DWT adalah kapal yang beroperasi pada perairan lokal Indonesia di wilayah pulau Sumatera dan Kalimantan. Kapal SPOB 3500 DWT direncanakan untuk mengangkut minyak kelapa sawit CPO (*crute palm oil*). Kecepatan kapal tersebut dirancang memiliki kecepatan 10 kn.pada kapal SPOB memiliki tangki berjumlah 8 unit yang memiliki fungsi untuk menampung minyak yang nantinya akan didistribusikan. Dalam hal ini untuk pengisian minyak kelapa sawit CPO (*crute palm oil*) memerlukan sandar dalam pengisian tangki-tangkinya.

Selama kegiatan sandar kapal terkadang muncul permasalahan yaitu penanganan keluar masuk kapal. Berbagai kendala teridentifikasi dalam pelaksanaannya, seperti informasi kedatangan kapal yang tidak akurat, proses bongkar muat kapal, dan tidak dapat menyediakan fasilitas sandar karena dermaga masih ditempati oleh kapal lain atau lokasi belum memiliki izin. Jika tidak segera ditangani akan menghambat kelancaran operasional kapal selama berada di pelabuhan. <sup>(1)</sup>

Pentingnya jasa keagenan terhadap perilaku komersial dalam bidang pelayaran itu sendiri sangat berpengaruh terhadap kepuasan setiap perusahaan, sehingga setiap perusahaan yang bergerak dalam bisnis pelayaran dapat memperoleh keuntungan. Dengan pelayanan yang berkualitas dan cepat, pengguna jasa juga dapat memperoleh keuntungannya sendiri, begitu pula sebaliknya, pengguna jasa dapat menyelesaikan pekerjaannya dengan lancar dan mudah. Namun, di balik kesuksesan industri jasa, ada juga jasa yang baik dan buruk. <sup>(2)</sup>

Dalam beberapa bulan terakhir terjadi keterlambatan pelayanan pemanduan pada beberapa kapal. Keterlambatan yang sering terjadi pada proses saat kapal melakukan permohonan tambat sampai petugas pandu datang dan naik ke kapal (*Waiting time*) serta saat kapal mulai bergerak dari lokasi labuh sampai kapal bertambat di dermaga (*Approach time*) dimana hal tersebut sangat mempengaruhi kinerja PT. Pelindo IV Saumlaki, sehingga harus dilakukan pengukuran tingkat kinerjanya. Dalam mengukur dan menilai tingkat kinerja pelayanan pemanduan kapal, *Waiting time*/waktu tunggu kapal dan *Approach time* / waktu pelayanan pemanduan dianggap paling dapat menilai kinerja tersebut apakah memenuhi standar atau tidak.<sup>(3)</sup>

Berdasarkan hasil review dari penelitian terdahulu, sehingga Penulis mengambil judul: "PENGARUH PELAYANAN JASA PENYANDARAN KAPAL TERHADAP EFEKTIVITAS WAKTU SANDAR KAPAL PADA PT BERJAYA SAMUDERA INDONESIA".

## **B. Rumusan Masalah**

Rumusan masalah adalah sebuah rumusan yang menyatakan atau mempertanyakan secara jelas masalah yang dibahas dalam KIT.

Adapun Rumusan masalah yang ada dalam KIT ini adalah :

1. Faktor apa saja yang mempengaruhi pelayanan jasa penyandaran kapal dalam kegiatan penyandaran kapal pada PT. Berjaya Samudera Indonesia ?
2. Bagaimana pengaruh pelayanan jasa penyandaran kapal terhadap efektifitas waktu sandar kapal pada PT. Berjaya Samudera Indonesia ?

## **C. Batasan Masalah**

Batasan masalah yang digunakan peneliti adalah pelayanan jasa penyandaran kapal pada PT. Berjaya Samudera Indonesia.

#### **D. Tujuan Penelitian**

1. Mengetahu faktor apa saja yang mempengaruhi pelayanan jasa penyandaran kapal pada PT. Berjaya samudera Indonesia
2. Mengetahu bagaimana pengaruh pelayanan jasa penyandaran kapal terhadap efektivitas waktu sandar kapal pada PT. Berjaya Samudera Indonesia

#### **E. Manfaat Penelitian**

1. Bagi peneliti

Penelitian ini merupakan kesempatan bagi penulis untuk menerapkan teori-teori yang sudah didapat dan menambah pengetahuan penulis tentang pelayanan jasa penyandaran kapal.

2. Bagi perusahaan

Memberi masukan untuk perusahaan dalam menganalisis jasa penyandaran kapal yang berguna untuk evaluasi kinerja pekerja di atas kapal.

3. Bagi politeknik pelayaran surabaya

Penelitian ini dapat menambah pengetahuan hasil penelitian dilapangan selama praktik darat dan sebagai sumber bacaan serta refrensi bagi yang membutuhkan para taruna-taruni Politeknik Pelayaran Surabaya.



## BAB II LANDASAN TEORI

### A. Review Penelitian Sebelumnya

Tabel 2.1 Review Penelitian Sebelumnya

No.	Penulis	Judul Penelitian	Rumusan Masalah	Hasil
1.	R dias(2021)	Kegiatan penyandaran kapal lct bintang samudra 8 oleh perusahaan pelayaran pt bintang manunggal pratama cabang Pontianak di Kalimantan Barat	<p>1. Dokumen kapal apa saja yang dipersiapkan dalam pelayanan kedatangan dan keberangkatan kapal LCT Bintang Samudra 8 ?</p> <p>2. Syarat apa saja yang di butuhkan untuk mendukung proses kedatangan sampai keberangkatan kapal LCT Bintang Samudra 8 ?</p> <p>3. Biaya apa saja yang timbul dalam proses penanganan kegiatan penyandaran kapal LCT Bintang Samudra 8</p> <p>4. Bagaimana proses penerapan system VMS (Vessel Managemnt System) dalam pelayanan keagaenan penyandaran kapal LCT Bintang Samudra 8 di PT</p>	<p>Pada penelitian sebelumnya lebih membahas penerapan system VMS (Vessel Management System) dalam pelayanan keagaenan penyandaran kapal</p>

			<p>Bintang Manunggal Pratama ?</p> <p>5. Apa saja hambatan yang dialami dalam proses pelayanan penyandaran kapal LCT Bintang Samudra 8 oleh PT Bintang Manunggal Pratama?</p>	
2.	Muhammad shakti (2019)	<p>Prosedur penyandaran kapal mv. kanway galaxy oleh pt. samudera indonesia di pelabuhan tanjung emas Semarang</p>	<p>1. Dokumen apa saja yang dibutuhkan dalam pelayanan kapal ?</p> <p>2. Instansi pihak – pihak mana saja yang terkait dalam proses clearence kapal ?</p> <p>3. Bagaimana prosedur penyandaran kapal pada PT.Samudera Indonesia Tbk ?</p> <p>4. Hambatan – hambatan apa saja yang dihadapi dan cara mengatasinya ?</p>	<p>Pada penelitian sebelumnya lebih membahas tentang prosedur clearence kapal</p>
3.	Agus Susanto (2021)	<p>Pengaruh kinerja pelayanan pemanduan kapal berdasarkan <i>waiting time</i> dan <i>aprouch time</i> di PT. pelindo iv (persero) Saumlaki</p>	<p>1. Standar kinerja berdasarkan SK. Dirjent Hubla</p> <p>2. Kinerja dan perhitungan <i>wainting time</i></p> <p>3. Kinerja dan perhitungan <i>aprouch time</i></p> <p>4. Indentifikasi</p>	<p>Pada penelitian sebelumnya lebih mengacu kepada kinerja pelayanan pemanduan kapal berdasarkan <i>WAITING TIME</i> dan <i>APROACH</i></p>

			faktor tidak tercapainya kinerja <i>approach time</i>	<i>TIME</i>
4.	Sayed andreansyah (2021)	Pengaruh faktor yang mempengaruhi waktu sandar kapal di pelabuhan galang <i>anchorage pt snepac indo service</i> Batam	<p>1. Apakah faktor kualitas kinerja berpengaruh terhadap waktu sandar kapal di pelabuhan Galang <i>Anchorage PT Snepac Indo Batam</i>?</p> <p>2. Apakah faktor produktivitas bongkar muat berpengaruh terhadap waktu sandar kapal Di Pelabuhan Galang <i>Anchorage PT Snepac Indo Service</i> Batam?</p> <p>3. Apakah faktor alat bongkar muat berpengaruh terhadap waktu sandar kapal di pelabuhan Galang <i>Anchorage PT Snepac Indo Service</i> Batam?</p> <p>4. Apakah faktor kualitas kinerja,</p>	Pada Penelitian sebelumnya lebih mengacu kepada faktor apa yang mempengaruhi waktu sandar

			<p>produktivitas bongkar muat, alat bongkar muat berpengaruh secara simultan terhadap waktu sandar kapal?</p>	
5.	Rosmawita saleh (2010)	<p>PENGARUH TERJADINYA KETERLAMBATAN PENYANDARAN KAPAL TANKER PT PERTAMINA DI PELABUHAN TANJUNG PRIOK</p>	<p>Meminimalkan masalah yang terjadi pada saat penyandaran kapal</p>	<p>1. Masih adanya kendala dalam proses penyandaran kapal yang disebabkan kapal datang terlambat atau tidak sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan.</p> <p>2. Akibat yang ada dari keterlambatan kapal sandar : Biaya yang dibebankan kepada pihak owner bertambah tinggi, kondisi</p>

				<p>psikis petugas Operasiona l yang bertugas.</p> <p>3. Kesiapan Unit Kerja Operasiona l dalam penyandara n kapal sejauh ini tidak menjadi penyebab utama keterlamba tan penyandara n kapal namun disebabkan oleh pihak kapal.</p> <p>4. Karena fasilitas pelabuhan yang dimiliki Pertamina dan mereka yang menetapka n <i>Berthing Prospectny</i> a, sehingga kapal Tanker</p>
--	--	--	--	---

				yang datang terlambat tidak dapat langsung sandar.
--	--	--	--	--

## B. Landasan Teori

Sebagai pendukung pembahasan karya ilmiah terapan mengenai pengaruh pelayanan jasa penyandaran kapal terhadap efektivitas waktu sandar kapal pada PT. Berjaya Samudera Indonesia, maka perlu diketahui dan dijelaskan beberapa teori penunjang yang diambil oleh penulis dari beberapa sumber pustaka yang berkaitan dengan pembahasan Karya ilmiah terapan ini sehingga dapat menyempurnakan penulisan karya ilmiah terapan.

### 1. Pengertian Pengaruh

Pengertian pengaruh menurut Badudu dan Zaun (2001:1031) yaitu sebagai berikut :

“Pengaruh adalah (1) daya yang menyebabkan sesuatu yang terjadi; (2) sesuatu yang dapat membentuk atau mengubah sesuatu yang lain; (3) tunduk atau mengikuti karena kuasa atau kekuatan orang lain”.

Dari pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa pengaruh merupakan sumber daya yang dapat membentuk atau mengubah sesuatu yang lain. Sehingga, dalam penelitian ini penulis meneliti mengenai seberapa besar daya yang ada atau yang ditimbulkan oleh pelaksanaan *Event Marketing* dalam mempertahankan Loyalitas Pendengar.

## 2. Pengertian Pelayanan

Menurut Barata dalam (Atmadjati, 2018:1) mengemukakan bahwa “Pelayanan adalah suatu kegiatan atau urutan kegiatan yang terjadi dalam interaksi langsung antara seseorang dengan orang lain atau mesin secara fisik, dan menyediakan kepuasan pelanggan”. Sedangkan menurut kamus besar bahasa Indonesia (KBBI), arti kata pelayanan adalah perihal atau cara melayani. arti lainnya dari pelayanan kemudahan yang diberikan sehubungan dengan jual beli barang atau jasa.

Menurut (Freddy, 2017) Pelayanan prima adalah suatu pelayanan terbaik dalam memenuhi harapan dan kebutuhan pelanggan. Dengan kata lain pelayanan prima merupakan suatu pelayanan yang memenuhi standar kualitas yang sudah ditentukan.

Kualitas pelayanan merupakan salah satu elemen penting yang menjadi pertimbangan bagi pelanggan dalam melakukan pembelian suatu produk. Menurut Putri dan Utomo (2017: Jurnal Simplex Volume 2, Nomor 1, April 2019 43 74) mengemukakan bahwa kualitas pelayanan merupakan suatu ukuran untuk menilai bahwa suatu barang atau jasa telah mempunyai nilai guna seperti yang dikendaki atau dengan kata lain suatu barang atau jasa dianggap telah memiliki mutu apabila berfungsi atau mempunyai nilai guna seperti yang diinginkan. Kualitas pelayanan dapat dikatakan pula sebagai tolak ukur untuk menilai kualitas dari suatu barang atau jasa.

Berdasarkan pengertian konsep di atas maka dapat peneliti simpulkan bahwa pelayanan adalah kegiatan dalam rangka melayani pelanggan guna menunjang suatu kegiatan.

### 3. Pengertian Jasa

Pengertian Jasa adalah perbuatan yang diperlukan orang lain. pengertian jasa adalah layanan atau servis. sementara itu, pada bidang ekonomi, pengertian jasa adalah aktivitas, kemudahan, manfaat, dan sebagainya yang dapat dijual kepada orang lain (konsumen) yang menggunakan atau menikmati.

Menurut kotler, pengertian jasa adalah setiap tindakan atau untuk kerja yang ditawarkan oleh salah satu pihak ke pihak lain yang secara prinsip intangibel dan tidak menyebabkan perpindahan kepemilikan apapun. Produksinya bisa terkait dan bisa juga tidak terikat pada suatu produk fisik.

Dari pengertian di atas maka dapat peneliti simpulkan bahwa pengertian jasa adalah suatu kegiatan kerja yang dilakukan untuk para pengguna jasa.

### 4. Pengertian kapal

Pengertian kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang atau barang di area perairan. Sedangkan istilah dalam bahasa Inggris, kapal dibedakan menjadi dua yaitu *ship* yang berarti kapal besar dan *boat* kapal lebih kecil. Sedangkan menurut Sutiyar (1994:4) yang menyatakan bahwa kapal adalah kendaraan pengangkut atau barang di laut, sungai dan sebagainya. Menurut Suyono (2005:115) kapal merupakan kendaraan pengangkut penumpang dan barang di perairan. Dengan ini kapal memiliki beberapa ukuran dan muatan yang berbeda-beda. Adapun jenis-jenisnya terbagai menjadi :

#### a. *Conventional Liner Vessel* (Kapal Barang Biasa)

Kapal yang beroperasi dengan jadwal tetap dan membawa muatan umum (*General Cargo*).

#### b. *Pallet Vassel* (Semi Kontainer)

Kapal yang mengangkut muatan per unit-unit atau *pre-pallet*.

#### c. *Full Container Vessel* (Kapal Petikemas)

Kapal yang mengangkut petikemas (*container*).

#### d. Ro-Ro



Kapal yang didesain untuk mengangkut orang dan kendaraan.

e. *Lighter Carrier* (Pengangkut Tongkang)

Kapal ini adalah variasi dari kapal pengangkut petikemas sebagai pengganti petikemas, kapal ini mengangkut tongkang bermuatan.

f. *Bulk Carrier* (Pengangkut Muatan Curah)

Kapal besar dengan satu *deck* yang mengangkut muatan curah.

g. *Offshore Supply Ship* (Kapal Pemasok Lepas Pantai)

Kapal yang di bangun dengan geladak luas guna mengangkut bahan-bahan dan peralatan serta makan bagi pengeboran minyak dan gas bumi.

h. *Passanger Ship* (Kapal Penumpang)

Kapal yang berfungsi untuk mengangkut penumpang antar pulau.

i. *Tug Boat* (Kapal Tunda)

Kapal ini berfungsi untuk membantu pelaksanaan penyandaran kapal.

j. *Tanker* (Kapal Minyak)

Kapal ini memiliki tangki-tangki yang tersusun yang digunakan untuk mengangkut minyak curah, cairan minyak, gas cair.

k. *Fishing Vessel* (Kapal Penangkap Ikan)

Kapal yang digunakan untuk menangkap ikan.

Dari pengertian di atas maka dapat peneliti simpulkan bahwa kapal adalah alat transportasi laut yang digunakan untuk mengangkut manusia atau barang.

## 5. Pengertian penyandaran

Pengertian penyandaran kapal menurut Ismail (2006:10) adalah proses yang dilakukan dalam kegiatan membantu untuk melaksanakan kegiatan di dermaga pelabuhan, Sedangkan menurut kepala operasional yang bertugas di pelabuhan proses sandar kapal di dermaga dalam dunia

pelayaran. Menyandarkan kapal di dermaga adalah salah satu aktifitas berlayar yang di temu ketika kapal tersebut akan melaksanakan kegiatan bongkar atau muat.

Sedangkan menurut *Oil Companie Internasional Marine Forum* (2010) menyatakan bahwa penyandaran kapal ialah olah gerak kapal untuk merapatkan atau mendekatkan kapal ke dermaga untuk kegiatan bongkar atau muat.

Dari pengertian di atas maka dapat peneliti simpulkan bahwa pengertian penyandaran kapal adalah proses atau perbuatan menyandarkan alat transportasi laut yang digunakan untuk kegiatan bongkar atau muat.

## 6. Pengertian Efektivitas

Pengertian efektivitas menurut John. M. Echols dan Hasan Shadily dalam kamus bahasa *Inggris-Indonesia* secara etimologi efektivitas dari kata efek yang artinya berhasil guna. Selain pengertian dari sudut bahasa, adapun beberapa pengertian efektivitas menurut para ahli.

Efektivitas menurut Kurniawan efektivitas adalah kemampuan melaksanakan tugas, fungsi (Operasi kegiatan program atau misi) suatu organisasi atau sejenisnya tanpa adanya tekanan atau ketegangan diantara pelaksanaanya.

Sedangkan menurut Hidayat, efektivitas adalah suatu ukuran yang menyatakan seberapa jauh target berupa kualitas, kuantitas, dan waktu telah tercapai dengan prinsip semakin besar presentase target yang dicapai maka semakin tinggi efektivitasnya.

Menurut Effendy, efektivitas adalah indikator dalam tercapainya sasaran atau tujuan yang telah ditentukan sebelumnya sebagai sebuah pengukuran dimana suatu target telah tercapai sesuai dengan apa yang telah direncanakan tersebut.

Dari pengertian di atas maka dapat peneliti simpulkan bahwa pengertian efektivitas adalah sebagai adanya suatu pengaruh, akibat, kesan. Efektivitas tidak hanya memberi pengaruh atau pesan akan tetapi

berkaitan dengan keberhasilan tujuan penetapan standar.

#### 7. Waktu sandar

Pengertian waktu sandar kapal menurut Suyono (2014) adalah waktu yang dipakai selama bertambat di dermaga untuk melaksanakan kegiatan bongkar atau muat yang dihitung sejak tali pertama terikat di dermaga sampai dengan lepasnya tali tambatan terakhir dari dermaga.

Waktu sandar menurut Suranto (2004:167) waktu sandar yaitu waktu lamanya kapal ditambatkan, dihitung sejak kapal di ikat di dermaga sampai di lepas.

Dari pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa waktu sandar kapal adalah waktu yang dilaksanakan untuk melaksanakan bongkar atau muat di dermaga



Gambar 2.1 Kapal Sandar

#### 8. Dokumen penyandaran kapal

Menurut FDC Dr. Sudjatmiko, Dokumen Kapal merupakan persyaratan atau sistem manajemen keselamatan yang bertujuan untuk menjamin kelayakan operasi kapal yang aman dan legalitas navigasi kapal.

##### a. Sertifikat kapal

Kelangsungan hidup kapal dagang dapat ditunjukkan dengan dokumen dan sertifikat sebagai berikut:

##### 1) *Certificate of Registry* (surat laut)

Ialah tanda pengenal kebangsaan kapal bahwa kapal tersebut termasuk kapal Indonesia dengan isi kotor 500 M<sup>3</sup> atau lebih, bukan kapal nelayan atau kapal pesiar.

2) *International Tonnage Certificate* (surat ukur)

Surat ukur merupakan surat kapal yang menyatakan ukuran kapal antara lain panjang dan lebar kapal serta tonase kapal yang berdasarkan hasil pengukuran. Tonase kapal ialah volume kapal yang menyatakan tonase kotor (*gross tonnage/GT*) dan tonase bersih (*net tonnage/NT*).

3) *Safemanning Certificate*

Sertifikat yang di keluarkan oleh pihak Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang digunakan awak kapal dalam memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi yang sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional menerangkan jumlah awak kapal yang diwajibkan dan sertifikat keahlian.

4) *International Oil Pollution Presentative Certificate*

Surat keterangan yang menerangkan bahwa kapal tidak mencemari udara dan pencemaran di laut.

5) *Hull Certificate*

Surat keterangan yang menjelaskan jenis klasifikasi lambung kapal dan jenis lambung kapal

6) *Load Line Certificate* (BKI Garis Muat)

Surat keterangan yang menyatakan batas garis muat maksimal dan minimal kapal.

7) *Liferaft Certificate*

Surat keterangan yang menyatakan bahwa pelampung penyelamat di gunakan pada saat gawat darurat.

8) *Cargo Ship Safety Equipment Certificate*

Surat keterangan yang menyatakan bahwa perlengkapan keselamatan dan navigasi kapal telah memenuhi persyaratan yang sudah di periksa oleh pihak *Marine Inspector* menurut standar keselamatan diatas kapal.

9) *Cargo Ship Safety Radio Certificate Ship*

Surat keterangan yang menyatakan bahwa kapal telah

memenuhi persyaratan yang sesuai dengan instalasi radio kapal dengan landasan perundang-undangan.

10) *Cargo Ship Safety Construction Certificate Ship*

Surat keterangan yang menyatakan kapal telah di periksa sesuai dengan landasan perundang-undangan antara lain kondisi bangunan, permesinan, dan perlengkapan yang telah memenuhi persyaratan.

9. Syarat penyandaran kapal

Syarat penyandaran menurut Lasse, (2016) Dalam pengurusan izin kapal di beberapa instansi, banyak syarat yang diurus oleh agen. Persyaratan yang sering diurus oleh agen pelayaran untuk proses docking dokumen kapal antara lain:

a. Dokumen kapal tiba

1) Surat penunjukan keagenan

Surat penunjukan keagenan untuk mewakili *ship owner* dalam rangka mengurus kegiatan kapal selama berada di Indonesia.

2) PKK (pemberitahuan kedatangan kapal)

Laporan rencana kedatangan kapal yang disampaikan oleh perusahaan angkutan laut nasional, penyelenggaraan angkutan laut khusus dan perusahaan angkutan laut rakyat kepada penyelenggara pelabuhan.

3) SPB datang

Dokumen yang dikeluarkan oleh syahbandar kepada setiap kapal yang akan meninggalkan pelabuhan sebelumnya.

4) *Crewlist*

Daftar nama dari seluruh anggota/awak kapal.

5) *Bill of lading*

*Bill of lading* merupakan tanda terima muatan di atas kapal, dimana si pengangkut menerangkan bahwa telah menerima

barang yang di angkut dan akan di kirimkan ke tempat tujuan yang tertera dan di serahkan kepada si penerima di sertai dengan perjanjian-perjanjian untuk penyerahan barang tersebut.

6) *Manifest*

Surat keterangan yang isinya daftar barang/ muatan yang telah dimuat di atas kapal.

b. Dokumen kapal sandar

1) RKBM (rencana kegiatan bongkar muat)

Laporan yang di buat oleh perusahaan bongkar muat kepada pihak pelabuhan untuk melakukan kegiatan bongkar muat di area pelabuhan.

2) SPOG (surat persetujuan olah gerak kapal)

Surat persetujuan yang di keluarkan oleh pihak Syahbandar dalam bentuk dokumen yang digunakan untuk berlayar dan perizinan untuk melakukan olah gerak kapal.

c. Dokumen kapal berangkat

1) LKK (laporan keberangkatan kapal)

Laporan rencana keberangkatan kapal yang dibuat oleh perusahaan pelayaran kepada pihak otoritas pelabuhan.

2) *bill off lading* jika ada muatan

*Bill of lading* merupakan tanda terima muatan di atas kapal, dimana si pengangkut menerangkan bahwa telah menerima barang yang di angkut dan akan di kirimkan ke tempat tujuan yang tertera dan di serahkan kepada si penerima di sertai dengan perjanjian-perjanjian untuk penyerahan barang tersebut.

3) *Manifest*

Surat keterangan yang isinya daftar barang/ muatan yang telah dimuat di atas kapal.

4) SPB (surat persetujuan berlayar)

Dokumen yang dikeluarkan oleh syahbandar kepada setiap kapal yang akan meninggalkan pelabuhan sebelumnya.

5) *Crewlist* berangkat

Daftar nama dari seluruh anggota/awak kapal.

6) Memorandum

Pelaporan yang berisi sertifikat kapal sebagai syarat sebelum keluar dari area pelabuhan dan sebagai dasar syahbandar mengeluarkan surat berlayar kapal

7) Buku kesehatan

Buku kesehatan yang diberikan kepada alat angkut kapal yang sudah diperiksa oleh tim kesehatan pelabuhan yang menyatakan bahwa kapal bebas dari tanda kehidupan tikus dan serangga.

d. Dokumen muatan

1) *Shipping Instruction* (SI)

Surat yang dimuat oleh *shipper*/pengirim *carrier*/kapal untuk menerima dan memuat muatan yang sudah tertera.

2) *Packing list*

dokumen yang dikeluarkan atau dibuat oleh pihak eksportir atau importir yang berisikan tentang barang yang hendak di ekspor maupun impor

3) *Bill of lading*

*Bill of lading* merupakan tanda terima muatan di atas kapal, dimana si pengangkut menerangkan bahwa telah menerima barang yang di angkut dan akan di kirimkan ke tempat tujuan yang tertera dan di serahkan kepada si penerima di sertai dengan perjanjian-perjanjian untuk penyerahan barang tersebut.

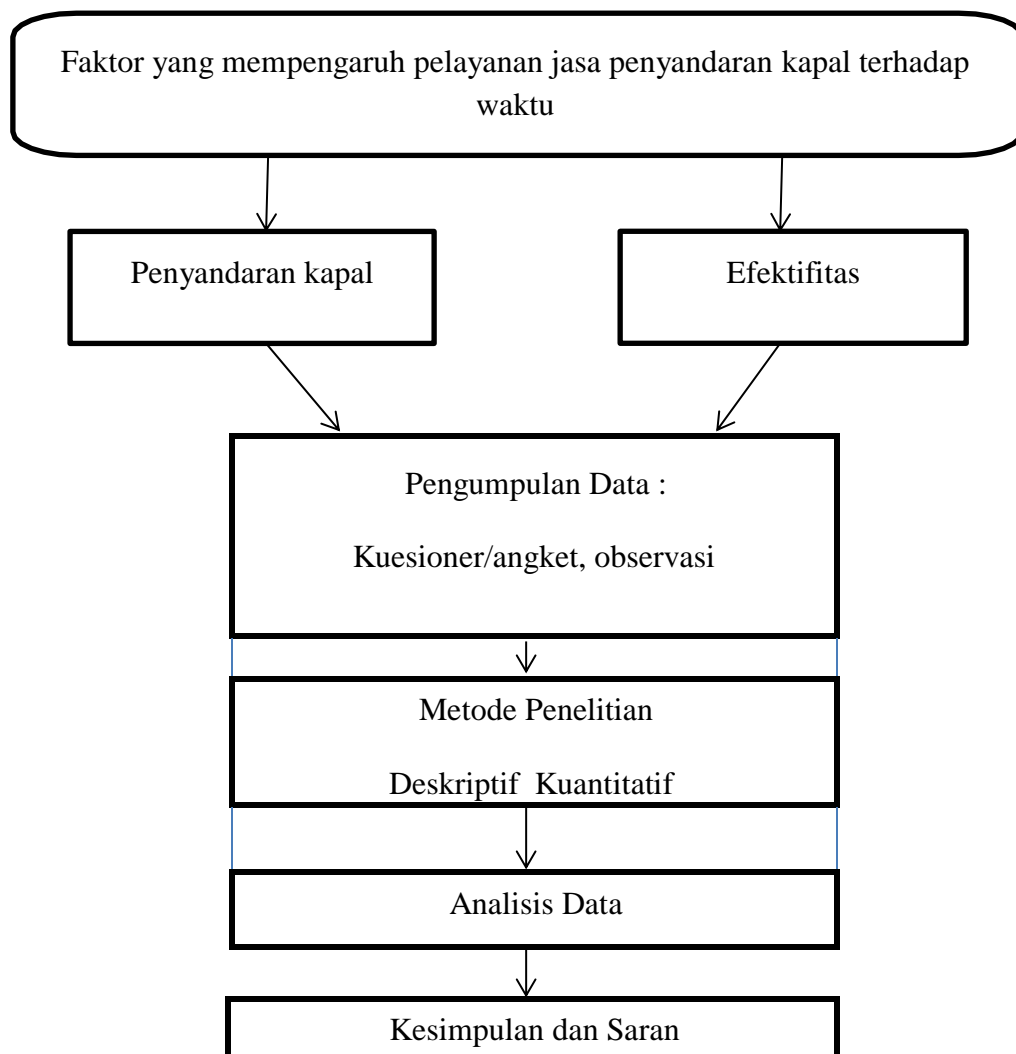
4) *Manifest*

Surat keterangan yang isinya daftar barang/ muatan yang telah dimuat di atas kapal.

### C. Kerangka Pikir Penelitian

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

Kerangka penelitian adalah panduan yang bertujuan untuk mempermudah penulis untuk memaparkan alur penulisannya. Sebelum karya ilmiah ditulis maka kerangka tulisan ilmiah merupakan langkah awal yang harus dilalui oleh penulis.



Gambar 2.2 Kerangka Pikir Penelitian



## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Jenis Penelitian**

Dalam penelitian ini penulis menggunakan jenis deskriptif kuantitatif, dimana tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh pelayanan jasa penyandaran kapal terhadap efektifitas waktu sandar kapal PT. BerjayaSamudera Indonesia. Pendekatan kuantitatif adalah pendekatan yang menekankan pada kombinasi antar logika deduktif dan penggunaan alat-alat kuantitatif dalam menginterpretasikan suatu fenomena “objektif”.

Pengertian kuantitatif menurut Arikunto (2019, hlm. 27) penelitian kuantitatif adalah metode penelitian yang sesuai dengan namanya, banyak dituntut menggunakan angka, mulai dari pengumpulan data, penafsiran terhadap data tersebut, serta penampilan hasilnya.

Penelitian kuantitatif merupakan angka atau bilangan yang sudah pasti sehingga dapat dirangkai dan juga memudahkan dalam membaca, serta mempermudah peneliti untuk membuat sebuah pemahaman (Sunyoto 2016).

Maka dapat peneliti ambil kesimpulan bahwa metode kuantitatif adalah metode penelitian yang berkaitan dengan angka-angka yang dianalisa dengan teknik statistik untuk menganalisa hasilnya.

Alasan penulis mengambil metode penelitian kuantitatif adalah pendekatan teknik kuantitatif sesuai dengan penelitian penulis yang bersifat deskriptif menggunakan kuesioner, dan pengumpulan data pengamatan (observasi).

#### **B. Tempat Dan Waktu Penelitian**

Tempat dan waktu penelitian yang dilaksanakan oleh peneliti sehingga dapat menyampaikan beberapa masalah sebagai berikut:

##### **a. Tempat penelitian**

Penelitian ini penulis lakukan pada saat ketika praktik darat

(PRADA) di PT. Berjaya Samudera Indonesia.

Nama perusahaan : PT. Berjaya Samudera Indonesia

Alamat : Lubuk Gaung, kec. Sungai Sembilan,  
kota  
Dumai, Riau

b. Waktu penelitian

Penelitian ini dilaksanakan pada saat peneliti melaksanakan praktik darat (prada) mulai tanggal 25 juli 2021 sampai dengan 15 april 2022 di PT. Berjaya Samudera Indonesia.

### C. Sumber Data

1. Sumber data

Sehubungan dengan penelitian ini jenis dan sumber data yang dibutuhkan dan digunakan dalam penelitian ini sebagai berikut:

a. Data primer

Data primer adalah data yang didapatkan dari hasil pengamatan langsung di lapangan. Data ini diperoleh dengan metode surve, antara lain mengamati, mengukur, dan mencatat langsung

b. Data sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh dan sumber kepustakaan seperti literatur, bahan kuliah, buku-buku, dan data dari perusahaan yang berhubungan dengan penelitian ini.

### D. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data menurut Sugiyono (2012:7) metode kuantitatif dinamakan metode tradisional, karena metode ini sudah cukup lama digunakan sehingga sudah mentradisi sebagai metode untuk penelitian. metode ini disebut sebagai metode positivistik karena berlandaskan pada filsafat positivisme. metode ini sebagai metode ilmiah/*scientific* karena telah memenuhi kaidah-kaidah ilmiah yaitu konkrit/empiris, obyektif, terukur, rasional, dan sistematis. metode ini juga

disebut metode discovery, karena dengan metode ini dapat ditemukan dan dikembangkan sebagai iptek baru. metode ini disebut metode kuantitatif karena data penelitiannya berupa angka-angka dan analisisnya menggunakan statistik.

Menurut Sugiyono (2012/137) berdasarkan teknik pengumpulan data penelitian kuantitatif dapat dilakukan dengan cara:

a. Kuesioner (angket)

Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawabnya. Serta merupakan teknik pengumpulan data yang efisien bila peneliti tahu dengan pasti variabel yang akan diukur dan tahu apa yang diharapkan dari responden. Kuesioner juga cocok digunakan jika jumlah responden cukup besar dan tersebar di wilayah yang luas.

b. Observasi

Observasi merupakan teknik pengumpulan data yang mempunyai ciri yang spesifik bila dibandingkan dengan teknik yang lain yaitu wawancara dan kuesioner. Karena observasi tidak selalu dengan obyek manusia tetapi juga obyek-obyek alam yang lain. Sutrisno Hadi, dalam Sugiyono (2012:145) mengemukakan bahwa, observasi merupakan suatu proses yang kompleks, suatu proses yang tersusun dari berbagai proses biologis dan psikologis. Dua diantara yang terpenting adalah proses-proses pengamatan dan ingatan.

Dari segi proses pelaksanaannya, observasi dapat dibedakan menjadi 2 yaitu observasi berperan serta (*participant observation*) dan observasi non partisipan (*non participant observation*).

Adapun dalam penulisan karya ilmiah terapan ini penulis menggunakan metode dengan menyebar kuesioner (angket) dan observasi.

## E. Teknik Analisis Data

Menurut Sugiyono (2019 : 95), merupakan model konseptual tentang bagaimana faktor yang telah diidentifikasi masalah penting.

### 1. Statistik deskriptif

Statistik deskriptif yaitu *statistic* yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa maksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi. Data penelitian peneliti analisis menggunakan *statistic* deskriptif merupakan data yang diperoleh dari populasi tidak diambil dari data sampel.

Data yang dianalisis dengan menggunakan *statistic* deskriptif yaitu dengan menyajikan data dalam bentuk tabel, grafik, diagram, pictogram, perhitungan modus, medan, mean, kuartil, desil, presentil.

Untuk keperluan analisis kuantitatif, maka jawaban diberi 1-5 yaitu:

- Sangat Setuju(SS) : skor 5
- Setuju (S) : skor 4
- Kurang Setuju (KS) : skor 3
- Tidak Setuju (TS) : skor 2
- Sangat Tidak Setuju (STS) : skor 1

Dalam mengukur penilaian per responden menjawab mengenai seluruh item pernyataan variable yang telah diberi bobot, dengan menggunakan rumus penilaian interval kelas rata-rata sebagai berikut:

$$P = \frac{\text{Rentang}}{\text{Banyak Kelas interval}}$$

Keterangan:

Rentang : Nilai Tertinggi- Nilai Terendah

Banyak Kelas Interval : 5

Berdasarkan rumus di atas, maka kita dapat menghitung

Panjang kelas

Interval sebagai berikut:

$$P = \frac{5 - 1}{5} = 0,8$$

Setelah menghitung interval dari kriteria penilaian maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

Tabel 3.1 Interval Rata-Rata Jawaban Responden

Interval	Keterangan
4,20 - 5,00	Sangat Baik (SB)
3,40 – 4,19	Baik (B)
2,60 – 3,39	Kurang Baik (KB)
1,80 – 2,59	Tidak Baik (TB)
1,00 – 1,79	Sangat Tidak Baik (STB)

Sumber : Sugiyono (2014)

Untuk menyusun skripsi ini, penulis menggunakan teknik data secara deskriptif kuantitatif, yaitu teknik yang menganalisis data dengan cara menyampaikan data-data yang ada dengan sejelas-jelasnya beserta masalah yang ada didalam skripsi ini.

## 2. Uji Instrumen

### a. Uji Validasi

Uji validitas dimaksudkan untuk mengukur sejauh mana alat pengukur itu mengukur karakteristik tertentu yang ingin dihitung. Pengukuran dimaksudkan untuk menunjukkan kevalidan alat ukur itu dalam kemampuan yang akan diukur.

Uji validitas menurut Ghozali (2006:45) uji validitas digunakan untuk mengukur sah atau valid tidaknya suatu kuesioner. Suatu kuesioner dikatakan valid jika pertanyaan pada kuesioner mampu untuk mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh kuesioner tersebut. Uji signifikansi dilakukan dengan cara membandingkan nilai  $r$  hitung dengan  $r$  tabel untuk *degree of freedom* ( $df$ ) =  $N-2$ , dalam hal ini  $n$  adalah jumlah sampel.

### b. Uji reliabilitas

Uji reliabilitas dilakukan untuk mengetahui konsistensi jawaban responden dari waktu ke waktu yang diperoleh dengan cara

menghitung koefisien alfa dengan menggunakan metode *alpha cronbach's*. Dengan kriteria pengujian tersebut, apabila hasil  $\sigma^2 > \alpha$  (Alfa Cronbach  $\alpha = 0,60$ ) maka alat ukur tersebut dinyatakan handal (*reliable*), dan sebaliknya apabila hasil  $\sigma^2 < \alpha$  (Alfa Cronbach  $\alpha = 0,60$ ) maka alat ukur tersebut adalah tidak handal (*reliable*). Uji reliabilitas dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan program SPSS Ver. 26 for windows.

### 3. Analisis Data

#### a. Regresi linier sederhana

Penulis menggunakan analisis regresi linier sederhana untuk menjawab pertanyaan penelitian dan mengungkapkan pengaruh antara satu variabel dengan variabel lainnya. Analisis regresi linier sederhana digunakan untuk mengukur hubungan linier antara variabel dependen (variabel yang ingin diprediksi) dan variabel independen (variabel yang digunakan sebagai prediktor). Metode ini memungkinkan peneliti untuk memperoleh pemahaman tentang seberapa kuat hubungan antara variabel tersebut dan apakah ada pengaruh yang signifikan.

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan program SPSS (*Statistical Program For Social Science*) sebagai alat untuk melakukan analisis regresi linier sederhana. SPSS merupakan perangkat lunak statistik yang sering digunakan dalam penelitian sosial dan ilmu-ilmu terkait. Melalui penggunaan SPSS, penulis dapat mengimpor data, melakukan analisis regresi linier sederhana, dan memperoleh hasil statistik yang relevan seperti koefisien regresi, nilai p, dan tingkat signifikansi.

Dengan menggunakan analisis regresi linier sederhana dan alat analisis SPSS, penulis dapat menjawab pertanyaan penelitian dan mengidentifikasi pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen secara statistik.

b. Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi ( $R^2$ ) digunakan untuk mengukur seberapa baik variabel independen ( $X$ ) dapat menjelaskan variasi dalam variabel dependen ( $Y$ ) dalam analisis regresi.  $R^2$  mengindikasikan persentase variasi dalam variabel dependen yang dapat dijelaskan oleh variabel independen.

Jika nilai  $R^2$  semakin besar, artinya persentase perubahan variabel dependen ( $Y$ ) yang dapat dijelaskan oleh variabel independen ( $X$ ) semakin tinggi. (Sujarweni, 2015).