

LAPORAN TUGAS AKHIR
KARYA ILMIAH TERAPAN

**PENGARUH FAMILIARISASI PRE EMBARKASI TERHADAP
KINERJA AWAK KAPAL DI PT PUPUK INDONESIA
LOGISTIK**



SULTON ADITYA
NIT 22393032028

disusun sebagai salah satu syarat
menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana Terapan

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
PROGRAM STUDI SARJANA TERAPAN
TRANSPORTASI LAUT
TAHUN 2026

LAPORAN TUGAS AKHIR
KARYA ILMIAH TERAPAN

**PRNGARUH FAMILIARISASI PRE EMBARKASI TERHADAP
KINERJA AWAK KAPAL DI PT PUPUK INDONESIA
LOGISTIK**



SULTON ADITYA
NIT 22393032028

disusun sebagai salah satu syarat
menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana Terapan

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
PROGRAM STUDI SARJANA TERAPAN
TRANSPORTASI LAUT
TAHUN 2026

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Sulton Aditya

Nomor Induk Taruna : 22393032028

Program Studi : Sarjana Terapan Transportasi Laut

Menyatakan bahwa Karya Ilmiah Terapan (KIT) yang saya teliti dengan judul:

PENGARUH FAMILIARISASI PRE EMBARKASI TERHADAP KINERJA AWAK KAPAL DI PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam Karya Ilmiah Terapan 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, 05 Maret 2026



SULTON ADITYA
NIT. 22393032028

**PERSETUJUAN UJI KELAYAKAN
PROPOSAL TUGAS AKHIR**

Judul : Pengaruh Familiarisasi Pre Embarkasi terhadap Kinerja Awak Kapal di PT Pupuk Indonesia Logistik
Program Studi : Sarjana Terapan Transportasi Laut
Nama : Sulton Aditya
NIT : 22393032028
Jenis Tugas Akhir : Prototype / Proyek / Karya Ilmiah Terapan*

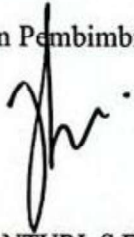
Keterangan: *(coret yang tidak perlu)

Dengan ini dinyatakan bahwa telah memenuhi syarat dan disetujui untuk dilaksanakan
Uji Kelayakan Proposal

Surabaya, 05 Januari 2026

Menyetujui,

Dosen Pembimbing I



(INTAN SIANTURI, S.E., M.M.Tr.)

Penata / (III/c)

NIP. 199402052019022003

Dosen Pembimbing II



(Dr. AGUS DWI SANTOSO, S.T., M.T., M.Pd.)

Penata TK. I / (III/d)

NIP. 197808192000031001

Ketua Program Studi
Sarjana Terapan Transportasi Laut



(Dr. ROMANDA ANNAS AMRULLAH, S.ST., M.M.)

Penata TK. I / (III/d)

NIP. 198406232010121005

**PERSETUJUAN SEMINAR
HASIL TUGAS AKHIR**

Judul : Pengaruh Familiarisasi Pre Embarkasi terhadap Kinerja Awak Kapal di PT Pupuk Indonesia Logistik
Program Studi : Sarjana Terapan Transportasi Laut
Nama : Sulton Aditya
NIT : 22393032028
Jenis Tugas Akhir : Prototype / Proyek / Karya Ilmiah Terapan*

Keterangan: *(coret yang tidak perlu)

Dengan ini dinyatakan bahwa telah memenuhi syarat dan disetujui untuk dilaksanakan
Seminar Hasil Tugas Akhir

Surabaya, 02 Maret 2026

Menyetujui,

Dosen Pembimbing I



(INTAN SIANTURI, S.E., M.M.Tr.)

Penata / (III/c)

NIP. 199402052019022003

Dosen Pembimbing II



(Dr. AGUS DWI SANTOSO, S.T., M.T., M.Pd.)

Penata TK. I / (III/d)

NIP. 197808192000031001

Ketua Program Studi
Sarjana Terapan Transportasi Laut



(Dr. ROMANDA ANNAS AMRULLAH, S.ST., M.M.)

Penata TK. I / (III/d)

NIP. 198406232010121005

**PENGESAHAN
PROPOSAL TUGAS AKHIR
KARYA ILMIAH TERAPAN**

**PENGARUH FAMILIARISASI PRE EMBARKASI TERHADAP KINERJA
AWAK KAPAL DI PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK**



Disusun oleh:

SULTON ADITYA
NIT. 22393032028

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji Hasil Tugas Akhir
Politeknik Pelayaran Surabaya

Surabaya, 08 Januari 2026

Mengesahkan,

Dosen Penguji I

(Dr. INDAH AYU JOHANDA PUTRI, S.E., M.Ak.)
Pembina / (IV/a)
NIP. 198609022009122001

Dosen Penguji II

(INTAN MANTURI, S.E., M.M.Tr.)
Penata / (III/c)
NIP. 199402052019022003

Dosen Penguji III

(Dr. AGUS DWI SANTOSO, S.T., M.T., M.Pd.)
Penata TK. I / (III/d)
NIP. 197808192000031001

Mengetahui,

Ketua Program Studi
Sarjana Terapan Transportasi Laut



(Dr. ROMANDA ANNAS AMRULLAH, S.ST, M.M.)
Penata TK. I / (III/d)
NIP. 198406232010121005

**PENGESAHAN
LAPORAN TUGAS AKHIR
KARYA ILMIAH TERAPAN**

**PENGARUH FAMILIARISASI PRE EMBARKASI TERHADAP KINERJA
AWAK KAPAL DI PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK**



Disusun oleh:

SULTON ADITYA
NIT. 22393032028

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji Hasil Tugas Akhir
Politeknik Pelayaran Surabaya

Surabaya, 05 Maret 2026

Mengesahkan,

Dosen Penguji I

(Dr. INDAH AYU JOHANDA PUTRI, S.E., M.Ak.)
Penata / (IV/a)
NIP. 198609022009122001

Dosen Penguji II

(INTAN SIANTURI, S.E., M.M.Tr.)
Penata / (III/c)
NIP. 199402052019022003

Dosen Penguji III

(Dr. AGUS DWI SANTOSO, S.T., M.T., M.Pd.)
Penata TK. I / (III/d)
NIP. 197808192000031001

Mengetahui,

Ketua Program Studi
Sarjana Terapan Transportasi Laut



(Dr. ROMANDA ANNAS AMRULLAH, S.ST., M.M.)
Penata TK. I / (III/d)
NIP. 198406232010121005

ABSTRAK

SULTON ADITYA, Pengaruh Familiarisasi Pre Embarkasi terhadap Kinerja Awak Kapal di PT Pupuk Indonesia Logistik. Dibimbing oleh Ibu Intan Sianturi dan Bapak Agus Dwi Santoso.

Familiarisasi pre embarkasi merupakan salah satu tahapan penting dalam kegiatan operasional pelayaran yang bertujuan untuk memastikan kesiapan awak kapal sebelum melaksanakan tugas di atas kapal. Kurangnya pemahaman awak kapal terhadap tugas, prosedur keselamatan, penggunaan peralatan keselamatan, serta lingkungan kerja berpotensi menurunkan kinerja dan meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan kerja di kapal. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh familiarisasi pre embarkasi terhadap kinerja awak kapal di PT Pupuk Indonesia Logistik. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan populasi seluruh awak kapal PT Pupuk Indonesia Logistik sebanyak 127 orang, dengan jumlah sampel sebanyak 60 responden yang ditentukan menggunakan teknik purposive sampling berdasarkan jabatan. Pengumpulan data dilakukan melalui kuesioner, wawancara, dan observasi. Teknik analisis data meliputi uji validitas, uji reliabilitas, analisis regresi linier sederhana, dan uji t. Hasil penelitian menunjukkan bahwa familiarisasi pre embarkasi berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja awak kapal yang ditinjau dari indikator pelaksanaan tugas, etika dan disiplin kerja, komunikasi, serta pemahaman lingkungan kerja, dibuktikan dengan nilai koefisien determinasi (R Square) sebesar 52,9% yang menunjukkan bahwa variasi kinerja awak kapal dapat dijelaskan oleh variabel familiarisasi pre embarkasi, sedangkan sisanya dipengaruhi oleh variabel lain di luar penelitian.

Kata Kunci: Familiarisasi, Kinerja, Awak Kapal

ABSTRACT

SULTON ADITYA, *The Effect of Pre-Embarkation Familiarization on the Performance of Crew Members at PT Pupuk Indonesia Logistik. Supervised by Ms. Intan Sianturi and Mr. Agus Dwi Santoso.*

Pre-embarkation familiarization is an important stage in shipping operations that aims to ensure the readiness of the crew before carrying out their duties on board. A lack of understanding among the crew regarding their duties, safety procedures, the use of safety equipment, and the work environment has the potential to reduce performance and increase the risk of workplace accidents on board. This study aims to analyze the effect of pre-embarkation familiarization on the performance of the crew of PT Pupuk Indonesia Logistik. This study uses a quantitative approach with a population of 127 crew members of PT Pupuk Indonesia Logistik and a sample size of 60 respondents determined using purposive sampling based on position. Data collection was carried out through questionnaires, interviews, and observations. Data analysis techniques included validity testing, reliability testing, simple linear regression analysis, and t-testing. The results of the study indicate that pre-embarkation familiarization has a positive and significant effect on the performance of crew members as measured by indicators of task performance, work ethics and discipline, communication, and understanding of the work environment. This is evidenced by a coefficient of determination (R Square) value of 52.9%, which shows that variations in crew performance can be explained by the variable of pre-embarkation familiarization, while the rest is influenced by other variables outside the scope of this study.

Keywords: *Familiarization, Performance, Crew*

KATA PENGANTAR

Segala Puji syukur kehadiran Allah SWT yang telah memberikan petunjuk dan usaha yang sungguh-sungguh sehingga peneliti dapat menyelesaikan karya ilmiah terapan yang berjudul “Pengaruh Familiarisasi Pre Embarkasi Terhadap Kinerja Awak Kapal di PT Pupuk Indonesia Logistik” sebagai salah satu persyaratan untuk meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (D-IV) program studi Sarjana Terapan Transportasi Laut Politeknik Pelayaran Surabaya.

Selama melakukan penelitian dan penyusunan karya ilmiah terapan ini, peneliti tidak lepas dari bantuan berbagai pihak. Untuk itu peneliti ingin menyampaikan terima kasih kepada Yth:

1. Bapak Moejiono, M.T., M.Mar.E., selaku Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya yang senantiasa membagikan semangat dan arahan untuk menimba ilmu sebanyak-banyaknya di kampus Poltekel Surabaya.
2. Bapak Dr. Romanda Annas Amrullah, S.ST., M.M.Tr., selaku Ketua Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Laut yang telah memberikan fasilitas pembelajaran untuk mengembangkan minat dan pengetahuan di bidang transportasi laut di Poltekel Surabaya
3. Intan Sianturi, S.E, M.M.Tr., selaku Dosen Pembimbing I yang telah membantu peneliti memberikan bimbingan, arahan, serta saran terkait materi
4. Agus Dwi Santoso, S.T, M.T., M.Pd., selaku Dosen Pembimbing II yang telah memberikan arahan dan bimbingan terkait metode penulisan skripsi secara detail kepada peneliti.
5. Ibu Harianik dan Bapak Mujiran selaku orang tua kandung dari peneliti yang selalu memanjatkan doa dan harapan terbaik untuk melancarkan peneliti dalam pengerjaan skripsi.
6. Seluruh Pegawai Kantor PT. Pupuk Indonesia Logistik yang sudah membimbing peneliti dalam melaksanakan praktik darat, memberikan arahan terkait judul yang diteliti dan memberikan bantuan untuk mengumpulkan data penelitian.
7. Serta Rekan-rekan taruna/i prodi Sarjana Terapan Transportasi Laut angkatan 41 yang telah memberikan dorongan dan bantuan dalam penyusunan skripsi.

Peneliti menyadari bahwa Karya Ilmiah Terapan ini masih jauh dari kesempurnaan, untuk itu kepada pembaca diharapkan dapat memberikan kritik dan saran yang membangun bagi Karya Ilmiah Terapan ini.

Akhir kata peneliti berharap hasil skripsi ini bermanfaat. Semoga Tuhan melimpahkan rahmat-Nya dan memberkati kepada kita semua. Aamiin

Surabaya, 10 Maret 2026

Peneliti

Sulton Aditya
NIT. 22393032028

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN.....	ii
PERSETUJUAN UJI KELAYAKAN PROPOSAL TUGAS AKHIR.....	iii
PERSETUJUAN SEMINAR HASIL TUGAS AKHIR.....	iv
PENGESAHAN SEMINAR PROPOSAL	v
PENGESAHAN SEMINAR HASIL.....	vi
ABSTRAK	vii
<i>ABSTRACT</i>	viii
KATA PENGANTAR.....	ix
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Batasan Masalah	5
D. Tujuan Penelitian.....	6
E. Manfaat Penelitian.....	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	7
A. <i>Review</i> Penelitian Sebelumnya	7
B. Landasan Teori	8
C. Kerangka Penelitian	19

D. Hipotesis	20
BAB III METODE PENELITIAN	21
A. Jenis Penelitian	21
B. Populasi dan Sampel Penelitian.....	21
C. Tempat dan Waktu Penelitian.....	23
D. Definisi Operasional Variabel	24
E. Subjek Penelitian dan Teknik Pengumpulan Data	26
F. Teknik Analisis Data.....	29
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	33
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	33
B. Hasil Penelitian	42
C. Pembahasan.....	68
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	71
A. Simpulan	71
B. Saran.....	72
DAFTAR PUSTAKA.....	75
LAMPIRAN.....	77

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Grafik Kecelakaan Kapal Tahun 2024	2
Gambar 2.1 Kerangka Penelitian	19
Gambar 3.1 Lokasi PT Pupuk Indonesia Logistik	24
Gambar 3.2 Lobby PT Pupuk Indonesia Logistik.....	24
Gambar 4.1 Gedung PT Pupuk Indonesia Logistik	33
Gambar 4.2 Struktur Bagian Operasional PT Pupuk Indonesia Logistik	36
Gambar 4.3 Alur Kegiatan Familiarisasi Pre Embarkasi	43
Gambar 4.4 Uji Validitas Variabel X.....	59
Gambar 4.5 Uji Validitas Variabel Y.....	61
Gambar 4.6 Uji Reliabilitas Variabel X.....	64
Gambar 4.7 Uji Reliabilitas Variabel Y	64
Gambar 4.8 Hasil Analisis Regresi Linier Sederhana.....	65
Gambar 4.9 Hasil Uji t	66
Gambar 4.10 Hasil Koefisien Korelasi antara Variabel X dan Y	67

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Review Penelitian Terdahulu	7
Tabel 3.1 Skor Skala Likert	28
Tabel 3.2 Kategori Penilaian Kuesioner	28
Tabel 4.1 Nilai Kuesioner Pernyataan Variabel X.....	55
Tabel 4.2 Nilai Kuesioner Pernyataan Variabel Y.....	57
Tabel 4.3 Hasil Uji Validitas Variabel X.....	60
Tabel 4.4 Hasil Uji Validitas Variabel Y	62

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Safety Management Manual.....	77
Lampiran 2 Rundown Kegiatan	81
Lampiran 3 Checklist Materi	82
Lampiran 4 Absensi Awak Kapal	84
Lampiran 5 Dokumentasi Kegiatan Familiarisasi.....	85
Lampiran 6 Transkrip Wawancara	86
Lampiran 7 Dokumentasi Wawancara	88
Lampiran 8 Formulir Kuesioner	89
Lampiran 9 Diagram Data Awak Kapal.....	90
Lampiran 10 Data Tabulasi Responden	92
Lampiran 11 Nilai R Tabel	94
Lampiran 12 Nilai T Tabel.....	95
Lampiran 13 Kegiatan Pengisian Kuesioner.....	96

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Industri pelayaran memainkan peran penting dalam mendukung kegiatan ekonomi di dalam negeri maupun internasional. Lebih dari 90% perdagangan dunia menggunakan transportasi laut karena biaya yang lebih murah, kapasitas muatan yang besar, serta jangkauan yang luas. Di Indonesia, sebagai negara yang terdiri dari banyak pulau, transportasi laut menjadi sarana utama dalam mengangkut barang antar daerah dan memperkuat sistem distribusi serta rantai pasok nasional. Karena itu, keberhasilan sebuah kapal sangat bergantung pada kualitas kerja dan profesionalisme para awak kapal.

PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG), sebagai anak perusahaan dari PT Pupuk Indonesia (Persero), bergerak di bidang jasa pelayaran. Perusahaan ini khusus berperan dalam mendukung distribusi pupuk curah dan produk terkait lainnya. PILOG memiliki armada kapal bulk carrier dan tanker yang berperan penting dalam mengirimkan produk ke berbagai wilayah di Indonesia. Karena posisi strategisnya, kinerja para awak kapal PILOG sangat menentukan kelancaran distribusi logistik perusahaan. Selain itu, kinerja tersebut juga secara tidak langsung berkontribusi pada keamanan dan ketersediaan pangan di seluruh negeri.

Tingkat kecelakaan kapal di Indonesia mengalami peningkatan dalam dua tahun terakhir. Pada tahun 2024, terdapat 128 kasus kecelakaan kapal laut, naik sekitar 37,6% dibandingkan tahun sebelumnya yang hanya mencapai 93 kasus.

Kenaikan ini memicu perhatian besar karena berdampak pada keamanan pelayaran, kelancaran pengiriman barang, serta pertumbuhan sektor ekonomi maritim secara keseluruhan.



Gambar 1.1 Grafik Kecelakaan Kapal Tahun 2024

Sumber: <https://data.goodstats.id/statistic>

Menurut informasi dari Direktur Jenderal Perhubungan Laut, sekitar 90% kecelakaan kapal terjadi karena kesalahan manusia. Hal ini mencakup berbagai hal, seperti tidak patuh pada aturan keselamatan, kesalahan dalam mengatur muatan, pemuatan yang tidak sesuai dengan standar, hingga kurangnya kerja sama antar awak kapal. Data ini menunjukkan bahwa penting untuk meningkatkan pelatihan dan pemahaman awak kapal agar kecelakaan dapat dikurangi.

Namun, tantangan di lapangan menunjukkan bahwa masih ada kemungkinan masalah terkait kesiapan awak kapal, baik secara teknis maupun non-teknis. Awak kapal yang belum terbiasa dengan sistem kerja tertentu, jenis kapal yang berbeda, atau budaya kerja yang berbeda bisa mengurangi kinerja mereka. Untuk itu, program familiarisasi pre embarkasi bertindak sebagai

jembatan yang menyelaraskan standar kompetensi awak kapal dengan kebutuhan operasional perusahaan.

Kecelakaan kerja di atas kapal merupakan salah satu indikator penting dalam mengukur tingkat keselamatan operasional perusahaan pelayaran (Bariklana et al., 2025). Salah satu kasus yang terjadi di lingkungan PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) adalah insiden kebakaran yang terjadi di kapal KM Abusamah pada 30 Oktober 2022, saat kapal tersebut bersandar di dermaga PT Krakatau Bandar Samudera, Cigading, Banten. Meskipun tidak menimbulkan korban jiwa, kejadian tersebut menggambarkan adanya potensi bahaya serius yang berasal dari kelalaian manusia atau kurangnya kesiapan awak kapal dalam menghadapi kondisi darurat. Insiden ini menggarisbawahi pentingnya pelaksanaan program familiarisasi pre embarkasi bagi seluruh awak kapal agar mereka memahami secara menyeluruh prosedur keselamatan, cara pengoperasian peralatan, serta sistem penanganan darurat di kapal yang mereka tempati. Dengan demikian, kegiatan familiarisasi tidak hanya bertujuan untuk memenuhi regulasi keselamatan kerja, tetapi juga merupakan langkah pencegahan untuk meningkatkan kinerja dan mengurangi risiko kecelakaan di kapal milik PT Pupuk Indonesia Logistik.

Dalam bidang manajemen keselamatan pelayaran, kegiatan familiarisasi pre-embarkasi memiliki peran penting untuk mengurangi kesalahan kerja, meningkatkan kerja sama antar awak kapal, serta menegaskan pentingnya *Safety Management System* (SMS). *International Maritime Organization* (IMO) melalui *International Safety Management* (ISM) juga menekankan pentingnya proses familiarisasi sebagai bagian dari tugas perusahaan pelayaran

dalam memastikan kemampuan awak kapal (Maulana et al., 2025). Dengan demikian, familiarisasi bukan hanya prosedur administratif biasa, tetapi juga alat strategis dalam menjaga keselamatan, efisiensi, dan kinerja operasional kapal.

Familiarisasi di atas kapal adalah hal yang penting untuk memastikan keselamatan dan efisiensi kerja kapal. Dengan familiarisasi, semua awak kapal bisa mengerti tugas dan tanggung jawab masing-masing, serta bisa bekerja sama dengan baik dalam lingkungan yang berbahaya dan unik di atas kapal. Kegiatan ini dilakukan langsung di atas kapal agar para awak bisa mengenal dan menyesuaikan diri dengan lingkungan kerja di sana. Hal ini sangat penting bagi awak kapal yang baru saja bergabung, agar mereka bisa memahami tugas, tanggung jawab, serta prosedur yang berlaku di kapal tersebut.

Kinerja para awak kapal tidak hanya bergantung pada keterampilan teknis dan pengalaman kerja mereka, tetapi juga pada seberapa baik mereka memahami kondisi kapal, prosedur kerja, serta budaya perusahaan pelayaran. Untuk meningkatkan kesiapan dan kinerja awak kapal, perusahaan melakukan kegiatan familiarisasi sebelum mereka naik ke kapal. Kegiatan ini bertujuan mengenalkan para awak kapal kepada peralatan, prosedur keselamatan, standar operasional, serta sistem kerja yang berlaku di kapal, sebelum mereka secara resmi menjalankan tugasnya.

Dengan memperhatikan pentingnya peran pengenalan dokumen sebelum naik kapal terhadap kesiapan kerja awak kapal, sehingga peneliti tertarik untuk ikut meneliti peristiwa tersebut untuk menuangkan ide menulis dengan judul

“Pengaruh Familiarisasi Pre Embarkasi Terhadap Kinerja Awak Kapal di PT Pupuk Indonesia Logistik”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang terdapat pada penelitian ini, maka dapat ditentukan rumusan masalah yaitu:

1. Bagaimana alur kegiatan familiarisasi pre embarkasi di PT Pupuk Indonesia Logistik?
2. Bagaimana kinerja awak kapal di PT Pupuk Indonesia Logistik?
3. Bagaimana pengaruh familiarisasi pre embarkasi terhadap kinerja awak kapal di PT Pupuk Indonesia Logistik?

C. Batasan Masalah

Agar penelitian sesuai dengan yang diharapkan oleh peneliti, maka peneliti memberi batasan-batasan berikut:

1. Lingkup Masalah

Dalam pemecahan masalah dibatasi pada kegiatan familiarisasi pre embarkasi terhadap kinerja awak kapal pada Januari-Juni tahun 2025.

2. Lingkup Lokasi

Penelitian ini dilakukan di kantor PT Pupuk Indonesia Logistik yang berada di Jl. Letjen S. Parman No. Kav. 101 2, Kecamatan Grogol Petamburan, Jakarta Barat.

3. Lingkup Waktu

Waktu penelitian dilakukan saat melakukan Praktik Darat (PRADA) pada

bulan Januari-Juni 2025.

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang terdapat pada penelitian ini, maka dapat ditentukan tujuan penelitian yaitu:

1. Untuk mengetahui alur kegiatan familiarisasi pre embarkasi di PT Pupuk Indonesia Logistik.
2. Untuk mengetahui kinerja awak kapal di PT Pupuk Indonesia Logistik.
3. Untuk mengetahui pengaruh familiarisasi pre embarkasi terhadap kinerja awak kapal di PT Pupuk Indonesia Logistik.

E. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis
 - a. Bagi lembaga pendidikan Politeknik Pelayaran Surabaya dapat dijadikan referensi dan pengembangan kualitas dan pengetahuan Pendidikan dalam proses pembelajaran.
 - b. Bagi pembaca penelitian ini diharapkan mampu meningkatkan wawasan ilmu transportasi laut utamanya pada familiarisasi pre embarkasi terhadap kinerja awak kapal.

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan membantu PT Pupuk Indonesia Logistik untuk memberi kegiatan familiarisasi terhadap awak kapal yang akan naik ke kapal/*onboard*.

BAB II
TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Tabel 2.1 Review Penelitian Terdahulu

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Jurnal	Metode Analisis	Hasil & Kesimpulan
1	Mursidi	Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Keselamatan Pelayaran (Studi Pada KSOP Tanjung Emas Semarang) (Mursidi, 2023)	Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan, Vol. 14 No. 1 (2023)	Kuantitatif	Hasil analisis penelitian menunjukkan bahwa variabel Sumber Daya Awak Kapal, Peralatan Telekomunikasi, dan Pemanduan berpengaruh positif serta signifikan terhadap Keselamatan Pelayaran, dengan Peralatan Telekomunikasi memiliki pengaruh paling dominan. Uji F juga membuktikan bahwa ketiga variabel secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap keselamatan pelayaran. Nilai Adjusted R Square sebesar 0,619 mengindikasikan bahwa 61,9% variasi keselamatan pelayaran dijelaskan oleh ketiga variabel tersebut, sementara 38,1% dipengaruhi faktor lain di luar penelitian.
2	Imam Ramadhan Nainggolan	Peningkatan Kinerja Crew Kapal Untuk Mengurangi Terjadinya Resiko Kecelakaan Di Km. Bahari 21 (Nainggolan, 2024)	Jurnal Penelitian Sanudra, Vol. 2 No. 1 (2024)	Kualitatif	Hasil penelitian menunjukkan bahwa kecelakaan kerja di kapal banyak terjadi akibat kurangnya pengawasan dan ketegasan pengawas dalam penerapan manajemen keselamatan kerja. Selain itu, sosialisasi prosedur keselamatan kepada ABK masih minim sehingga menimbulkan kurangnya pemahaman mengenai tugas dan tanggung jawab. Faktor lainnya adalah rendahnya kesadaran ABK terhadap pentingnya keselamatan dalam melaksanakan pekerjaan di atas kapal.

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Jurnal	Metode Analisis	Hasil & Kesimpulan
3	Nurwati	Pengaruh Keselamatan Kerja Dan Kesehatan Kerja Terhadap Kinerja Karyawan PT. Pelayaran Samas Agung Tunggal Perkasa Cabang Kendari (Nurwati, 2025)	Fortunate Business Review, Vol. 5 No. 1 (2025)	Kuantitatif	Hasil penelitian menunjukkan bahwa keselamatan kerja dan kesehatan kerja secara simultan berpengaruh positif serta signifikan terhadap kinerja karyawan PT Pelayaran Samas Agung Tunggal Perkasa Cabang Kendari. Secara parsial, keselamatan kerja terbukti berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja karyawan. Oleh karena itu, kesehatan kerja juga berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja karyawan perusahaan tersebut.

Sumber: Diolah peneliti, 2025.

Penelitian terdahulu umumnya berfokus pada aspek keselamatan kerja, pengawasan, dan faktor pendukung keselamatan pelayaran secara umum, tanpa menempatkan familiarisasi pre embarkasi sebagai variabel utama yang dianalisis secara spesifik. Selain itu, objek dan ruang lingkup penelitian sebelumnya masih bersifat umum, baik pada kapal niaga secara keseluruhan, otoritas pelabuhan, maupun karyawan perusahaan pelayaran, bukan pada awak kapal dalam satu perusahaan tertentu. Berbeda dengan penelitian terdahulu, penelitian ini secara khusus menelaah pengaruh familiarisasi pre embarkasi terhadap kinerja awak kapal di PT Pupuk Indonesia Logistik dengan indikator kinerja yang terukur dan kontekstual.

B. Landasan Teori

1. Familiarisasi

Familiarisasi adalah cara mengenalkan seseorang kepada lingkungan, situasi, atau konsep tertentu agar mereka merasa lebih akrab dan terbiasa.

Dalam bidang maritim, familiarisasi berarti mempersiapkan dan mengenalkan para awak kapal, terutama anggota baru, kepada lingkungan serta cara kerja di kapal. Menurut (Hasibuan, 2017), familiarisasi merupakan suatu hal yang sangat penting bagi awak kapal, khususnya bagi mereka yang baru bekerja di kapal. Dalam hal ini, perusahaan wajib memperhatikan proses familiarisasi dengan baik agar bisa berjalan efektif dan sesuai dengan prosedur yang ditentukan. Menurut (Marnis & Priyono, 2008), familiarisasi juga sesuai dengan elemen 6 dari ISM Code yang diterapkan oleh IMO (International Maritime Organization). Salah satu aturan wajib dalam code ini adalah familiarisasi bagi personil baru agar mereka memahami tugas dan tanggung jawabnya dengan benar, terutama terkait keselamatan kerja dan perlindungan lingkungan.

Familiarisasi di atas kapal sangat berpengaruh terhadap kinerja dan keselamatan kerja di kapal. Berikut beberapa pengaruh utama dari proses familiarisasi tersebut:

a. Pemahaman tugas sebagai anggota awak kapal

Familiarisasi merupakan langkah penting untuk memastikan setiap anggota kru memahami tugas dan tanggung jawab mereka dengan baik. Proses ini bertujuan meningkatkan keamanan, efisiensi, dan keseluruhan kinerja kapal. Berikut beberapa langkah yang bisa dilakukan dalam proses familiarisasi tersebut:

1) Penjelasan Tugas dan Tanggung Jawab

Setiap anggota awak kapal harus jelas tentang tugas dan tanggung jawabnya. Penyebaran peran secara tepat adalah kunci untuk

menjaga kinerja kapal secara keseluruhan.

2) Penguatan Kerja Sama Tim

Membangun semangat kerja sama dan komunikasi yang baik di antara anggota awak kapal. Oleh karena itu, melibatkan mereka dalam kegiatan atau latihan yang memperkuat kerja sama tim.

b. Pemahaman tentang prosedur keselamatan

Familiarisasi ini membantu awak kapal memahami dengan baik prosedur keselamatan yang harus diikuti di berbagai situasi. Ini mencakup prosedur darurat, cara menggunakan alat keselamatan, serta tindakan yang perlu dilakukan dalam situasi yang membutuhkan respons cepat. Dengan pemahaman yang baik, awak kapal bisa menghindari bahaya dan kecelakaan. Berikut adalah beberapa prosedur keselamatan yang biasa diterapkan di atas kapal:

1) Pengetahuan tentang Alat Keselamatan

Semua awak kapal dan penumpang harus tahu lokasi serta cara menggunakan alat keselamatan seperti jaket pelampung, alat pemadam api, peralatan penyelamatan, dan alat keselamatan lainnya. Mereka juga harus mengetahui cara mengenakan jaket pelampung dengan benar.

2) Evakuasi

Setiap orang harus mengetahui rute evakuasi dan titik berkumpul di atas kapal. Ini termasuk pengetahuan tentang perahu penyelamatan serta cara menggunakannya bila diperlukan.

3) Prosedur Pemberitahuan Darurat

Kapal biasanya dilengkapi dengan sistem pemberitahuan darurat. Semua orang harus tahu cara menggunakan sistem ini untuk melaporkan situasi darurat kepada awak kapal atau pusat kontrol.

4) Pemberitahuan dan Alarm Keselamatan

Setiap kapal memiliki alarm keselamatan yang diaktifkan bila terjadi situasi darurat. Semua orang harus merespons alarm ini dengan cepat dan mengikuti petunjuk yang diberikan.

5) Jaket Pelampung Darurat

Semua kapal harus memiliki jaket pelampung dan peralatan penyelamatan lainnya yang mudah diakses. Semua orang harus mengetahui cara menggunakannya serta kapan harus digunakan.

6) Peraturan Keselamatan Laut

Kapal harus mematuhi peraturan keselamatan laut yang berlaku, termasuk peraturan penggunaan jaket pelampung, alat keselamatan, serta peraturan lalu lintas di laut.

7) Pencegahan Kebakaran

Mencegah kebakaran adalah prioritas utama. Hal ini melibatkan pemantauan peralatan elektrik dan mesin, melarang merokok di area berisiko tinggi, serta tindakan pencegahan kebakaran lainnya.

8) Penggunaan Perangkat

Komunikasi Kapal dilengkapi dengan perangkat komunikasi yang bisa digunakan saat terjadi situasi darurat. Semua orang harus mengetahui cara menggunakan perangkat ini untuk memanggil

bantuan atau berkomunikasi dengan kapal lain.

9) Simulasi dan Latihan

Untuk memastikan semua orang tahu cara menghadapi situasi darurat, simulasi dan latihan bisa dilakukan secara berkala. Ini membantu memperkuat pengetahuan dan keterampilan yang diperlukan saat situasi benar-benar terjadi.

10) Kepatuhan dan Kerjasama

Semua orang di kapal harus patuh terhadap perintah dan instruksi dari awak kapal. Kerjasama dan koordinasi yang baik antara penumpang dan kru sangat penting dalam situasi darurat.

11) Pertolongan Pertama

Kapal biasanya memiliki staf yang terlatih dalam pertolongan pertama. Mereka harus siap memberikan pertolongan medis pertama saat terjadi situasi darurat.

12) Evaluasi dan Perbaikan

Setelah setiap pelayaran, prosedur keselamatan harus dievaluasi dan diperbaiki jika ada kebutuhan. Hal ini dapat mencakup analisis penyebab kejadian atau kecelakaan yang terjadi serta melakukan perubahan terhadap prosedur keselamatan tersebut.

c. Penggunaan Peralatan Keselamatan

Familiarisasi meliputi pelatihan penggunaan peralatan keselamatan seperti jaket pelampung, peluit, alat pemadam kebakaran, dan peralatan penyelamatan lainnya. Anggota awak kapal harus mengetahui cara menggunakan peralatan tersebut dengan benar agar

dapat menyelamatkan diri sendiri dan rekan-rekan dalam keadaan darurat. Berikut beberapa peralatan keselamatan yang biasanya ada di atas kapal untuk melindungi awak kapal dan penumpang dalam situasi darurat:

1) Jaket Pelampung

Jaket pelampung adalah peralatan keselamatan utama di atas kapal. Alat ini dirancang untuk memberikan bantuan mengapung dan bisa digunakan oleh semua orang di kapal ketika terjadi darurat. Jaket pelampung harus mudah dijangkau dan memenuhi standar keselamatan.

2) Perahu Penyelamatan

Kapal besar biasanya dilengkapi dengan perahu penyelamatan yang digunakan dalam situasi darurat. Perahu ini dirancang untuk mengangkut awak kapal dan penumpang ke tempat yang aman.

3) Peralatan Keselamatan Pribadi

Peralatan seperti helm, sepatu bot, dan tali pengaman digunakan oleh awak kapal yang bekerja di area berbahaya atau di atas dek kapal. Alat-alat ini berfungsi untuk melindungi diri mereka sendiri dalam situasi darurat.

4) Peralatan Pemadam Api

Kapal dilengkapi dengan alat pemadam api seperti tabung pemadam, seragam pemadam api, dan peralatan portabel. Alat ini digunakan untuk mengatasi kebakaran kecil dan mengendalikan situasi sebelum meminta bantuan profesional.

d. Pengetahuan Tentang Peralatan dan Sistem Kapal

Familiarisasi mencakup pemahaman tentang sistem dan peralatan kapal. Hal ini membantu awak kapal mengoperasikan kapal secara aman dan efisien. Dengan memahami mesin, navigasi, dan sistem lainnya, risiko kerusakan peralatan yang bisa menyebabkan kecelakaan akan berkurang.

e. Pencegahan Kecelakaan

Familiarisasi yang baik juga mencakup pemahaman tentang bahaya potensial di kapal dan tindakan yang harus diambil untuk mencegah kecelakaan, seperti jatuh, tergelincir, terpeleset, atau tertumbuk benda berbahaya. Familiarisasi yang efektif dapat mengurangi kejadian kecelakaan di kapal.

Sesuai dengan ISM Code elemen 6 yang diterapkan oleh IMO, salah satu aturan wajib adalah memberikan pemahaman yang benar kepada personil baru yang ditempatkan, terkait tugas dan tanggung jawabnya dalam hal keselamatan kerja dan perlindungan lingkungan. Menurut (Hidayatullah et al., 2024) menjelaskan poin 6 dalam ISM Code, berikut penjelasannya:

- a. Code 6.1, perusahaan harus memastikan bahwa seorang Nakhoda telah:
 - 1) Dipilih secara tepat untuk memimpin.
 - 2) Memahami dengan baik SMS perusahaan.
 - 3) Mendapatkan dukungan yang dibutuhkan agar dapat menjalankan tugas dengan aman.
- b. Code 6.2, perusahaan harus memastikan setiap kapal dilayani oleh awak kapal yang memiliki kualifikasi, sertifikat, dan sehat secara medis sesuai

syarat-syarat baik nasional maupun internasional.

2. Kinerja

Kinerja adalah cara orang melaksanakan pekerjaan yang sudah direncanakan dan dinilai dari apa yang mereka lakukan. Menurut (Arie & Siregar, 2022), kinerja di atas kapal adalah proses mengenali dan memahami tugas serta aturan yang harus diikuti oleh semua orang yang bekerja atau tinggal di kapal. Ini mencakup pemahaman tentang cara kerja kapal, prosedur keselamatan, serta cara bekerja sama antara awak kapal.

a. Tugas

Pemahaman tentang tugas masing-masing awak kapal dan mengetahui peran serta struktur hierarki di kapal agar dapat berkoordinasi dengan baik.

b. Etika dan Disiplin

Memahami aturan dan nilai-nilai yang berlaku di kapal, serta mengetahui cara berinteraksi dengan rekan kerja sesuai dengan kode etik yang berlaku.

c. Komunikasi

Mengenali protokol komunikasi di kapal, termasuk penggunaan radio dan istilah-istilah khusus dalam bidang maritime, serta memahami bahasa dan kode komunikasi yang digunakan di lingkungan laut.

d. Pemahaman Lingkungan Kerja

Mengetahui kondisi lingkungan kerja di atas kapal, seperti cuaca, gelombang, dan kondisi laut lainnya. Selain itu, memahami tentang kebersihan dan kesehatan di kapal.

3. Awak Kapal

Orang yang bekerja di laut atau mengemudikan kapal serta membantu dalam operasi, perawatan, atau pelayanan kapal juga disebut sebagai awak kapal. Hal ini mencakup semua orang yang bekerja di atas kapal. Berdasarkan PM 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi serta Dinas Jaga Pelaut Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 Ayat 12, “Awak kapal adalah orang yang bekerja atau diperkerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil.” Semua peran di kapal, mulai dari nahkoda hingga mess boy, termasuk dalam awak kapal. Dalam ayat 17 disebutkan bahwa “Perwira (Officer) adalah awak kapal selain nahkoda yang ditetapkan dalam peraturan atau regulasi nasional sebagai perwira.” Jadi, crew atau awak kapal adalah orang yang bekerja atau diperkerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melaksanakan tugas sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil. Awak kapal dibagi menjadi dua kategori, yaitu perwira kapal dan anak buah kapal (ABK), sebagai berikut:

- a. Perwira kapal, terdiri dari Captain, Chief Officer, Second Officer, dan Third Officer untuk bagian deck. Sedangkan untuk bagian engine adalah Chief Engineer, First Engineer, Second Engineer, dan Third Engineer.
- b. Anak Buah Kapal (ABK), terdiri dari Boatswain (Bosun), Able Seaman (AB), Ordinary Seaman (OS), Mess Boy, Chief Cook untuk bagian deck. Sedangkan untuk bagian engine adalah Oiler dan Wiper.

4. PT Pupuk Indonesia Logistik

Secara umum, teori logistik menjelaskan bahwa manajemen logistik adalah proses perencanaan, penerapan, dan pengawasan aliran barang, jasa, serta informasi dari tempat produksi ke tempat penggunaan secara efisien dan efektif (Ballou, 2004). Dari sudut pandang manajemen rantai pasok, perusahaan logistik tidak hanya menangani transportasi barang, tetapi juga berperan sebagai penghubung utama yang memastikan distribusi berjalan lancar dan mendukung stabilitas perekonomian. Transportasi laut, sebagai salah satu bagian penting dalam logistik, sering dipilih untuk mengangkut barang dalam jumlah besar dengan biaya yang lebih murah, terutama di negara yang berbentuk kepulauan seperti Indonesia.

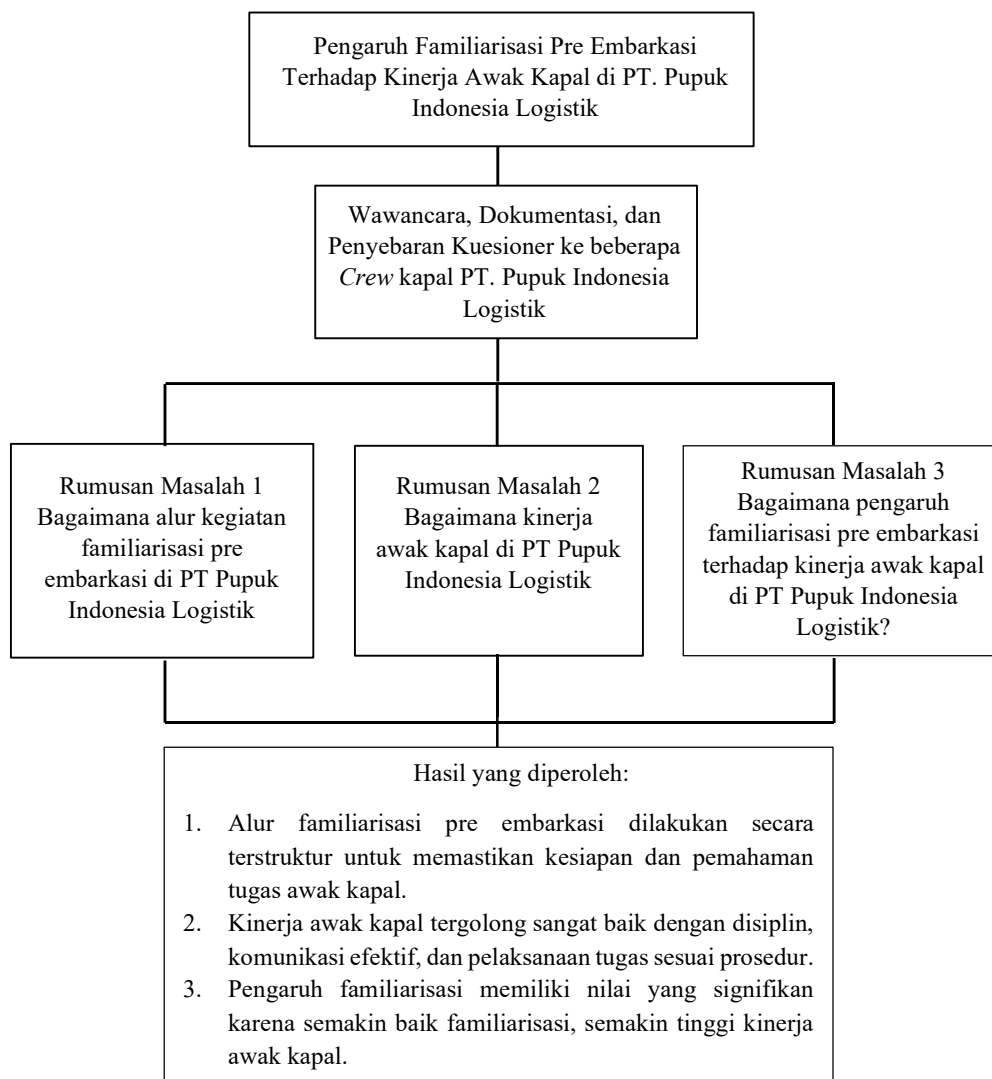
PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG) adalah perusahaan anak dari PT Pupuk Indonesia (Persero) yang bergerak di bidang jasa transportasi laut dan logistik terintegrasi. Mengacu pada teori perusahaan turunan, PILOG berperan sebagai unit strategis yang mendukung tujuan perusahaan induk, yaitu memastikan distribusi pupuk curah dan produk terkait bisa mencapai seluruh wilayah Indonesia. PILOG memiliki armada kapal pengangkut bulk carrier dan tanker yang berfungsi dalam mendistribusikan pupuk bersubsidi dan non-subsidi, sehingga perannya sangat penting dalam menjaga kelancaran pasokan pupuk nasional.

Dalam kerangka teori kinerja organisasi, kinerja perusahaan logistik sangat bergantung pada sumber daya manusia, termasuk kemampuan dan profesionalisme awak kapal. Untuk meningkatkan kinerja awak kapal, diperlukan pelatihan dan kebiasaan bekerja yang sesuai dengan sistem

perusahaan. Di PILOG, program familiarisasi sebelum naik kapal dianggap penting karena membantu awak kapal memahami prosedur kerja, standar keselamatan, serta budaya perusahaan sebelum bekerja. Hal ini sesuai dengan teori manajemen keselamatan pelayaran, yang menekankan bahwa kesiapan personel kapal merupakan faktor utama dalam keberhasilan operasi dan keselamatan pelayaran.

C. Kerangka Penelitian

Kerangka penelitian merupakan suatu cara yang digunakan untuk menjelaskan hubungan atau kaitan antara variabel yang akan diteliti. Pada penelitian ini, peneliti akan meneliti pengaruh familiarisasi pre embarkasi terhadap kinerja awak kapal di PT Pupuk Indonesia Logistik. Untuk mempermudah pembaca dalam memahami dan memecahkan masalah maka peneliti membuat kerangka penelitian sebagai berikut:



Gambar 2.1 Kerangka Penelitian
Sumber: Diolah peneliti, 2025.

Variabel X sebagai independen yaitu familiarisasi pre embarkasi dan variabel Y sebagai variabel dependen yaitu kinerja awak kapal apabila familiarisasi pre embarkasi berpengaruh terhadap kinerja awak kapal di PT Pupuk Indonesia Logistik maka pengaruh tersebut akan menghasilkan terciptanya kelancaran keberhasilan operasi dan keselamatan pelayaran.

D. Hipotesis

Dalam penelitian ini, hipotesis diajukan dengan maksud mengarahkan dan membimbing penelitian selanjutnya. Tujuan dari menguji hipotesis adalah untuk menentukan akan menerima atau dapat menolak hipotesis. Jika ternyata hipotesis tersebut salah dan belum terbukti, maka masalah tersebut dapat diselesaikan dengan kebenaran yang dipengaruhi oleh keputusan sebelumnya. Studi ini mengusulkan hipotesis berikut:

H_0 = Menunjukkan bahwa familiarisasi pre embarkasi tidak berpengaruh terhadap kinerja awak kapal

H_1 = Menunjukkan bahwa familiarisasi pre embarkasi berpengaruh terhadap kinerja awak kapal

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Metodologi merupakan hal yang penting dalam penelitian, metodologi digunakan sebagai prosedur peneliti untuk mendapatkan data valid (Fiantika et al., 2022). Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan jenis penelitian deskriptif kuantitatif. Jenis penelitian deskriptif kuantitatif merupakan suatu metode yang bertujuan untuk membuat gambar atau deskriptif tentang suatu keadaan secara objektif yang menggunakan angka, mulai dari pengumpulan data, penafsiran terhadap data tersebut serta penampilan dan hasilnya (Arikunto, 2006).

Dengan melakukan observasi di tempat praktik peneliti untuk mengumpulkan data yang terkait dengan familiarisasi pre embarkasi terhadap kinerja awak kapal di PT Pupuk Indonesia Logistik.

B. Populasi dan Sampel Penelitian

1. Populasi

Menurut (Sugiyono, 2017) menggambarkan populasi sebagai keseluruhan untuk tiap bagian yang akan diteliti yang punya khas yang sama, bisa dalam bentuk individu, kelompok, peristiwa, ataupun yang diteliti. Sumber populasi dalam penelitian ini adalah awak kapal dari PT Pupuk Indonesia yang telah familiarisasi pada periode bulan Januari – Juni 2025. Berdasarkan data dari bagian crewing perusahaan pada tahun 2025,

total awak kapal yang aktif dan menjadi subjek penelitian adalah 127 orang, yang tersebar di berbagai kapal yang beroperasi milik perusahaan. Populasi tersebut mencakup berbagai peran di atas kapal, seperti nahkoda, mualim, masinis, juru mudi, kelasi, dan teknisi mesin. Semua awak kapal ini berpotensi menjadi responden karena mereka terlibat langsung dalam kegiatan operasional dan wajib mengikuti program familiarisasi pre-embarkasi sebelum memulai tugas di kapal. Karena itu, populasi ini dianggap relevan untuk digunakan dalam penelitian yang bertujuan mengevaluasi pengaruh familiarisasi pre-embarkasi terhadap kinerja awak kapal.

2. Sampel

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan teknik *purposive sampling*. Purposive sampling adalah salah satu teknik pengambilan sampel non-probabilitas yang dilakukan dengan cara memilih responden secara sengaja berdasarkan pertimbangan tertentu yang relevan dengan tujuan penelitian. Menurut (Rompas, 2016) pengambilan teknik *purposive sampling* adalah sampel yang diambil adalah sampel yang memiliki kriteria tertentu. Berdasarkan pengertian sampel diatas, sampel ditentukan dengan metode *purposive sampling*, yaitu cara mengambil sampel yang tidak berdasarkan kemungkinan kesamaan peluang, tetapi memilih responden sesuai dengan kriteria tertentu yang berkaitan langsung dengan tujuan penelitian. Kriteria yang digunakan adalah para awak kapal yang sedang aktif bekerja di kapal PT Pupuk Indonesia Logistik (PILOG), telah mengikuti kegiatan familiarisasi pre-embarkasi sebelum menjalani tugas,

dan memiliki pengalaman bekerja di kapal saat ini minimal enam bulan. Berdasarkan total populasi sebanyak 127 orang awak kapal, peneliti menggunakan rumus *Slovin* dengan tingkat kesalahan 10%.

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Dimana: n = Jumlah sampel

N = Jumlah populasi

e^2 = Batas toleransi kesalahan sebesar 10%

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2} n$$

$$n = \frac{127}{1 + (127)(0,10^2)}$$

$$n = \frac{127}{1 + (127)(0,01)}$$

$$n = \frac{127}{2,27}$$

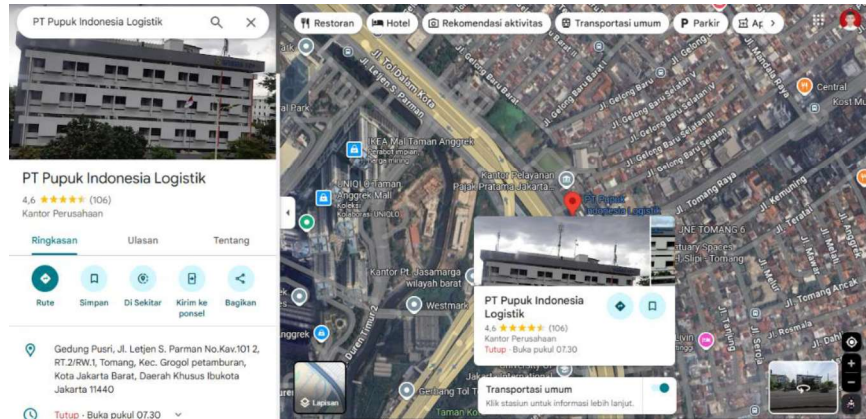
$$n = 55,95 \text{ (dibulatkan menjadi 56 orang)}$$

Sehingga diperoleh jumlah sampel sebanyak 56 orang, akan tetapi peneliti menggunakan total sampel sejumlah 60 orang untuk memastikan kualitas dan keandalan data, serta sesuai dengan jumlah item kuesioner yang digunakan (20 butir pertanyaan). Sampel tersebut dipilih dari berbagai kapal yang beroperasi di bawah PT Pupuk Indonesia Logistik agar mewakili kondisi dan karakteristik awak kapal secara adil dan seimbang. Oleh karena itu, penggunaan *purposive sampling* diharapkan dapat menghasilkan data yang lebih mendalam dan sesuai dengan fokus penelitian.

C. Tempat dan Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan ketika peneliti melaksanakan praktik darat selama 6 bulan pada bulan Januari – Juni 2025 di PT Pupuk Indonesia Logistik yang

beralamatkan pada Gedung Pusri, Jl. Letjen S. Parman No.Kav.101 2, RT.2/RW.1, Tomang, Kec. Grogol petamburan, Kota Jakarta Barat, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 11440.



Gambar 3.1 Lokasi PT Pupuk Indonesia Logistik

Sumber: <https://maps.app.goo.gl/NZ4v9rgrkWnNvTB3A>



Gambar 3.2 Lobby PT Pupuk Indonesia Logistik

Sumber: Data peneliti, 2025.

D. Definisi Operasional Variabel

1. Variabel Independen

Menurut (Sugiyono, 2017), variabel independen yaitu variabelnya mempengaruhi atau penyebab perubahan dan menimbulkan variabel

dependen. Variabel independen pada penelitian ini adalah familiarisasi pre embarkasi. Familiarisasi pre embarkasi adalah kegiatan pengenalan, pembekalan, dan penyesuaian yang diberikan kepada awak kapal sebelum mereka naik dan mulai bekerja di kapal. Pada negara Indonesia, setiap perusahaan pelayaran yang memiliki kapal wajib melakukan familiarisasi/briefing kepada setiap awak kapal yang akan naik kapal. Terdapat tiga indikator yaitu, tugas awak kapal, prosedur keselamatan, dan prosedur peralatan keselamatan.

2. Variabel Dependen

Menurut (Sugiyono, 2017), variabel dependen ialah variabel yang dipengaruhi serta dapat berubah sewaktu-waktu apabila terjadinya perubahan dari variabel independen. Variabel dependen dalam penelitian ini adalah kinerja awak kapal. Kinerja awak kapal merupakan aspek penting dalam kegiatan yang berhubungan dengan operasional kapal dan mendukung operasional perusahaan. Untuk mengukur seberapa pengaruh variabel tersebut, diperlukan kuesioner penelitian yang terstruktur dengan baik. Indikator kinerja awak kapal yang dapat dimasukkan dalam kuesioner ada empat yaitu, tugas, etika dan disiplin, komunikasi, dan pemahaman lingkungan kerja.

E. Subjek Penelitian dan Teknik Pengumpulan Data

1. Sumber Data

Sumber data merupakan cara peneliti mendapatkan subjek penelitian. Jenis data yang diperlukan pada penelitian ini menurut sumbernya dapat dibedakan menjadi dua, yaitu:

a. Data Primer

Data primer dapat dikatakan sebagai data asli dan baru yang diperoleh peneliti secara langsung sumber datanya. Teknik mengumpulkan data primer ini dapat dilakukan dengan cara observasi, wawancara dan dokumentasi. Sumber primer adalah sumber yang langsung memberikan data kepada pengumpul data (Sanusi, 2017). Secara sederhana, sumber data primer adalah pengamatan secara langsung, wawancara dengan subjek penelitian, dan menyebarkan kuesioner kepada responden.

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang telah tersedia dan dikumpulkan oleh pihak lain. Data ini bisa berupa hal-hal seperti benda-benda yang bisa diukur, serta bisa berupa kejadian yang terbatas pada jumlah orang atau benda, tetapi mencakup segala sesuatu yang menjadi sasaran penelitian. Sumber sekunder adalah sumber yang tidak langsung memberikan data ke pengumpulan data (Sanusi, 2017). Pada umumnya data sekunder dapat berupa bukti, catatan, maupun laporan yang telah tersusun. Penelitian ini menggunakan data sekunder yang diperoleh dari dokumentasi atau laporan kegiatan familiarisasi terhadap awak kapal.

2. Teknik Pengumpulan Data

a. Wawancara

Wawancara merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui tatap muka dan tanya jawab langsung antara pengumpul data terhadap narasumber/sumber data (Trivaika & Senubekti, 2022). Peneliti dalam hal ini berperan sebagai *interviewer* dengan mengajukan pertanyaan kemudian mencatat jawaban, meminta penjelasan dan menggali pertanyaan lebih dalam. Pihak lain memberikan tanggapan dengan memberikan jawaban dan penjelasan. Apabila peneliti ingin melakukan studi pendahuluan untuk menentukan masalah yang akan diteliti, atau jika ingin mengetahui lebih banyak tentang responden, wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data.

b. Dokumentasi/Observasi

Dokumentasi/observasi merupakan metode pengumpulan data melalui dokumen seperti buku, arsip, dan gambar yang mendukung penelitian serta memperkuat kepercayaan hasil observasi atau wawancara (Sugiyono, 2019). Teknik ini digunakan sebagai pelengkap dari data observasi dan wawancara dalam penelitian kualitatif. Dokumen pada penelitian ini berbentuk foto, catatan harian dan hasil dari kegiatan familiarisasi pre embarkasi terhadap awak kapal.

c. Kuesioner

Kuesioner merupakan metode pengumpulan data yang telah dilakukan dengan cara memberikan beberapa macam pertanyaan yang berhubungan dengan masalah penelitian (Prawiyogi et al., 2021).

Apabila populasi besar, dan peneliti tidak mungkin mempelajari semua yang ada pada populasi, misalnya karena keterbatasan dana, tenaga dan waktu, maka peneliti dapat menggunakan sampel yang diambil dari populasi itu. Kuesioner merupakan alat penting dalam penelitian metode kuantitatif untuk mengumpulkan data yang akurat dalam penelitian dari responden dengan menyediakan sejumlah pertanyaan yang bersangkutan dengan penelitian secara tertulis.

1) Skala Likert

Skala likert adalah suatu skala psikometrik yang umum digunakan dalam kuisisioner dan merupakan skala yang paling banyak digunakan dalam riset berupa *survey* (Sanaky, 2021). Skala likert umumnya merupakan ukuran perilaku, pendapat, dan cara pandang seseorang atau kelompok dalam menghadapi suatu realita sosial. Ada empat skala Likert yang mewakili empat sikap yaitu SS (Sangat Setuju), S (Setuju), TS (Tidak Setuju), dan STS (Sangat Tidak Setuju) yang digunakan dalam penelitian ini. Pernyataan tentang variabel penelitian membentuk skala yang digunakan.

Tabel 3.1 *Skor Skala Likert*

Item Jawaban	Skor
SS (Sangat Setuju)	5
S (Setuju)	4
N (Netral)	3
TS (Tidak Setuju)	2
STS (Sangat Tidak Setuju)	1

Tabel 3.2 Kategori Penilaian Kuesioner

Nilai Rata-rata	Presentase (%)	Kategori Penilaian
1,00 - 1,79	20% - 35%	Sangat Rendah / Sangat Tidak Baik
1,80 – 2,59	36% - 51%	Rendah / Tidak Baik
2,60 – 3,39	52% - 67%	Cukup

Nilai Rata-rata	Presentase (%)	Kategori Penilaian
3,40 – 4,19	68% - 83%	Tinggi / Baik
4,20 – 5,00	84% - 100%	Sangat Tinggi / Sangat Baik

d. Studi Pustaka (*Library Research*)

Menurut (Bastyan, 2017) studi pustaka yaitu mempelajari buku-buku referensi dan penelitian-penelitian sebelumnya yang memiliki hubungan dengan obyek yang diteliti. Dimana peneliti melakukan studi pustaka melalui jurnal serta artikel yang relevan dengan permasalahan pada penelitian ini. Studi pustaka adalah proses mencari referensi teoritis yang terkait dengan topik yang dipelajari untuk meningkatkan pemahaman tentang kajian sastra. Biasanya, studi pustaka digunakan sebagai cara untuk menghadapi situasi tertentu dengan meninjau sumber tertulis sebelumnya.

F. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data adalah bagian dari berbagai fase penelitian dan merupakan tahap penting. Metode mencari dan membentuk data digunakan secara teratur sejak diperoleh, seperti saat wawancara dan observasi, sehingga data dapat dipahami dengan mudah dan temuannya dapat dikomunikasikan. Pengolahan dan analisis diperlukan untuk memahami konsep dan keterkaitan dalam data sehingga hipotesis dapat dimunculkan dan dikembangkan. Dalam penelitian yang diteliti ini adalah pengaruh familiarisasi pre embarkasi terhadap kinerja awak kapal. Setelah data dikumpulkan, metode pengolahan data digunakan untuk menganalisisnya. Tujuan dari analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah untuk menemukan jawaban atas pertanyaan masalah.

Diperlukan data yang tepat dan dapat diandalkan untuk pengaturan analisis agar peneliti dapat menggunakannya dalam penelitian di masa mendatang. Analisis data adalah proses penyederhanaan data menjadi format yang lebih mudah dipahami, dibaca, dan ditafsirkan. Untuk analisis data, program *SPSS* digunakan sebagai alat untuk meregresi model yang telah dibuat.

1. Uji Validitas

Menurut (Sanaky, 2021) uji validitas adalah uji yang digunakan untuk menunjukkan sejauh mana alat ukur yang digunakan dalam suatu mengukur apa yang diukur. Uji validitas dilakukan untuk mengukur data yang telah diperoleh sesaat penelitian adalah data yang valid atau tidak valid, dengan menggunakan alat ukur.

$$r_{xy} = \frac{N \sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{[N \sum X^2 - (\sum X)^2][N \sum Y^2 - (\sum Y)^2]}}$$

Keterangan:

r_{xy} = Koefisien korelasi

n = Totalnya sampel

$\sum XY$ = Total perkalian variabel x dan y

$\sum X$ = Jumlah nilai variabel x

$\sum Y$ = Jumlah nilai variabel y

$\sum X^2$ = Jumlah^{pangkat} dari nilai variabel x

$\sum Y^2$ = Jumlah^{pangkat} dari nilai variabel y

Uji validitas ini menggunakan program *SPSS 25 for windows* dengan standar sebagai berikut:

- a. Pernyataan dinyatakan valid jika $r_{hitung} > r_{tabel}$
- b. Pernyataan dinyatakan tidak valid jika $r_{hitung} < r_{tabel}$

c. Pada kolom corrected item total correlation terlihat Nilai r_{hitung}

2. Uji Reliabilitas

Menurut (Sugiyono, 2017) menunjukkan seberapa jauh hasil pengukuran pada objek yang sama akan menghasilkan data yang sama ketika dilakukan uji reliabilitas. Uji reliabilitas terhadap responden menggunakan pertanyaan yang telah lolos uji validitas dan akan dievaluasi reliabilitasnya. Kriteria berikut digunakan untuk mendeklarasikan variabel yang dapat diandalkan menggunakan program. Menggunakan program *SPSS 25 for windows*:

- a. Variabel dinyatakan reliabel jika nilai *Cronbach's Alpha*-nya $> 0,6$
- b. Variabel dinyatakan tidak reliabel jika nilai *Cronbach's Alpha*-nya $< 0,6$ (Priyatno, 2013)

3. Uji t (Parsial)

Uji T Pengujian ini memperlihatkan sejauh mana variabel dependen dipengaruhi sebagian oleh variabel independen. Dari hipotesis yang telah diajukan, apakah H_0 ditolak atau H_1 diterima ataupun sebaliknya akan menjadi kesimpulan akhir. Menguji uji t dengan rumus *degree of freedom* ($df = n-k$) (Ghozali, 2018). Untuk menentukan tabel distribusi T dicari dengan cara $df = n-k$, dimana:

n: jumlah responden

k: jumlah variabel bebas, yaitu 1 variabel

Pedoman dalam pengujian hipotesis pada pengaruh familiarisasi pre embarkasi terhadap kinerja awak kapal di PT Pupuk Indonesia Logistik adalah sebagai berikut:

Kriteria Uji T adalah jika nilai signifikansi $< 0,05$ maka hipotesis diterima dan jika nilai T hitung $> T$ tabel maka hipotesis diterima.

4. Uji Regresi Linier Sederhana

Agar mengetahui keterkaitan pengaruh familiarisasi pre embarkasi terhadap kinerja awak kapal di PT Pupuk Indonesia Logistik, peneliti melakukan uji regresi linier dengan lugas. Menurut (Harsiti et al., 2022), menyatakan bahwa regresi linier sederhana adalah suatu metode yang digunakan untuk melihat hubungan antar satu variabel independent (bebas) dan mempunyai hubungan garis lurus dengan variabel dependennya (terikat). Berikut rumus persamaan regresi linier sederhana:

$$Y = a + bX$$

Keterangannya:

Y = Subjek variabel dependen yang diprediksi

a = Konstanta

b = Koefisien variabel x

X = Variabel Independen