



UNIVERSITAS INDONESIA

**KONTRIBUSI PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA
TERHADAP KETAHANAN NASIONAL**

TESIS

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat
Untuk Memperoleh Gelar Magister Sains (M.Si)
Pada Program Studi Kajian Strategik Ketahanan Nasional

T
25004

Oleh

ABD. RAHMAN

NPM : 7105010087

**PROGRAM STUDI KAJIAN STRATEJIK KETAHANAN NASIONAL
PROGRAM PASCASARJANA UNIVERSITAS INDONESIA
2008**

**PERPUSTAKAAN
UNIVERSITAS INDONESIA**



UNIVERSITAS INDONESIA

PROGRAM PASCASARJANA

PROGRAM STUDI KAJIAN STRATEGIS KETAHANAN NASIONAL

PERSETUJUAN TESIS

NAMA : ABD. RAHMAN
NPM : 7105010087
**JUDUL TESIS : KONTRIBUSI PT. PELAYARAN NASIONAL
INDONESIA TERHADAP KETAHANAN NASIONAL**

PEMBIMBING TESIS

PEMBIMBING I

Dr. Amirsyah Sahil, SE, M.Si

PEMBIMBING II

Sutoyo, SH, M.Si



UNIVERSITAS INDONESIA

PROGRAM PASCASARJANA

PROGRAM STUDI KAJIAN STRATEGIS KETAHANAN NASIONAL

LEMBAR PENGESAHAN

Dipertahankan di hadapan sidang Panitia Penguji Tesis Pascasarjana
Universitas Indonesia Pada :

Hari : Kamis
Tanggal : 10 Juli 2008
Pukul : 16.00 WIB

Telah dinyatakan **LULUS**
PANITIA UJIAN PASCASARJANA

Ketua : Dr. H. Amirsyah Sahil, SE., M.Si

Anggota : 1. H. Sutojo SH., M.Si

2. Laksda TNI (Purn) Wahyono, SK, Ph.D

3. Lisman Manurung, M.Si., Ph.D

Sekretaris : Dr. H. Amirsyah Sahil, SE., M.Si

ABSTRAK

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki sekitar 17.500 pulau yang terbentang dari Sabang di ujung Barat sampai Merauke di ujung Timur. Pentingnya transportasi laut bagi perekonomian dan perwujudan Wawasan Nusantara ditegaskan dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Republik Indonesia Tahun 2005-2025 yaitu terbangunnya jaringan sarana dan prasarana sebagai perekat semua pulau dan kepulauan Indonesia.

Pembangunan transportasi diarahkan pada peningkatan peranannya sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, sosial budaya, politik, dan pertahanan keamanan serta memperkokoh persatuan dan kesatuan bangsa dengan meningkatkan sarana dan prasarana transportasi serta keterpaduan antarmoda, sektor, dan wilayah, guna memantapkan sistem transportasi nasional yang terpadu, tertib, lancar, aman, nyaman, cepat, dan terjangkau oleh masyarakat serta efektif, dan efisien dalam mendukung pola produksi dan distribusi nasional, pengembangan wilayah khususnya kawasan Timur Indonesia serta sektor-sektor perekonomian lainnya dengan memanfaatkan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi serta dengan mendorong peran aktif masyarakat.

Misi PT. PELNI adalah mengelola dan mengembangkan angkutan laut untuk menunjang terwujudnya Wawasan Nusantara dan meningkatkan kontribusi/pendapatan bagi negara. Misi PT. Pelabuhan Indonesia adalah peningkatan realisasi komitmen perusahaan kepada mitra, pelanggan, kepentingan nasional, pemilik, masyarakat pelabuhan, dan anggota perusahaan.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kesiapan pelabuhan sebagai prasarana transportasi laut, kesiapan operasi PT. PELNI dalam melaksanakan misinya serta kontribusi PT. PELNI terhadap Ketahanan Nasional.

Metode penelitian yang digunakan adalah metode diskriptif analitis, teknik pengumpulan data dilakukan dengan survei dan wawancara. Sedangkan teknik analisis data menggunakan Model Konstelasi dengan menggambarkan, menganalisis dan memaparkan kondisi-kondisi yang ada. Unit analisis data sebanyak 100 responden calon penumpang PT. PELNI, pejabat PT. Pelabuhan Indonesia II dan pejabat PT. PELNI dengan menggunakan metode *Stratified Random Sampling*.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pertama, kesiapan pelabuhan sebagai prasarana transportasi laut pada umumnya dapat dikategorikan baik. Kedua, kesiapan operasional PT. PELNI dalam mengimplementasikan misinya telah dapat dilaksanakan dengan baik. Tingkat kualitas pelayanan PT. PELNI kepada masyarakat secara umum dapat dikategorikan baik. Ketiga, kontribusi PT. PELNI terhadap Ketahanan Nasional relatif sangat besar yang dijabarkan dalam kinerja operasional PT. PELNI meliputi indikator: jumlah pelabuhan yang disinggahi, jadwal/frekuensi pelayaran secara tetap dan teratur, jumlah ruas dalam Jaringan Trayek Nusantara, penugasan kapal-kapal dalam situasi dan kondisi mendesak untuk kepentingan negara, serta pembukaan rute di pulau-pulau terluar/terpencil.

Kata kunci:

Kesiapan prasarana dan sarana– pelaksanaan misi–Ketahanan Nasional

ABSTRACT

Indonesia is an archipelago state having around 17.500 islands spread out from Sabang at the Western tip of Indonesia to Merauke at the Eastern tip. The importance of sea transportation for economy and the realization of Wawasan Nusantara is reiterated in the National Long-Term Development Plan of the Republic of Indonesia Year 2005-2025 namely by the development of facilities and infrastructure as a binding cord for all islands and islets in Indonesia

The transportation development is directed to its role improvement as an artery of economic, socio-cultural, political life and defense as well as security and strengthen the nation unity and cohesion by improving transportation facilities and infrastructure in integration of intermode, sectors, and regions in order to establish an integrated, well-organized, fluent, safe and comfortable, fast and affordable, effective and efficient national transportation in order to support national production and distribution pattern, regional development particularly in Western Part of Indonesia and other economic sectors by taking advantage from science and technology advancement and by encouraging people's active role.

PT. PELNI mission is to manage and develop sea transportation to support the realization of Wawasan Nusantara and improve contribution/revenues for the state. PT. Pelabuhan Indonesia's mission is improving company commitment realization to its customers, national interest, shareholders, port community, and company stakeholders.

This study aims to identify the port preparedness as a sea transport facility, operational preparedness of PT. PELNI in realizing its mission and PT. PELNI contribution to the National Resilience.

Research methodology used is descriptive analytical method, data collection technique conducted by surveys and interviews. While data analysis technique uses Constellation Model by describing, analyzing and presenting the existing conditions. Data analysis unit of 100 respondents of prospective passengers of PT. PELNI, officials of PT Pelabuhan Indonesia II and officials of PT. PELNI by using Stratified Random Sampling.

Results of the study indicate firstly, port preparedness as a sea transportation facility in general can be categorized as good. Second, the operational preparedness of PT. PELNI in implementing its mission has been performed well. The level of service quality of PT. PELNI to the people in general can be categorized as good. Thirdly, contribution of PT. PELNI toward National Resilience is relatively substantial as described in the operational performance of PT PELNI accounting for indicators: number of ports of destinations, regular shipping schedule / frequency, number of routes in Jaringan Trayek Nusantara (Archipelago Route Network), vessels deployments in urgent situation and conditions for the state interests, and routes opening at the outer/remote islands.

Keywords:

Facility and infrastructure preparedness – mission implementation – National Resilience

KATA PENGANTAR

Syukur Alhamdulillah peneliti haturkan kepada Allah SWT atas rahmat dan hidayah-Nya sehingga penelitian tesis ini dapat selesai. Sebab tanpa karunia-Nya adalah sesuatu yang mustahil tugas ini dapat terwujud. Dengan selesainya tesis ini maka terpenuhilah salah satu syarat yang harus peneliti lengkapi guna menyelesaikan Pendidikan Program Pascasarjana pada Program Studi Pengkajian Ketahanan Nasional Universitas Indonesia.

Tentu saja keberhasilan penyelesaian penelitian Tesis ini juga tidak terlepas dari bantuan beberapa pihak. Untuk itu atas segala bantuannya peneliti sampaikan ucapan terima kasih yang tulus kepada yang terhormat Bapak/Ibu Saudara :

1. Menteri Pertahanan Republik Indonesia beserta staf yang telah memberikan kesempatan beasiswa untuk melanjutkan studi di Program Pascasarjana Universitas Indonesia.
2. Kepala Staf TNI Angkatan Laut yang telah memberikan kesempatan dan izin untuk melanjutkan studi di Program Pascasarjana Universitas Indonesia.
3. Komandan Korps Marinir yang telah memberikan kesempatan dan waktu untuk melanjutkan studi di Program Pascasarjana Universitas Indonesia.
4. Ketua PPS PKN UI Prof. DR. TB. Ronny R. Nitibaskara beserta seluruh staf pengajar yang turut berperan dalam membekali ilmu

pengetahuan melalui perkuliahan yang dirasakan sangat bermanfaat pada saat penyelesaian tesis ini.

5. Bapak Prof. DR. Wan Usman, MA, mantan Ketua PPS PKN UI yang telah memberikan perhatian dan bekal ilmu pengetahuan selama peneliti kuliah pada PPS PKN UI.
6. Bapak DR. Amirsyah Sahil, SE, MSi, sebagai Pembimbing I, yang dalam kesibukannya di kantor serta kegiatan akademik pada Program S-2 PKN UI sebagai Sekretaris Program dengan penuh perhatian dan kesabaran secara total tetap memberikan bimbingan dalam upaya membantu peneliti menyelesaikan tesis ini.
7. Bapak Sutoyo, SH, MSi, sebagai Pembimbing II yang dalam kesibukannya di kantor serta kegiatan akademik dengan penuh perhatian layaknya sebagai seorang Bapak membimbing peneliti hingga terwujudnya tesis ini.
8. Bapak Drs. Isnoor Haryanto, Ak., selaku Direktur Utama PT. PELNI yang telah berkenan memberikan izin penelitian di Kantor Pusat dan di kapal PT. PELNI.
9. Ibu Dra. Jussabella Sahea, MM., selaku Direktur Usaha PT. PELNI yang telah meluangkan waktu dalam kesibukannya untuk wawancara penelitian dan bantuan informasi maupun data yang dibutuhkan dalam penelitian ini.
10. Direktur Utama PT. Pelabuhan Indonesia II beserta segenap jajaran Direksi yang telah berkenan memberikan izin penelitian di Terminal Penumpang Pelabuhan Tanjung Priok.

11. Bapak Eko Sugiarto, SE., MM., Ahli Senior Biro Perencanaan, Penelitian, dan Pengembangan PT. PELNI yang telah berkenan meluangkan waktunya sebagai teman diskusi dan terus mendorong semangat peneliti.

12. Teman-teman angkatan XXIV Program Pengkajian Ketahanan Nasional Universitas Indonesia serta semua pihak yang yang tidak dapat peneliti sebutkan satu persatu.

Selain itu penghargaan dan ucapan terima kasih yang tak terhingga peneliti haturkan kepada isteri beserta anak-anakku tercinta, yang dengan pengorbanan dan perhatian serta kecintaannya selalu memberikan semangat kepada peneliti selama studi hingga akhir penelitian tesis ini.

Peneliti menyadari, bahwa dalam penelitian maupun pembahasan tesis ini masih sangat memungkinkan terdapatnya kekurangan-kekurangan. Oleh karena itu dengan hati terbuka dan jiwa besar, peneliti sangat berterima kasih untuk menerima kritik dan saran dari pihak manapun sebagai masukan dalam penelitian yang lebih baik pada masa-masa yang akan datang.

Akhirnya peneliti berharap, tesis ini dapat memberikan manfaat bagi almamater, peneliti sendiri, maupun pembaca disertai permohonan maaf apabila terdapat hal-hal yang tidak berkenan.

Semoga Allah SWT memberkati kita semua.

Jakarta, Juli 2008

ABD.RAHMAN

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI	v
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latarbelakang Masalah	1
B. Perumusan Masalah	7
C. Tujuan Penelitian	8
D. Manfaat Penelitian	8
E. Sistematika Penulisan	9
BAB II KAJIAN PUSTAKA	
A. Hakikat Transportasi Laut	11
B. Sarana dan Prasarana Transportasi Laut	13
1. Pelabuhan Sebagai Prasarana Transportasi Laut	14
2. Kapal Sebagai Sarana Transportasi Laut	24
C. Pemahaman Konsep Kualitas	27
D. Kualitas Pelayanan Publik	29
E. Peranan Jasa Transportasi Laut Dalam Ketahanan Nasional	34
F. Pembangunan Nasional	40
G. Hakikat Ketahanan Nasional	43

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

A. Jenis Penelitian	47
B. Tempat dan Waktu Penelitian	48
1. Tempat Penelitian	48
2. Waktu Penelitian	48
C. Unit Analisis dan Pengambilan Sampel	48
D. Teknik Pengumpulan Data	49
E. Model Penelitian dan Teknik Analisis Data	51
F. Indikator Pengukuran	51
1. Variabel X_1 (Kesiapan Pelabuhan Sebagai Prasarana Transportasi Laut)	52
2. Variabel X_2 (Kesiapan Operasional PT. PELNI Dalam Mengimplementasikan Misinya)	55
3. Variabel Y (Kontribusi PT. PELNI Terhadap Ketahanan Nasional)	59

BAB IV GAMBARAN UMUM OBYEK PENELITIAN

A. Gambaran Umum PT. PELABUHAN INDONESIA II (PERSERO)	62
1. Sejarah	62
2. Visi, Misi dan Komitmen Perusahaan	65
3. Bidang Usaha	66
4. Produk dan Layanan	67
5. Kinerja	71
B. Gambaran Umum PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (PERSERO)	
1. Sejarah	73
2. Visi, Misi dan Budaya Perusahaan	75
3. Organisasi dan Manajemen	77

4. Strategi Perusahaan	85
5. Ruang Lingkup Kegiatan Perusahaan	86
6. Sumber Daya Manusia	89

BAB V ANALISIS HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Analisis Kesiapan Pelabuhan Sebagai Prasarana Transportasi Laut	91
1. Pendapat Pengguna Jasa Tentang Kesiapan Pelabuhan Dalam Pelayanan Kunjungan Kapal	91
2. Pendapat Pengguna Jasa Tentang Kesiapan Terminal Penumpang	96
B. Kesiapan Operasional PT. PELNI Dalam Mengimplementasikan Misinya	99
1. Penyediaan sarana kapal yang memadai	100
2. Peningkatan mobilitas orang	101
3. Pendistribusian barang untuk memenuhi kebutuhan masyarakat	103
4. Kontribusi PT. PELNI dalam pendapatan kepada negara	106
C. Kontribusi PT. PELNI Terhadap Ketahanan Nasional	113
1. Pemerataan pelayanan kepada masyarakat	114
2. Terwujudnya Wawasan Nusantara	116
3. Terwujudnya Kedaulatan Negara	123

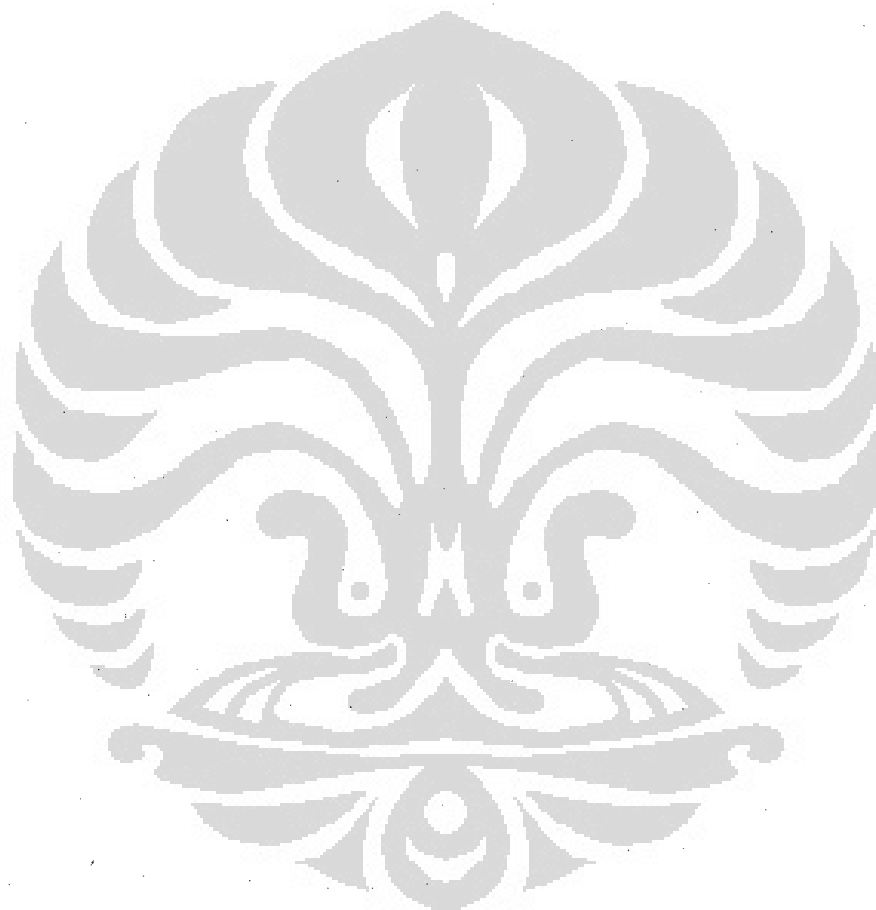
BAB VI PENUTUP

Kesimpulan	129
DAFTAR PUSTAKA	131

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1.	Perbandingan Potensi Transportasi Laut Nasional dan Potensi PT PELNI Tahun 1998-2004	5
Tabel 1.2.	Perbandingan Kapasitas (<i>Seat</i>) Nasional dan Kapasitas (<i>Seat</i>) PT PELNI Tahun 1998-2004	5
Tabel 3.1.	Kisi-kisi Instrumen Kesiapan Pelabuhan Dalam Melayani Kunjungan Kapal	54
Tabel 3.2.	Kisi-kisi Instrumen Kesiapan Pelabuhan Sebagai Prasarana Transportasi Laut Indikator Kesiapan Terminal Penumpang	55
Tabel 3.3.	Kisi-kisi Instrumen Kesiapan Operasional PT. PELNI Dalam Mengimplementasikan Misinya	58
Tabel 3.4.	Kisi-kisi Instrumen Kualitas Pelayanan PT. PELNI Kepada Masyarakat Pengguna Jasa	59
Tabel 3.5.	Kisi-kisi Instrumen Kontribusi PT. PELNI Terhadap Ketahanan Nasional	61
Tabel 4.1.	Jumlah Sumber Daya Manusia PT PELNI Tahun 2003-2007	85
Tabel 5.1.	Rata-Rata Tingkat Kesiapan Terminal Penumpang	97
Tabel 5.2.	Perkembangan Armada Kapal yang Dioperasikan PT. PELNI Tahun 2003-2007	101
Tabel 5.3.	Perkembangan Jumlah Penumpang yang Diangkut PT. PELNI Tahun 2003-2007	102
Tabel 5.4.	Perkembangan Jumlah Muatan/Barang yang Diangkut PT. PELNI Tahun 2003-2007	105
Tabel 5.5.	Perkembangan Jumlah Kendaraan yang Diangkut PT. PELNI Tahun 2003-2007	105

Tabel 5.6.	Perkembangan Jumlah Setoran Pajak PT. PELNI Tahun 2003-2007	106
Tabel 5.7.	Rata-Rata Tingkat Kualitas Pelayanan PT. PELNI	108
Tabel 5.8.	Perkembangan Jumlah Pelabuhan yang Disinggahi Kapal PT. PELNI Tahun 2003-2007	115



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1.	Peranan Transportasi Terhadap Perorangan, Masyarakat, Pembangunan Ekonomi, dan Sosial Politik	37
Gambar 2.2.	Peranan Transportasi dalam Kegiatan Produksi dan Pemasaran	37
Gambar 3.1.	Model Konstelasi Variabel-Variabel Bebas (X_1), dan (X_2) dengan Variabel Terikat (Y)	51
Gambar 4.1.	Kegiatan di PT Jakarta International Container Terminal (JICT)	72
Gambar 4.2.	Bagan Struktur Organisasi PT. PELNI	78
Gambar 5.1.	Peta Jaringan Pelayanan Kapal PT. PELNI	117
Gambar 5.2.	Peran PT. PELNI dalam Transportasi, Pertumbuhan Ekonomi dan Pengembangan Sumber Daya Manusia	125

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Surat Keterangan Penelitian
- Lampiran 2 Daftar Pertanyaan (*Questionnaire*)
- Lampiran 3 Pedoman Wawancara
- Lampiran 4 Data Identitas Responden
- Lampiran 5 Karakteristik Responden
- Lampiran 6 Variabel dan Faktor Obyek Penelitian
- Lampiran 7a Data Hasil Kuesioner Butir Pertanyaan Variabel X_1
- Lampiran 7b Data Hasil Kuesioner Butir Pertanyaan Variabel X_2
- Lampiran 8 Pengujian Validitas dan Reliabilitas Butir Pertanyaan
- Lampiran 9 Hasil Uji Validitas Instrumen Variabel X_1
- Lampiran 10 Hasil Uji Validitas Instrumen Variabel X_2
- Lampiran 11 Armada Kapal Penumpang PT. PELNI

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki sekitar 17.500 pulau yang terbentang dari Sabang di ujung Barat sampai Merauke di ujung Timur. Sebagai negara kepulauan, sarana transportasi laut sangat penting untuk menghubungkan antarpulau, baik untuk keperluan mobilitas orang, angkutan barang, maupun untuk memperlancar arus perdagangan domestik (regional), bahkan memungkinkan terbukanya perdagangan internasional.

Pentingnya transportasi laut bagi perekonomian dan perwujudan Wawasan Nusantara ditegaskan dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Republik Indonesia Tahun 2005-2025 yaitu terbangunnya jaringan sarana dan prasarana sebagai perekat semua pulau dan kepulauan Indonesia.

Pembangunan transportasi diarahkan pada peningkatan peranannya sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, sosial budaya, politik, dan pertahanan keamanan serta memperkokoh persatuan dan kesatuan bangsa dengan meningkatkan sarana dan prasarana transportasi serta keterpaduan antarmoda, sektor, dan wilayah, guna memantapkan sistem transportasi nasional yang terpadu, tertib, lancar, aman, nyaman, cepat, dan terjangkau oleh masyarakat serta efektif, dan efisien dalam mendukung pola produksi dan distribusi nasional, pengembangan wilayah

khususnya kawasan Timur Indonesia serta sektor-sektor perekonomian lainnya dengan memanfaatkan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi serta dengan mendorong peran aktif masyarakat.

Peranan transportasi laut dalam fungsinya baik sebagai unsur penunjang maupun sebagai unsur perangsang pembangunan, terlihat pada kebutuhan mobilitas dari segenap sektor dan wilayah, dimana di dalam proses pembangunan tersebut terbentuk saling ketergantungan antara sektor transportasi dan sektor-sektor lainnya.

Perkembangan dan kemajuan pembangunan di sektor transportasi juga telah membawa kemajuan bagi masyarakat, baik dalam sikap, perilaku dan pola pikir serta berakibat tumbuhnya beragam tuntutan pelayanan yang lebih baik dari waktu ke waktu. Konsekuensi dari kondisi itu karyawan atau pekerja dari sektor transportasi laut diharapkan mampu memotivasi diri guna memberikan pelayanan secara maksimal. Kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi mengharuskan adanya pelayanan yang cepat dan tepat waktu, selain itu perkembangan masyarakat yang semakin dinamis dengan tingkat penghidupan dan pendidikan yang semakin baik, secara perlahan telah membuat setiap warga menyadari posisinya yaitu mereka harus menerima pelayanan terbaik dan bukan sebaliknya.

Kontribusi sektor transportasi dalam pembangunan nasional dikemukakan oleh Rustian Kamaluddin sebagai berikut:

"Peranan dan kontribusi sektor transportasi beserta kemajuannya juga mencakup segi-segi politik, ekonomi, sosial, terciptanya

kesatuan nasional, bahkan berpengaruh pada berkembangnya kebersamaan antarbangsa, tercipta dan kuatnya keamanan dan ketahanan nasional serta berkembangnya saling pengertian maupun hubungan politik dan pemerintahan di antara berbagai negara di dunia. Di samping itu, transportasi juga dapat berfungsi membina dan mengembangkan pengetahuan dan budaya nasional, lebih tersebar, distribusi penduduk dengan berbagai aspeknya pada wilayah yang luas".¹

Pesatnya pembangunan di tanah air menuntut jasa transportasi laut untuk lebih meningkatkan kualitas pelayanan, hal ini sesuai dengan pendapat Thoha yang menyatakan:

"Peranan birokrasi yang selama ini mengatur dan meminta dilayani, harus diubah menjadi suka melayani, suka mendengar tuntutan, kebutuhan dan harapan masyarakat, dari yang suka menekankan kekuasaan dan monolog, mau tidak mau harus diubah menjadi fleksibel, kolaborasi, alignment dan dialogis, dan cara yang sloganis diubah menjadi cara-cara kerja yang realistis, programis dan pragmatis. Lebih dari itu semua, perilaku birokrasi kita mulai dari pimpinan sampai ke aparat yang paling bawah harus menunjukkan sikap yang jujur, bersih dan berkarakter profesional, tidak mudah marah, mempunyai rasa malu dan mendahulukan pelayanan publik dengan sikap yang ramah".²

Pelayanan yang diberikan oleh transportasi laut haruslah mendahulukan kepentingan pengguna jasa dengan waktu yang singkat, mudah, aman nyaman, dengan biaya yang terjangkau, serta dapat memberikan kepuasan bagi masyarakat yang membutuhkan. Untuk dapat memantapkan sistem transportasi nasional yang terpadu, tertib, lancar, aman, nyaman, cepat, dan terjangkau oleh masyarakat serta efektif dan

¹ Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi, Karakteristik, Teori dan Kebijakan*, Jakarta, Ghalia Indonesia, 2003, hal. 23.

² Miftah Thoha, *Pembangunan Administrasi di Indonesia, Deregulasi dan Debirokratisasi dalam Upaya Peningkatan Mutu Pelayanan Masyarakat*, Jakarta, LP3ES, 1998, hal. 119-120.

efisien perlu didukung oleh prasarana pelabuhan diantaranya terminal untuk melayani penumpang dan angkutan barang. Prasarana pelabuhan diperlukan bukan hanya untuk melakukan kegiatan pemuatan dan atau pembongkaran muatan, tetapi juga sebagai sarana ruang tunggu keberangkatan dan kedatangan penumpang bagi masyarakat yang akan menggunakan kapal penumpang.

PT. Pelayaran Nasional Indonesia, selanjutnya disingkat PT. PELNI, adalah salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang ditugaskan pemerintah sebagai penyelenggara jasa transportasi laut, meliputi angkutan orang dan barang antarpulau di wilayah Indonesia. Saat ini jumlah armada yang dioperasikan PT. PELNI sebanyak 28 unit kapal penumpang dengan kapasitas angkut 35.801 penumpang dan 4 unit kapal barang dengan total bobot mati 12.400 DWT. Wilayah operasi yang dilayani mencakup 1.300 ruas pada 91 pelabuhan di wilayah Nusantara.

Misi PT. PELNI adalah mengelola dan mengembangkan angkutan laut untuk menunjang terwujudnya Wawasan Nusantara dan meningkatkan kontribusi/pendapatan bagi negara. Konsekuensi dari misi tersebut PT. PELNI sebagai perusahaan perseroan diharapkan tidak hanya mampu mengelola perusahaan untuk meningkatkan kontribusi/pendapatan kepada negara melalui perolehan laba operasi. Namun di sisi lain PT. PELNI juga diharapkan berpartisipasi mewujudkan Wawasan Nusantara dalam rangka mempersatukan seluruh wilayah tanah air dalam satu kesatuan yang utuh.

Kontribusi PT. PELNI dalam mengangkut penumpang dengan armada yang dimiliki dapat dilihat pada tabel 1.1., sedangkan jumlah kapasitas yang tersedia terhadap subsektor transportasi laut nasional disajikan pada tabel 1.2.

Tabel 1.1.
Perbandingan Jumlah Penumpang Angkutan Laut Nasional
dan Kontribusi PT. PELNI
Tahun 1998-2004

(dalam satuan orang)

Tahun	Transportasi Laut	Diangkut PT. PELNI	Share PT. PELNI
1998	10.988.111	6.356.938	57,85%
1999	11.981.567	8.780.447	73,28%
2000	13.179.724	8.639.316	65,55%
2001	14.497.696	7.566.812	52,19%
2002	15.947.466	7.869.484	49,35%
2003	17.542.212	5.086.475	29,00%
2004	19.296.433	4.110.285	21,30%

Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Departemen Perhubungan.

Tabel 1.2.
Perbandingan Kapasitas (Seat) Nasional
dan Kapasitas (Seat) PT. PELNI
Tahun 1998-2004

(dalam satuan orang)

Tahun	Kapasitas Total	Kapasitas PT. PELNI	Share PT. PELNI
1998	73.332	31.500	42,96%
1999	94.196	33.400	35,46%
2000	109.080	36.428	33,40%
2001	119.988	41.228	34,36%
2002	125.987	43.228	34,31%
2003	132.287	47.928	36,23%
2004	138.901	47.928	34,51%

Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Departemen Perhubungan.

Data tersebut menunjukkan bahwa jumlah penumpang yang diangkut oleh jasa transportasi laut nasional terus menerus meningkat dan merupakan peluang bagi usaha PT. PELNI. Namun di sisi lain, karena keterbatasan suplai kapasitas angkut yang dapat disediakan, PT. PELNI tidak dapat mengimbangi peningkatan jumlah permintaan angkutan laut nasional sehingga prosentase jumlah penumpang yang dapat diangkut PT. PELNI semakin menurun sejak tahun 2000. Hal ini jika tidak ditambah armada kapal yang disediakan dapat mengakibatkan terjadinya kelebihan permintaan (*excess demand*), terutama pada masa-masa masa puncak (*peak season*) penumpang seperti hari-hari raya Lebaran, Natal/Tahun Baru, liburan sekolah dan kegiatan-kegiatan nasional seperti Jambore Nasional dan lain sebagainya. Dampak yang mungkin timbul dari kelebihan permintaan adalah terjadinya ekses-ekses negatif, seperti praktik percaloan, penumpang yang naik kapal melebihi kapasitas angkut, berdesak-desakan di atas kapal, terganggunya kenyamanan penumpang, bahkan terjadinya tindak kriminal lainnya. Ironisnya, mulai tahun 2002 bisnis penerbangan menerapkan strategi angkutan berbiaya murah atau dikenal dengan istilah *Low Cost Carrier (LCC)* yang mengakibatkan beralihnya sebagian penumpang angkutan laut ke moda udara sehingga jumlah penumpang yang diangkut PT. PELNI semakin berkurang dan pendapatan perusahaan juga menurun. Namun, misi PT. PELNI tentu saja tidak cukup hanya ditinjau dari sisi pengangkutan penumpang saja, tetapi harus dipertimbangkan dari aspek lainnya yang lebih penting yaitu

sebagai pengangkut barang untuk mendistribusikan kebutuhan barang pokok masyarakat ke pulau-pulau di seluruh nusantara dan secara reguler menghubungkan pulau-pulau tersebut untuk menjaga stabilitas harga dan keutuhan Wawasan Nusantara.

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut di atas, maka peneliti terdorong untuk melakukan penelitian tentang Kontribusi PT. PELNI Terhadap Ketahanan Nasional.

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan di atas, dapat dilihat bahwa transportasi laut sebagai pendukung terwujudnya ketahanan nasional dapat terlaksana apabila tersedia sarana armada kapal yang dioperasikan dan prasarana pelabuhan yang memadai, serta tingkat pelayanan yang dapat memenuhi permintaan masyarakat, serta diimplementasikan dalam sebuah pelayanan yang aman dan nyaman serta didukung oleh sistem jaringan trayek nusantara yang tetap dan teratur (*liner*) sehingga dapat memenuhi kebutuhan masyarakat.

Kontribusi PT. PELNI dalam mewujudkan ketahanan nasional dapat diukur dari kuantitas dan kualitas pelayanan jasa angkutan penumpang dan barang, jumlah wilayah pelabuhan yang disinggahi, jumlah ruas dalam jaringan trayek nusantara, serta jadwal/frekuensi pelayaran secara tetap dan teratur.

Berdasarkan gambaran tersebut di atas, maka peneliti

merumuskan masalah dengan beberapa pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana kesiapan pelabuhan sebagai prasarana transportasi laut di wilayah nusantara?
2. Bagaimana kesiapan operasional PT. PELNI dalam mengimplementasikan misinya?
3. Bagaimana kontribusi PT. PELNI terhadap Ketahanan Nasional?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui kesiapan pelabuhan sebagai prasarana transportasi laut di wilayah nusantara.
2. Untuk mengetahui kesiapan operasional PT. PELNI dalam mengimplementasikan misinya.
3. Untuk mengetahui kontribusi PT. PELNI terhadap Ketahanan Nasional.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat yang diperoleh dari hasil penelitian ini adalah:

1. Untuk perusahaan, dalam hal ini PT. PELNI dan PT. Pelabuhan Indonesia, hasil penelitian ini dapat dimanfaatkan sebagai bahan masukan guna meningkatkan sarana, prasarana, dan pelayanan kepada masyarakat.

2. Bagi masyarakat sebagai bahan evaluasi kepada PT. PELNI dan PT. Pelabuhan Indonesia sebagai Badan Usaha Milik Negara agar dapat mengimplementasikan pelayanan jasa transportasi laut sesuai dengan misinya dan harapan masyarakat.
3. Untuk pemerintah sebagai bahan masukan dan pertimbangan dalam merencanakan kebijakan publik dalam kaitannya dengan Ketahanan Nasional.

E. Sistematika Penulisan

Untuk memberikan gambaran yang lebih mudah tentang hasil penelitian, maka penulisan tesis ini disajikan dengan sistematika sebagai berikut:

Bab I : Pendahuluan

Pada bab ini dikemukakan tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

Bab II : Kajian Pustaka

Pada bab ini disajikan tentang definisi, konsep, teori-teori yang relevan dengan masalah yang sedang diteliti yaitu hakikat transportasi laut, sarana dan prasarana transportasi laut, pemahaman konsep kualitas, kualitas pelayanan publik,

peranan transportasi laut dalam pembangunan nasional, serta hakikat ketahanan nasional.

Bab III : Metodologi Penelitian

Bab ini berisi tentang jenis penelitian, tempat dan waktu penelitian, teknik pengumpulan data, populasi dan pengambilan sampel, model penelitian dan teknik analisis data.

Bab IV : Gambaran Umum Obyek Penelitian

Berisi tentang gambaran umum obyek yang diteliti yaitu deskripsi PT. Pelabuhan Indonesia II Tanjung Priok dan deskripsi PT. PELNI.

Bab V : Analisis Hasil Penelitian dan Pembahasan

Pada bab ini diuraikan tentang analisis hasil penelitian dan pembahasan tentang kontribusi PT. PELNI terhadap ketahanan nasional, meliputi kesiapan pelabuhan sebagai prasarana transportasi laut, kesiapan operasional PT. PELNI dalam mengimplementasikan misinya, serta kontribusi PT. PELNI terhadap ketahanan nasional.

Bab VI : Penutup

Bab ini berisi kesimpulan dari hasil penelitian.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Hakikat Transportasi Laut

Transportasi berasal dari bahasa Latin yaitu *transportare*, dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa, jadi transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya, dengan demikian transportasi dapat diberi definisi sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya.³

Transportasi merupakan bagian yang tak terpisahkan dari infrastruktur bagi setiap daerah, baik daerah perkotaan maupun pedesaan, negara maju maupun negara sedang berkembang, maka perencanaan transportasi sangat erat hubungannya dengan kebijakan ekonomi dan sosial secara luas. Dengan demikian, pada negara berkembang keputusan mengenai masalah transportasi sangat berkaitan dengan keputusan yang menentukan skala prioritas untuk perkembangan ekonomi dan perubahan sosial.⁴

Kemajuan dan perkembangan sektor transportasi yang pesat telah berlangsung selama 30 tahun terakhir ini. Tujuan utama dari sistim teknik

³ Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi, Karakteristik, Teori dan Kebijakan*, Ghalia Indonesia, Jakarta 2003, hal. 13.

⁴ Murlok, Edward K., *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Jakarta, Erlangga, 1984, hal. 7.

transportasi ialah untuk menemukan dan menentukan kombinasi yang paling optimum dari sarana transportasi dan metode untuk pengoperasiannya pada suatu daerah tertentu.⁵

Menurut Abbas Salim, transportasi didefinisikan sebagai "*kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain*"⁶

Transportasi mempunyai karakteristik utama yang sering kita hadapi dalam pekerjaan, yaitu merupakan suatu proses dari masyarakat yang ingin mengubah sumber-sumber alam menjadi material dan kegiatan yang berguna bagi kemanusiaan. Dari karakteristik ini tertuanglah suatu konsep transportasi sebagai alat penyaluran kebutuhan, dimana suatu barang ataupun manusia harus dipindahkan dari satu tempat ke tempat yang lain untuk suatu kegiatan tertentu di tempat yang lain.

Dari definisi tersebut di atas peneliti menyimpulkan bahwa transportasi merupakan kegiatan pemindahan barang dan penumpang dengan menggunakan jenis kendaraan tertentu dari suatu tempat ke tempat lain.

Usaha transportasi bukan hanya berupa pergerakan barang dan orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan cara dan kondisi yang statis tanpa perubahan, tetapi transportasi selalu dinamis dan berkembang dengan perbaikan dan peningkatan sarana maupun

⁵ Murlok, Edward K., *ibid*, hal. 10

⁶ Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, cetakan ke I, Jakarta, PT. Raya Grafindo Persada, 2002, hal. 6

prasarananya sehingga akan tercapai efisiensi yang lebih baik. Dengan demikian pengangkutan barang dan orang selalu diusahakan untuk lebih cepat, lebih aman, lebih nyaman dan dengan pengeluaran biaya yang sekecil mungkin.

Transportasi laut pada dasarnya merupakan salah satu moda transportasi yang diusahakan untuk pengangkutan orang dan barang melalui laut, baik yang dilakukan di antara tempat-tempat (pelabuhan-pelabuhan) di dalam wilayah sebuah negara maupun antarnegara.⁷

Dalam perdagangan, khususnya perdagangan internasional, pengiriman barang menggunakan transportasi laut dengan sarana kapal memiliki keunggulan dibandingkan dengan moda lainnya, karena kapal memiliki kapasitas angkut lebih besar atau dengan jumlah yang lebih banyak mencapai ribuan ton. Dengan demikian maka biaya pengangkutan per unit barang yang dikirimkan juga lebih murah dibandingkan dengan alat angkut lainnya.

B. Sarana dan Prasarana Transportasi Laut

Transportasi laut mempunyai beberapa fasilitas, yaitu kapal sebagai fasilitas operasi yang merupakan sarana angkutan, dan fasilitas basis (prasarana) terdiri atas pelabuhan, alur pelayaran dan navigasi, serta komunikasi sebagai fasilitas keselamatan pelayaran.

1. Pelabuhan Sebagai Prasarana Transportasi Laut

Fasilitas pelabuhan khususnya kolam, dermaga, dan terminalnya merupakan prasarana yang dibutuhkan untuk mendukung pertumbuhan dan perkembangan transportasi laut selain fasilitas galangan sebagai tempat pembuatan dan dok untuk pemeliharaan kapal. Karena fasilitas tersebut dapat memperlancar pemuatan dan pembongkaran barang maupun sebagai tempat untuk memberangkatkan dan menurunkan penumpang.

Menurut Peraturan Pemerintah RI No. 69 Tahun 2001 yang dijabarkan dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 53 Tahun 2002, pengertian pelabuhan adalah:

*“Tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi”.*⁸

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, disebutkan beberapa pengertian yang terkait dengan fasilitas pelabuhan sebagai berikut:

- a. Keselamatan dan Keamanan Pelayaran, adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang

⁷ Sudjatmiko, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, Jakarta, PT Toko Gunung Agung, 1995, hal. 1.

⁸ Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 53 Tahun 2002 tentang Tatanan Kepelabuhanan Nasional.

menyangkut angkutan di perairan kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.

- b. Kelaiklautan Kapal, adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.
- c. Keselamatan kapal, adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.
- d. Alur-Pelayaran, adalah perairan yang dari segi kedalaman, lebar, dan bebas hambatan pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari.
- e. Kenavigasian, adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, Telekomunikasi-Pelayaran, hidrografi, dan meteorologi, alur, dan perlintasan, pengerukan dan reklamasi, pemanduan, penanganan kerangka kapal, salvage dan pekerjaan bawah air untuk kepentingan keselamatan kapal.

- f. Navigasi, adalah proses mengarahkan gerak kapal dari satu titik ketitik yang lain dengan aman dan lancar serta untuk menghindari bahaya dan/atau rintangan pelayaran.
- g. Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, adalah peralatan atau sistim yang berada di luar kapal yang didesain dan dioperasikan untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi bernavigasi kapal dan/atau lalu lintas kapal.
- h. Pemanduan, adalah kegiatan pandu dalam membantu memberikan saran, dan informasi pada Nakhoda tentang keadaan perairan setempat yang penting agar navigasi-pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan.⁹

Berdasarkan wilayah pelayanannya, pelabuhan dapat dibagi ke dalam enam jenis, yaitu:

- a. Pelabuhan Umum adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum;
- b. Pelabuhan Khusus adalah pelabuhan yang dikelola untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu;
- c. Pelabuhan laut adalah pelabuhan umum yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut;

⁹ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, hal. 6.

- d. Pelabuhan Penyeberangan adalah pelabuhan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan penyeberangan;
- e. Pelabuhan sungai dan danau adalah pelabuhan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan sungai dan danau;
- f. Pelabuhan Daratan adalah suatu tempat tertentu di daratan dengan batas-batas yang jelas, dilengkapi dengan fasilitas bongkar muat, lapangan penumpukan dan gudang serta prasarana dan sarana angkutan barang dengan cara pengemasan khusus dan berfungsi sebagai pelabuhan umum;

Fungsi utama pelabuhan adalah sebagai prasarana terselenggaranya sistem transportasi laut yang andal. Setidaknya ada empat fungsi pelabuhan sebagaimana dijelaskan oleh Suyono sebagai berikut:

- a. Tempat Pertemuan

Pelabuhan merupakan tempat pertemuan dua moda transportasi utama, yaitu darat dan laut serta berbagai kepentingan yang saling terkait. Barang-barang yang diangkut dengan kapal laut akan dibongkar dan dipindahkan ke angkutan darat seperti truk atau kereta api. Karena fungsinya sebagai tempat untuk kepentingan pertemuan dua moda transportasi tersebut, maka di wilayah pelabuhan didirikan banyak perusahaan yang mendukung industri pelayaran, seperti bank, leveransir, pemasok peralatan kapal, dan sebagainya.

b. Gapura

Pelabuhan berfungsi sebagai gapura atau pintu gerbang suatu negara. Warga negara dan barang-barang dari negara asing yang memiliki pertalian ekonomi masuk ke suatu negara akan melewati pelabuhan. Sebagai pintu gerbang negara, maka citra negara sangat ditentukan oleh baiknya pelayanan, kelancaran serta kebersihan di pelabuhan tersebut.

c. Entitas Industri

Dengan berkembangnya industri yang berorientasi ekspor, maka fungsi pelabuhan juga berkembang menjadi suatu jenis industri jasa dan penunjangnya seperti jasa pendukung transportasi itu sendiri, perbankan, perusahaan leasing peralatan dan sebagainya.

d. Mata Rantai Transportasi

Pelabuhan merupakan bagian dari rantai transportasi dan merupakan salah satu titik dari mata rantai angkutan darat dengan angkutan laut. Karena itu akses jalan mobil, kereta api, jalur dari dan ke bandar udara juga sangat penting bagi pelabuhan.¹⁰

¹⁰ Suyono, *Shipping; Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, Jakarta, Penerbit PPM, 2005, hal. 11-12.

Berpijak dari keempat fungsi pelabuhan tersebut maka implikasi pengelolaan pelabuhan harus dapat memenuhi unsur-unsur tujuan sebagai berikut:

- a. Terjalannya suatu jaringan infrastruktur pelabuhan secara terpadu, selaras dan harmonis agar bersaing dan tidak saling mengganggu yang bersifat dinamis;
- b. Terjadinya efisiensi transportasi laut secara nasional;
- c. Terwujudnya penyediaan jasa kepelabuhanan sesuai dengan tingkat kebutuhan;
- d. Terwujudnya penyelenggaraan pelabuhan yang handal dan berkemampuan tinggi dalam rangka menunjang pembangunan nasional dan daerah.

Pelabuhan juga merupakan sarana untuk mengadakan pengawasan terhadap kapal-kapal yang berada di sekitarnya maupun yang akan singgah di pelabuhan tersebut. Hal ini diatur oleh Organisasi Maritim Internasional (*IMO = International Maritime Organization*) dan Organisasi Buruh Internasional (*ILO = International Labour Organization*) yang berkepentingan dalam keselamatan kapal dan dunia maritim. Untuk melaksanakan masalah teknis dan administrasi, IMO membagi dalam beberapa komite, yaitu:

- a. *The Marine Safety Committee;*
- b. *The Marine Environment Protection Committee;*
- c. *The Legal Committee;*

d. *The Technical Cooperation Committee;*

e. *The Facilitation Committee.*¹¹

Perkembangan pelabuhan di suatu daerah ditentukan dengan perkembangan aktifitas perdagangannya, semakin ramai aktifitas perdagangan yang terjadi di suatu pelabuhan, maka semakin besar pelabuhan tersebut, dengan demikian perkembangan pelabuhan akan selalu seiring dengan perkembangan ekonomi.

Fungsi yang penting dari sistem transportasi ialah menerima benda yang akan dipindahkan ke dalam sistem dan mengeluarkannya dari sistem pada akhir perjalanan. Demikian pula perjalanan dari asal ke tujuan mungkin menyebabkan terlibatnya beberapa teknologi atau cara dan membutuhkan pemindahan dari satu cara ke cara yang lain. Walaupun hanya dengan menggunakan satu cara saja, mungkin saja dikehendaki supaya lalulintas dapat dipindahkan dari satu kendaraan ke kendaraan lain, fungsi pemindahan ini dilakukan oleh terminal.¹²

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, terminal adalah:

*“Fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan/atau tempat bongkar muat barang”.*¹³

Walaupun terminal mempunyai fungsi penting dalam semua teknologi transpor, tingkat pengetahuan mengenai karakteristik-

¹¹ Suyono, *ibid*, hal. 42

¹² Murlok, Edward K., *opcit*, hal. 88

¹³ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, hal. 5.

karakteristik operasi dan petunjuk desain sangat berbeda-beda pada jenis terminal yang berlainan. Oleh karena semua penumpang atau barang yang akan berjalan bersama pada satu kendaraan tidak mungkin mencapai terminal tepat sebelum waktu keberangkatannya, maka banyak terminal yang menyediakan fasilitas tempat tunggu bagi penumpang dan tempat penyimpanan bagi muatan sampai saatnya dimuat dalam kendaraan atau kapal. Apabila periode tunggu cukup lama, maka fasilitas yang lebih lengkap mungkin diperlukan yang menyediakan jasa pelayanan yang beragam untuk kenyamanan penumpang, termasuk ruang tunggu yang nyaman, tempat-tempat hiburan, dan sebagainya.

Terminal dapat dianggap sebagai alat untuk memproses muatan dan penumpang, juga untuk memproses peti kemas, kendaraan dan lain-lain dari sistem transportasi yang akan memperlancar lalu-lintas. Dalam proses ini terminal melakukan berbagai fungsi seperti memuat penumpang atau barang ke dalam kendaraan, dan sebagainya. Proses ini memerlukan alat-alat fisik, buruh dan perlengkapannya, dan aturan prosedur untuk mengatur operasi dan untuk menjamin bahwa semua fungsi dilakukan dengan cara yang sesuai dan urutan yang benar. Proses ini juga memerlukan waktu-waktu penumpang atau pengiriman muatan, kendaraan atau perlengkapan transpor lainnya. Kedua kategori di atas berpengaruh besar terhadap biaya terminal, walaupun terdapat biaya lainnya.

Sebagian penumpang mungkin datang lebih cepat dari yang semestinya untuk memastikan bahwa mereka tidak terlambat, sedangkan sebagian lagi tidak merasa penting untuk itu, sehingga hanya membutuhkan waktu yang lebih dekat saat keberangkatan. Terlihat bahwa waktu proses dapat bervariasi dan berbeda-beda oleh karena penumpang (atau pengirim barang untuk kasus muatan) datang pada saat yang berbeda-beda di terminal, walaupun tidak dipungkiri bahwa penyebab utamanya adalah kadang-kadang terhambatnya perjalanan ke terminal akibat kemacetan di jalan.

Kapal berada di pelabuhan bukan hanya untuk melakukan kegiatan pemuatan atau pembongkaran muatan, melainkan pemuatan dan atau pembongkaran, melainkan juga mengurus penggantian atau pembagaran surat-surat izin, mengisi bahan bakar atau reparasi dan lain-lain. Kegiatan tersebut dalam banyak hal harus dilakukan dalam waktu yang bersamaan dalam tempo sesingkat-singkatnya. Jelas kiranya bahwa untuk dapat menyelenggarakan semuanya itu diperlukan suatu pengorganisasian yang rapi dan keterampilan bertindak yang tinggi.

Untuk dapat memenuhi kebutuhan kapal yang bermacam-macam itu sebuah pelabuhan yang baik haruslah mempunyai perlengkapan yang diperlukan oleh kapal yang memasuki pelabuhan itu untuk satu dan lain keperluan.

Fasilitas-fasilitas yang diperlukan dalam sebuah pelabuhan pada umumnya adalah sebagai berikut :

- a. Perairan pelabuhan yang cukup dalam, sehingga kapal dapat berlabuh dengan tenang karena ombak laut telah dinetralisasi oleh break water (bendungan pemecah gelombang). Dewasa ini perairan pelabuhan lebih sering disebut dengan istilah kolam pelabuhan.
- b. Dermaga (*pier kade*) atau jembatan pendarat dimana kapal dapat bersandar dengan stabil.
- c. Pelabuhan untuk menambatkan kapal yang sedang menunggu giliran sandar atau untuk keperluan lain.
- d. Gudang atau lapangan penumpukan guna menyimpan sementara muatan yang baru dibongkar dari kapal dan akan segera dimuat ke kapal. Untuk pelabuhan peti kemas : lapangan penumpukan peti kemas yang luas ditambah satu gudang *container freigh station*.
- e. Fasilitas penyediaan air tawar untuk keperluan mesin kapal dan penumpang serta awak kapal.
- f. Fasilitas penyambungan tenaga listrik.
- g. Fasilitas pengisian bahan bakar kapal.
- h. Fasilitas pandu kapal (*pilot, loods*), kapal tunda dan lain-lain perlengkapan yang diperlukan untuk membawa kapal masuk dan keluar dari pelabuhan atau memindahkan kapal yang sedang berada di pelabuhan
- i. Fasilitas *cargo handling equipments*.
- j. Fasilitas-fasilitas lain untuk keperluan penumpang, awak kapal dan muatan, seperti : Dinas Kesehatan Pelabuhan, Karantina, Bea Cukai, Imigrasi dan lain-lain. ¹⁴

¹⁴ FDC. Sudjatmiko, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, Jakarta, Gunung Agung, 1997, hal. 220-221.

2. Kapal Sebagai Sarana Transportasi Laut

Kapal adalah jenis kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut, sungai, atau perairan lainnya. Menurut Abbas Salim, kapal didefinisikan sebagai “alat pengangkutan dengan menggunakan kapal laut”.¹⁵

Sedangkan Suyono mendefinisikan kapal adalah:

“Jenis kendaraan yang digunakan untuk mengangkut penumpang di laut dan dalam hal ini termasuk kapal penumpang Ro-Ro atau ferry yaitu kapal yang didesain untuk memuat penumpang, barang, dan kendaraan”.¹⁶

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008, kapal didefinisikan sebagai berikut:

“Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang telah berpindah-pindah”.¹⁷

Dalam dunia pelayaran modern saat ini kapal-kapal yang digunakan untuk pengangkutan penumpang dan barang (muatan) pada umumnya terdiri dari jenis-jenis kapal yang digerakkan oleh mesin pembakaran dalam (*internal combustion engine*) yang berbahan bakar solar (mesin diesel), dan sebagian digerakkan dengan tenaga uap yang berasal dari turbin uap.

¹⁵ Abbas Salim, *ibid*, hal. 34

¹⁶ Suyono, *opcit*, hal. 55.

¹⁷ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008, *ibid*, hal 6.

Sudjatmiko menjelaskan, kapal sebagai fasilitas operasi atau sarana angkutan, dilihat dari penggunaannya dapat dibedakan atas:

a. Kapal penumpang (*Passenger Vessel*)

Kapal penumpang adalah kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut penumpang. Kapal jenis ini dibangun dengan banyak geladak di mana pada masing-masing geladak tersebut dibangun kamar-kamar sebagai *cabin* bagi para penumpang yang bepergian dengan kapal laut tersebut. *Cabin-cabin* tersebut dibuat dalam beberapa tingkatan menurut jenis fasilitas dan tingkat kenyamanan yang disediakan.

Untuk pelayaran jarak jauh melintasi samudera (*high seas*) kapal penumpang hanya menyediakan kelas-kelas *cabin* saja tetapi untuk pelayaran inter-insuler seperti di Indonesia, di samping *cabin* juga disediakan kelas dek, untuk memberi kesempatan kepada mereka yang terbatas kemampuannya dalam membayar tarif kapal penumpang.

b. Kapal barang (*Cargo Vessel*)

Kapal barang adalah kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut barang. Bangunan kapal ini terdiri atas ruang palka yang dapat memuat berbagai jenis barang dan dilengkapi dengan peralatan bongkar muat barang. Berbagai jenis kapal barang dapat dibedakan atas:

1). Kapal General Cargo (*General Cargo Carrier*)

Kapal jenis ini dibangun dengan tujuan untuk mengangkut muatan umum (*general cargo*), yaitu muatan yang terdiri dari berbagai barang yang dikemas dalam peti, karung, krat, dan lain-lain dan barang itu dikapalkan oleh pengirim serta ditujukan untuk banyak penerima di banyak pelabuhan tujuan.

2). Kapal *bulk cargo* (barang-barang curah)

3). Kapal tanker

4). Kapal Kontainer

5). *Special Designed Ship* (kapal khusus pengangkut barang tertentu seperti daging segar, gas cair/LNG).

6). Kapal LASH (*Lighter Aboard Ship*) atau FLASH (*Floating Lighter Aboard Ship*) atau kapal tongkang

7). Kapal Ro-Ro (*Roll on-Roll off*)

8). Kapal serba guna (*multi purpose vessel*)

c. Kapal barang-penumpang (*Cargo-Passenger Vessel*)

Kapal jenis ini dibangun dengan tujuan untuk mengangkut muatan (*cargo*) dan penumpang (*passenger*) secara bersamaan.

Satuan ukuran kapasitas kapal dinyatakan dalam tonase kapal dan ukuran tonase kapal dipakai sebagai penentuan besarnya sewa atau charter kapal.¹⁸

C. Pemahaman Konsep Kualitas

Masalah kualitas produk merupakan isu yang dominan pada banyak perusahaan dan semakin penting dalam industri, baik industri barang maupun jasa, karena kualitas menyangkut kepuasan konsumen, bagaimana perusahaan dapat menyediakan barang atau jasa yang diproduksi guna memenuhi kebutuhan konsumen sesuai dengan yang diharapkan. Untuk itu produksi perlu dikontrol, artinya kapabilitas sumber-sumber daya yang dimiliki perusahaan untuk memproduksi barang atau jasa tersebut harus diperhatikan. Ini berarti kualitas juga menyangkut bagaimana perusahaan dapat menciptakan hubungan lintas fungsi (*cross functional relationship*) dari fungsi-fungsi manajemen yang berorientasi kepada kepuasan pelanggan. Kata "kualitas" didefinisikan secara bervariasi menurut sudut pandang para pakar dan organisasi masing-masing. Beberapa contoh definisi kualitas yang sering dijumpai antara lain: (1) kesesuaian dengan persyaratan/tuntutan; (2) kecocokan untuk pemakaian; (3) perbaikan/ penyempurnaan berkelanjutan; (4) bebas dari kerusakan/cacat; (5) pemenuhan kebutuhan pelanggan sejak awal dan

¹⁸ Sudjatmiko, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, Jakarta, PT Toko Gunung Agung, 1995, hal. 14-21.

setiap saat; (6) melakukan segala sesuatu secara benar sejak awal; (7) sesuatu yang dapat membahagiakan pelanggan.¹⁹

Secara umum terdapat kesamaan dalam elemen-elemen kualitas, yaitu: (1) kualitas meliputi usaha memenuhi atau melebihi harapan pelanggan; (2) kualitas mencakup produk, jasa, manusia, proses, dan lingkungan; (3) kualitas merupakan kondisi yang selalu berubah, misalnya sesuatu yang dianggap merupakan kualitas saat ini mungkin dianggap kurang atau bahkan tidak berkualitas pada masa mendatang. Triguno mendefinisikan kualitas sebagai :

*“Standar yang harus dicapai oleh seseorang atau kelompok atau lembaga atau organisasi mengenai sumber daya manusia, kualitas, cara kerja, proses dan cara kerja atau produk yang berupa barang dan jasa, berkualitas mempunyai arti memuaskan kepada yang dilayani, baik internal maupun eksternal dalam arti optimal pemenuhan atas tuntutan atau persyaratan pelanggan atau masyarakat”.*²⁰

Selanjutnya Suprihanto berpendapat bahwa :

*“Tingkat kualitas dapat digolongkan menjadi tiga yaitu:(1) sempurna atau terbaik, (2) asal jadi, (3) buruk. Tingkat seperti tersebut diatas relatif, karena tergantung kepada kepuasan pelanggan sesuai dengan dimensi kualitas yang dikehendakinya, makin berkualitas berarti makin minimalnya cacat dan cela pada produk atau barang dan jasa tersebut”.*²¹

Dari beberapa definisi tersebut, dapat dibuat kesimpulan bahwa kualitas merupakan suatu kondisi pelayanan yang berhubungan dengan

¹⁹ Fandi Tjiptono, *Prinsip-Prinsip Total Quality Service*, Yogyakarta, Penerbit Andi, 2001, hal 2.

²⁰ Triguno, *Budaya Kerja Menciptakan Lingkungan Yang Kondusif Untuk Meningkatkan Produktifitas Kerja*, Jakarta, PT. Golden Teravan Press, 1997, hal. 76.

²¹ Suprihanto, *Penilaian Kerja Dan Pengembangan Karyawan*, Yogyakarta, BPFE UGM, 1996, hal. 76.

produk, jasa, manusia, proses, dan lingkungan yang memenuhi atau melebihi harapan". Kualitas dapat dibagi ke dalam kualitas produk (*product quality*) dan kualitas pelayanan (*service quality*). Sebagian besar pelanggan pada umumnya lebih memperhatikan kualitas pelayanannya daripada kualitas produknya.

D. Kualitas Pelayanan Publik

Manusia hidup memiliki banyak kebutuhan, salah satu kebutuhan manusia adalah kebutuhan untuk memperoleh pelayanan. Menurut Moenir HAS pelayanan adalah "Proses pemenuhan kebutuhan melalui aktivitas orang lain secara langsung".²²

Pelayanan merupakan upaya yang dilakukan terhadap pihak lain baik perorangan atau kelompok agar tujuan yang telah ditetapkan dapat tercapai. Pelayanan yang buruk akan menyebabkan pelanggan akan meninggalkan pelayanan tersebut, seperti yang dikemukakan oleh J. Supranto sebagai berikut :

"Pelanggan memang harus dipuaskan, sebab kalau mereka tidak puas akan meninggalkan perusahaan dan menjadi pelanggan pesaing, hal ini akan menyebabkan penurunan penjualan dan pada gilirannya akan menurunkan laba dan bahkan kerugian".²³

Ditinjau dari sisi pemerintahan, pelayanan adalah proses kegiatan pemenuhan kebutuhan masyarakat berkenaan dengan hak-hak dasar dan hak pemberian, yang wujudnya dapat berupa jasa dan layanan. Bagi

²² Moenir HAS., *Manajemen Pelayanan Umum di Indonesia*, Jakarta, 1996, hal.3.

²³ J. Supranto, *Pengukuran Tingkat Pelanggan Untuk Menaikkan Pangsa Pasar*, Jakarta, Rineka Cipta, 1997, hal. 2.

pemerintah masalah pelayanan menjadi semakin menarik untuk dibahas karena menyangkut salah satu dari tiga fungsi hakiki pemerintah, di samping fungsi pemberdayaan dan pembangunan.²⁴

Untuk menilai kualitas baik buruknya suatu pelayanan digunakan lima dimensi sebagai berikut :

1. *Reliability*, yakni kemampuan memberikan pelayanan yang dijanjikan secara konsisten dan akurat, dalam arti layanan akan diberikan dengan tepat waktu secara terus menerus dengan cara yang sama dan tanpa kesalahan.
2. *Responsiveness*, yakni sigap tanggap dan kemampuan untuk membantu pengguna pelayanan dan memberikan pelayanan yang dibutuhkan, dengan sikap ini pegawai tidak akan membiarkan seseorang pengguna layanan menunggu lama sehingga akan menimbulkan persepsi yang negatif terhadap pelayanan yang diberikan.
3. *Assurance*, yakni pengetahuan dan keterampilan serta tata cara yang dimiliki oleh pegawai untuk menghasilkan sesuatu pelayanan yang meyakinkan dan dapat diandalkan (dipercaya).
4. *Empathy*, yakni sikap penuh perhatian dan kemauan memahami harapan dan kebutuhan pengguna layanan, sikap peduli tanpa pilih kasih (bersifat obyektif).

²⁴ Ryaas Rasyid, *Makna Pemerintahan Tinjauan dari Segi Etika dan Kepemimpinan*, Jakarta, PT. Yasrif Watampone, 1997, hal. 48.

5. *Tangibles*, yakni hadirnya fasilitas fisik, perlengkapan, personil dan alat-alat komunikasi. Adanya unsur-unsur pelayanan yang bersifat fisik tersebut merupakan bukti adanya perhatian dan kemauan yang sungguh-sungguh untuk membantu pengguna layanan.²⁵

Sedangkan unsur-unsur kualitas pelayanan menurut Surat Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara No. 81 tahun 1998 tentang Pedoman Penilaian Kinerja Instansi Pemerintah ada 8 (delapan) unsur untuk menilai suatu kualitas pelayanan, sebagai berikut :

1. Kesederhanaan, yaitu diperlukan adanya prosedur/tata cara pelayanan yang tidak berbelit-belit sehingga mudah dilaksanakan.
2. Kejelasan, yaitu tidak menimbulkan adanya praduga sehingga jelas prosedurnya, persyaratan, unit kerja, tarif/biaya serta personil yang menerima keluhan.
3. Keamanan, yaitu pengguna jasa memperoleh adanya kepastian hukum terhadap layanan yang diberikan.
4. Keterbukaan, yaitu segala hal harus diinformasikan secara jelas kepada pengguna jasa sehingga tidak menimbulkan isu-isu yang merugikan semua pihak.
5. Efisiensi, yaitu dalam melakukan pelayanan dilakukan adanya pembatasan, persyaratan pada hal-hal yang dianggap penting

²⁵ Moenir HAS, *ibid*, hal. 3.

dan pencegahan pengulangan (pemborosan) yang berakibat terjadinya kerugian di kedua belah pihak.

6. Ekonomis, dalam masalah pembiayaan harus sesuai dengan realita (kewajaran), disesuaikan dengan kemampuan masyarakat serta sesuai pula dengan aturan yang berlaku.
7. Keadilan, yaitu tidak ada sikap untuk membeda-bedakan antara pengguna jasa yang satu dan yang lainnya sehingga memiliki jangkauan yang luas dan merata (semua pelanggan mempunyai hak yang sama).
8. Ketepatan waktu, artinya dalam memberikan pelayanan harus sesuai waktu yang telah ditentukan.²⁶

Dalam rangka meningkatkan kualitas pelayanan ada beberapa faktor yang harus diperhatikan oleh petugas/pegawai pelayanan, antara lain:

1. Faktor Kesadaran, adanya proses berpikir yang dilakukan melalui proses perenungan, pertimbangan dan perbandingan yang ada pada akhirnya melahirkan ketenangan, ketepatan hati dan keseimbangan dalam jiwanya.
2. Faktor Aturan, yaitu adanya perangkat/aturan penting dalam segala tindakan dan perbuatan yang mencakup kewenangan

²⁶ Surat Keputusan Menteri PEMBERDAYAAN Aparatur Negara No. 81 Tahun 1998 tentang *Pedoman Penilaian Kinerja Instansi Pemerintah*.

pengetahuan dan pengalaman, kemampuan bahasa, pemahaman oleh pelaksana dan disiplin dalam pelaksanaan.

3. Faktor Organisasi, yaitu mengorganisasikan fungsi pelayanan baik dalam bentuk struktur maupun mekanismenya yang akan berperan dalam kualitas dan kelancaran pelayanan.
4. Faktor Pendapatan, yaitu seluruh penerimaan seseorang sebagai imbalan atas tenaga atau pikiran yang telah dikerahkan untuk orang lain/badan/organisasi baik dalam bentuk uang maupun fasilitas.
5. Faktor Kemampuan dan keterampilan, yaitu kemampuan yang berhubungan dengan kemampuan yang bersifat manusiawi serta membuat konsepsi.
6. Faktor Sarana Pelayanan, yaitu segala jenis peralatan, perlengkapan kerja dan fasilitas lain yang berfungsi sebagai alat utama dalam melaksanakan pekerjaan dan fungsi sosial dalam rangka kepentingan orang-orang yang berhubungan dengan organisasi kerja.²⁷

Untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan diperlukan adanya aktifitas manajemen dalam hal ini adalah manajemen kualitas pelayanan. Aktifitas ini perlu dilakukan karena menunjukkan dinamika manajemen. Dengan adanya aktifitas manajemen diharapkan dapat menunjukkan

²⁷ Surat Keputusan Menteri Pemberdayaan Aparatur Negara No. 81 Tahun 1998, *Ibid*.

adanya layanan yang aktif dan dinamis dan dengan sendirinya akan memperoleh hasil yang memuaskan para pengguna jasa.

E. Peranan Jasa Transportasi Laut Dalam Ketahanan Nasional

Sektor transportasi memiliki peranan penting baik di bidang kesejahteraan maupun di bidang keamanan, oleh karena itu memiliki posisi strategis di dalam ketahanan nasional. Sektor transportasi sangat dibutuhkan di dalam kehidupan sehari-hari, dalam hal ini merupakan urat nadi pembangunan yang berperan penting dalam pembangunan dan peningkatan perekonomian, sebagai perwujudan dari peningkatan peranannya tersebut pembangunan transportasi diarahkan untuk pemerataan pembangunan dengan membuka daerah-daerah yang belum berkembang dalam satu kesatuan Wawasan Nusantara. Hal ini sesuai dengan pendapat Wayne Kenneth Talley (1983 ; 3) bahwa:

“Transportation has always been a major factor in the economically development of region with adequate transportation have grown economical ; those without adequate transportation have failed to grow”²⁸

Artinya transportasi sudah menjadi faktor utama dalam perkembangan ekonomi daerah, suatu daerah yang lengkap sarana transportasinya telah bertumbuh dalam perekonomian dan daerah tanpa sarana transportasi telah sulit berkembang.

²⁸ Talley, Wayne Kenneth, *Introduction To Transportation*, South – Western Publishing Co., Ohio 1983, hal. 3.

Dengan tersedianya transportasi yang cukup tentunya akan memungkinkan adanya hubungan yang lancar dalam satu kawasan sehingga terjadi keterkaitan ekonomi, sosial, politik dan sistem lainnya. Dalam menggali peranan jasa transportasi ada beberapa moda transportasi yang dapat dikembangkan dalam mengantisipasi perkembangan arus barang dan penumpang tersebut, masing-masing moda transportasi tersebut memiliki karakteristik yang berbeda.

Tujuan utama sektor transportasi adalah menyelenggarakan pelayanan jasa transportasi yang memadai terhadap tingkat kebutuhan dan pelayanan secara cepat, tepat, aman, teratur, dan terjangkau oleh kemampuan masyarakat. Transportasi memiliki keterkaitan yang cukup erat terhadap kegiatan masyarakat terutama kegiatan ekonomi dimana pertumbuhan industrialisasi di suatu wilayah akan membutuhkan jasa transportasi bagi pemasokan bahan baku maupun pemasaran hasil produksi, begitupun dalam pembangunan suatu daerah akan membutuhkan alat-alat yang dipergunakan untuk menunjang pembangunannya. Suatu barang atau komoditi akan memiliki nilai tambah, karena barang atau komoditi tersebut memiliki nilai menurut tempat dan waktu (*time utility and place utility*).

Transportasi mempunyai pengaruh terhadap perorangan, pembangunan ekonomi masyarakat dan sosial politik suatu negara, meliputi:

1. Transportasi dalam kehidupan masyarakat

Transportasi bermanfaat bagi masyarakat, dalam arti hasil-hasil produksi dan bahan-bahan baku suatu daerah dapat dipasarkan kepada Perusahaan Industri.

2. Spesialisasi secara geografis

Tiap-tiap daerah mempunyai kekhususan dalam arti spesialisasi yang berbeda untuk masing-masing daerah dan wilayah.

3. Produksi yang ekonomis

Suatu produksi akan bermanfaat dan ekonomis, bila tersedia cukup moda transportasi yang berfungsi sebagai pembawa komoditi ke pasar. Dengan demikian terlihat adanya hubungan transportasi dengan produksi:

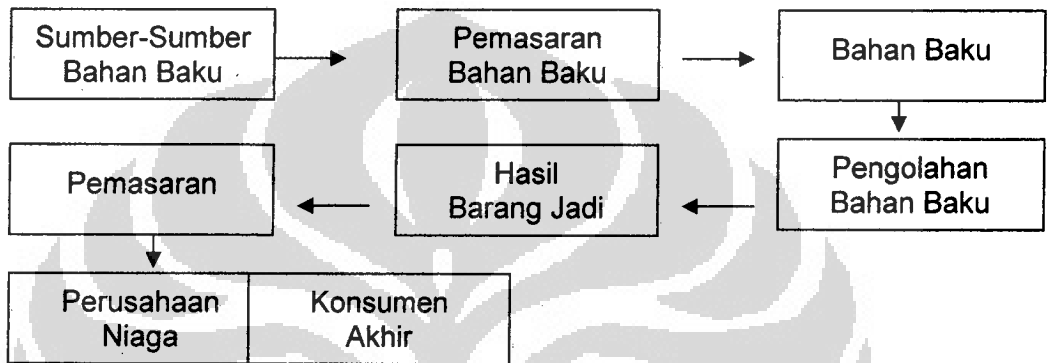
- a. Dengan tersedianya transportasi masyarakat akan merasakan keuntungan dari produksi.
- b. Harus diusahakan pemanfaatan alat angkut seefektif dan seefisien mungkin.
- c. Dengan efektif dan efisien pengelolaan moda transportasi akan memberikan dampak makro dan mikro terhadap pembangunan ekonomi.

4. Dalam Pembangunan Nasional dan Hankamnas transportasi berperan sebagai:

- a. Pembangunan nasional dan pembangunan seluruh wilayah Indonesia serta pemerataan pembangunan.

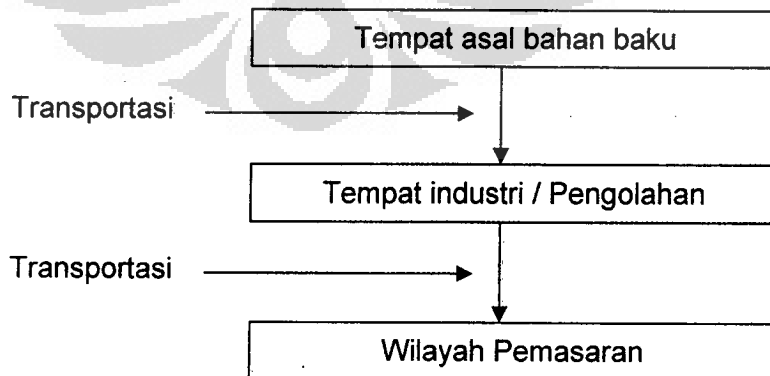
b. Pertahanan dan keamanan nasional bangsa Indonesia (Hankamnas).

Peranan transportasi terhadap perorangan, masyarakat, pembangunan ekonomi, dan sosial politik suatu negara secara skematis dapat digambarkan sebagai berikut:²⁹



Gambar 2.1
Peranan Transportasi Terhadap Perorangan, Masyarakat, Pembangunan Ekonomi, dan Sosial Politik

Peranan moda transportasi dalam kegiatan ekonomi secara ringkas juga dapat digambarkan sebagai berikut:



Gambar 2.2.
Peranan Transportasi dalam Kegiatan Produksi dan Pemasaran

²⁹ Abbas Salim, *opcit*, hal. 11

Kegiatan ekonomi, khususnya dalam sektor industri menyangkut 3 (tiga) hal pokok seperti pada gambar di atas, sehingga dapat dikatakan transportasi memiliki peranan yang penting dalam setiap tahapan kegiatan ekonomi, bila rangkaian terputus karena tidak adanya transportasi, maka dapat berakibat buruk terhadap kegiatan/proses produksi. Dari skema diatas dapat disimpulkan, yang dimaksud dengan transportasi adalah proses kegiatan perpindahan barang dari suatu tempat ke tempat lain pada waktu tertentu dengan menggunakan salah satu moda transportasi. Kegiatan ekonomi yang berhubungan dengan penggunaan transportasi, khususnya transportasi laut diharapkan dapat menjadi penyumbang aktif pada perekonomian Indonesia sehingga hasil pendapatan dari jasa angkutan akan membantu memperbaiki *Balance of Payment* nasional.

Perkembangan kegiatan arus barang maupun penumpang yang makin meningkat menjadi alasan mendasar perlunya penyediaan jasa transportasi yang baik dan handal. Pembangunan nasional yang dilakukan oleh Bangsa Indonesia merupakan upaya untuk mencapai cita-cita nasional yaitu terwujudnya masyarakat adil dan makmur secara merata baik fisik maupun spiritual berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945.

Dalam kaitannya dengan transportasi laut maka Indonesia sebagai negara kepulauan dan sedang mengembangkan industri manufaktur tentu memerlukan jenis jasa transportasi laut sebagai penunjang. Dalam era

globalisasi ini peranan jasa transportasi laut sangat dibutuhkan terutama bagi negara yang memiliki wilayah laut yang luas seperti Indonesia.

Menurut Direktur Jenderal Perhubungan Laut kegiatan transportasi laut bersifat universal berupa:

1. Industri pelayaran niaga memiliki suatu sifat ganda sebab dalam keadaan damai merupakan potensi komersil yang bersifat strategis ekonomi, sedangkan dalam keadaan darurat/perang merupakan "*element of combat*".
2. Karena pelayaran/*shipping* berfungsi untuk menyediakan jasa angkutan, maka pelayaran/*shipping* merupakan suatu elemen pokok dalam menunjang kebijaksanaan ekonomi suatu negara.
3. Industri pelayaran atau *shipping industry* dewasa ini merupakan suatu "*Instrument of National Policy*".

Dari pendapat tersebut diatas, dapat disimpulkan bahwa moda transportasi laut memiliki peranan yang penting karena menyangkut aspek keamanan dan kesejahteraan suatu wilayah.

Transportasi laut merupakan salah satu moda transportasi yang relatif murah dan mudah dibandingkan dengan menggunakan sarana transportasi lain bagi kegiatan pengiriman yang memiliki jarak lebih dari 1.000 kilometer. Transportasi laut dapat dikatakan sebagai pilihan tepat karena moda transportasi ini bila diperhitungkan menurut nilai, volume dan jarak dengan perhitungan biaya prasarana dapat dikatakan sebagai sarana penghubung yang efektif dan efisien.

F. Pembangunan Nasional

Pembangunan nasional adalah pembangunan dari, oleh, dan untuk rakyat, dilaksanakan di semua aspek kehidupan bangsa yang meliputi aspek politik, ekonomi, sosial budaya, dan aspek pertahanan keamanan, dengan senantiasa harus merupakan perwujudan Wawasan Nusantara serta memperkuat ketahanan nasional, yang diselenggarakan dengan membangun bidang-bidang pembangunan diselaraskan dengan sasaran jangka panjang yang ingin diwujudkan.

Pembangunan nasional yang dilakukan oleh Bangsa Indonesia merupakan upaya untuk mencapai cita-cita nasional yaitu terwujudnya masyarakat adil dan makmur secara merata baik fisik maupun spiritual berdasarkan Pancasila dan UUD 1945. Pembangunan nasional yang menghasilkan hajat hidup paling hakiki berupa kesejahteraan dan keamanan pada dasarnya mengandung tiga komponen yang memerlukan pelaksanaan secara serentak, yaitu:

1. Pengembangan fisik, guna pertumbuhan fisik bangsa.
2. Pembaharuan, yang berarti proses moralitas untuk meningkatkan semangat nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945 berikut pembahasannya.
3. Modernisasi, atau proses perubahan kebiasaan dan cara berpikir dari tradisional kepada kebiasaan dan cara berpikir dinamik dan responsif terhadap perubahan lingkungan dengan

tetap memelihara nilai-nilai dasar yang baik dan masih dapat digunakan.

Pembangunan nasional diselenggarakan oleh masyarakat bersama pemerintah. Dalam hubungan ini pemerintah berkewajiban untuk memberi pengarah dan bimbingan, serta menciptakan iklim yang mendorong peran serta aktif masyarakat dalam pembangunan. Dalam pelaksanaannya pemerintah merumuskan strategi dan kebijakan pembangunan melalui tahapan-tahapan jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang yang didasarkan pada skala prioritas dan sasaran-sasaran yang hendak dicapai sesuai dengan aspek politik, ekonomi, sosial budaya, dan aspek pertahanan keamanan.

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025 dijelaskan, bahwa:

"Pembangunan Nasional adalah : Rangkaian upaya pembangunan yang berkesinambungan yang meliputi seluruh aspek kehidupan masyarakat, bangsa dan bernegara untuk melaksanakan tugas mewujudkan tujuan nasional sebagaimana dirumuskan dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, rangkaian upaya pembangunan yang berlangsung memuat kegiatan pembangunan yang berlangsung tanpa henti, dengan menaikkan tingkat kesejahteraan masyarakat dari generasi demi generasi, pelaksanaan upaya tersebut dilakukan dalam konteks memenuhi kebutuhan masa sekarang tanpa mengurangi kemampuan generasi yang akan datang untuk memenuhi kebutuhannya".³⁰

³⁰ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2007 dalam Asri Umar, *Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025*, Jakarta, CV. Citra Utama, 2007, hal. 9.

Sehubungan ditiadakannya Garis-Garis Besar Haluan Negara (GBHN) sebagai pedoman penyusunan rencana Pembangunan Nasional, maka sebagai penggantinya adalah Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional yang memerintahkan penyusunan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJP). Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025 merupakan kelanjutan dari pembangunan sebelumnya untuk mencapai tujuan pembangunan. Untuk itu dalam waktu 20 tahun mendatang, sangat penting dan mendesak bagi bangsa Indonesia untuk melakukan penataan kembali berbagai langkah-langkah antara lain di bidang pengelolaan sumber daya alam, sumber daya manusia, lingkungan hidup dan kelembagaan sehingga bangsa Indonesia dapat mengejar ketinggalannya dan mempunyai posisi yang sejajar serta memiliki daya saing yang kuat di dalam pergaulan masyarakat Internasional. Tujuan yang ingin dicapai dengan ditetapkannya Undang-Undang tentang RPJP Nasional Tahun 2005-2025 adalah:

"(a) mendukung koordinasi antar pelaku pembangunan dalam pencapaian tujuan Nasional, (b) menjamin terciptanya integrasi, sinkronisasi dan sinergi baik antardaerah, antarruang, antarwaktu, antarfungsi pemerintah maupun antara Pusat dan Daerah, (c) Menjamin keterkaitan dan konsistensi antara perencanaan, penganggaran, pelaksanaan dan pengawasan, (d) menjamin tercapainya penggunaan sumber daya secara efisien, efektif, berkeadilan dan berkelanjutan, dan (e) mengoptimalkan partisipasi masyarakat".³¹

³¹ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2007, *ibid*, hal. 12.

Rencana pembangunan jangka panjang nasional diwujudkan dalam visi, misi dan arah pembangunan nasional yang mencerminkan cita-cita kolektif yang akan dicapai oleh bangsa Indonesia. Visi Pembangunan Nasional Tahun 2005-2025 adalah : Indonesia yang Mandiri, Maju Adil dan Makmur. Dalam mewujudkan visi pembangunan nasional tersebut salah satu diantaranya adalah :

"Mewujudkan Indonesia menjadi negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat dan berbasiskan kepentingan Nasional adalah menumbuhkan wawasan bahari bagi masyarakat dan pemerintah agar pembangunan Indonesia berorientasi kelautan, meningkatkan kapasitas sumber daya manusia yang berwawasan kelautan melalui pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan, mengelola wilayah laut nasional untuk mempertahankan kedaulatan dan kemakmuran dan membangun ekonomi kelautan secara terpadu dengan mengoptimalkan pemanfaatan sumber kekayaan laut secara berkelanjutan".³²

Dari pengertian pembangunan nasional tersebut dapat disimpulkan bahwa pembangunan nasional merupakan pembangunan yang diselenggarakan oleh pemerintah pusat dan dibiayai dari dan atas beban Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) mencakup seluruh aspek kehidupan masyarakat secara makro.

G. Hakikat Ketahanan Nasional

Untuk tetap memungkinkan berjalannya pembangunan nasional yang selalu harus menuju ke tujuan yang ingin dicapai dan agar dapat secara efektif dielakkan dari hambatan, tantangan, ancaman, dan

³² Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2007, *opcit*, hal. 80-81.

gangguan yang timbul baik dari luar maupun dari dalam, maka pembangunan nasional diselenggarakan melalui pendekatan ketahanan nasional yang mencerminkan keterpaduan antara segala aspek kehidupan bangsa secara utuh dan menyeluruh.

Secara konseptual, Ketahanan Nasional suatu bangsa dilatarbelakangi oleh:

1. Kekuatan apa yang ada pada suatu bangsa dan negara sehingga ia mampu mempertahankan kelangsungan hidupnya.
2. Kekuatan apa yang harus dimiliki oleh suatu bangsa dan negara sehingga ia selalu mampu mempertahankan kelangsungan hidupnya, meskipun mengalami berbagai gangguan, hambatan, dan ancaman baik dari dalam maupun dari luar.
3. Ketahanan (kemampuan) suatu bangsa untuk tetap jaya, mengandung makna keteraturan (*regular*) dan stabilitas, yang di dalamnya terkandung potensi untuk terjadinya perubahan (*the stability idea of change*).³³

Ketahanan nasional adalah kondisi dinamis yang merupakan integrasi dari kondisi setiap aspek kehidupan bangsa dan negara. Pada hakikatnya ketahanan nasional adalah kemampuan dan ketangguhan suatu bangsa untuk dapat menjamin kelangsungan hidupnya menuju kejayaan bangsa dan negara. Dalam hal ini R.M. Sunardi berpendapat:

³³ Wan Usman, dkk, *Daya Tahan Bangsa*, Jakarta, Program Studi Pengkajian Ketahanan Nasional Program Pascasarjana Universitas Indonesia, 2003, hal. 4-5.

"Ketahanan Nasional adalah kondisi dinamis suatu bangsa yang berisikan keuletan dan ketangguhan yang mengandung kemampuan mengembangkan kekuatan Nasional di dalam menghadapi dan mengatasi segala ancaman, tantangan, hambatan serta gangguan, baik yang datangnya dari luar maupun dari dalam yang langsung maupun tidak langsung membahayakan integritas, identitas kelangsungan hidup bangsa dan negara serta perjuangan mengejar Tujuan Perjuangan Nasional".³⁴

Dari pengertian tersebut, konsep ketahanan nasional sebenarnya merupakan suatu doktrin dasar pembangunan nasional didalam menentukan kebijakan-kebijakan nasional, oleh karenanya konsep tersebut lebih banyak digunakan dalam pendekatan pemecahan masalah-masalah pembangunan nasional.

Pendekatan pembinaan ketahanan nasional melalui pemenuhan aspek kesejahteraan dan keamanan adalah sejalan dengan apa yang diamanatkan oleh cita-cita proklamasi bahwa hakikat tujuan pembangunan nasional adalah untuk mewujudkan suatu masyarakat yang adil dan makmur yang merata materil dan spiritual berdasarkan Pancasila dan Undang-undang Dasar 1945 di dalam wadah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Berhasilnya pembangunan nasional akan meningkatkan ketahanan nasional, dan ketahanan yang tangguh akan lebih mendorong pembangunan nasional. Hal ini sesuai dengan pendapat Wan Usman bahwa:

³⁴ R.M. Sunardi, *Pembinaan Ketahanan Bangsa Dalam Rangka Memperkokoh Keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia; Teori Ketahanan Nasional*, Jakarta, PT Kuarternita Adidarma, 2004, hal. 6

*"Konsep ketahanan nasional selain sebagai suatu doktrin ia juga memiliki fungsi sebagai suatu metode yang digunakan sebagai pendekatan di dalam pelaksanaan pembangunan, sebab berhasil tidaknya program pembangunan, tidak hanya tergantung pada keahlian dan kecakapan para pemimpin pemerintahan yang menyelenggarakannya, tetapi juga tergantung pada perubahan-perubahan lainnya di lapangan IPOLEKSOSBUD HANKAM baik langsung maupun tidak langsung."*³⁵

Lebih lanjut R.M. Sunardi berpendapat:

*"Meningat kondisi nyata tata kehidupan nasional amat kompleks maka untuk memahami dan menganalisis kondisi dinamikanya diperlukan 2 jenis model, yaitu model makro dan model mikro. Model makro ketahanan nasional ditujukan untuk menganalisis kondisi dinamik tata kehidupan nasional pada lingkup negara, sedangkan model mikro digunakan pada lingkup subnegara atau subnasional. Melalui analisis mikro dimungkinkan untuk mengadakan kajian tentang ketahanan pribadi, ketahanan wilayah, ketahanan sektor tertentu dan sebagainya."*³⁶

Berdasarkan pengertian tersebut di atas, mengingat transportasi memiliki peranan yang penting di dalam segala aspek kehidupan guna menunjang program pembangunan nasional, maka transportasi laut juga merupakan sarana dalam mencapai tujuan nasional yang secara tidak langsung memperkuat ketahanan nasional di bidang ekonomi, politik, sosial, budaya dan hankam sesuai dengan peranannya. Dengan pernyataan lain pembangunan adalah suatu proses peningkatan nilai tambah di segala bidang kehidupan sehingga ketahanan nasional yang tangguh akan lebih mendorong keberhasilan pembangunan nasional.

³⁵ Wan Usman, *Pembangunan dan Ketahanan Nasional; Masalah, Analisis Perencanaan dan Kebijakan*, Jakarta, Universitas Terbuka, 1997, hal. 5.

³⁶ R.M. Sunardi, *ibid*, hal. 17.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian deskriptif analitis dengan melakukan survei dan wawancara. Metode deskriptif analitis merupakan metode untuk meneliti suatu sistem ataupun suatu kondisi pemikiran atau kejadian pada saat ini. Dalam metode ini terdapat suatu usaha untuk menggambarkan, menganalisis dan memaparkan kondisi-kondisi yang ada dan bertujuan untuk memperoleh informasi-informasi tentang keadaan saat ini dan menghubungkan variabel-variabel yang ada serta menggambarkan informasi sesuai dengan variabel yang diteliti.³⁴

Tujuan penelitian deskriptif adalah menjelaskan sesuatu hal secara obyektif apa adanya, sehingga memberi gambaran yang jelas tentang situasi-situasi di tempat kejadian dengan sebenarnya tanpa ditambah ataupun dikurangi.³⁵ Dalam hal ini peneliti hanya ingin mengetahui hal-hal yang berhubungan dengan keadaan sesuatu, yaitu keadaan tentang kontribusi PT. PELNI terhadap Ketahanan Nasional. Hasil survei dilanjutkan dengan *Indepth Interview* yang diadakan oleh peneliti terhadap penyelenggara jasa angkutan laut, para pengguna jasa angkutan laut serta pihak-pihak yang terkait di dalamnya. Dari interview tersebut

³⁴ Mardalis, *Metode Penelitian: Suatu Pendekatan Proposal*, Jakarta, Bumi Aksara, Cetakan Pertama, 1990, hal. 26

³⁵ Prasetya Irawan, *Logika dan Prosedur Penelitian*, Jakarta, STIA-LAN Press, 2002, hal. 15

diharapkan dapat diperoleh persepsi pengguna jasa angkutan laut dan dapat menjelaskan interpretasi yang ada terhadap berbagai macam penelitian.

B. Tempat dan Waktu Penelitian

1. Tempat Penelitian

Tempat penelitian dibatasi di pelabuhan Tanjung Priok dan di Kantor Pusat PT. Pelabuhan II Tanjung Priok untuk melakukan survei kesiapan prasarana transportasi laut, di kapal PT. PELNI yang sedang singgah di pelabuhan Tanjung Priok untuk melakukan survei kualitas pelayanan PT. PELNI kepada penumpang, serta di Kantor Pusat PT. PELNI Jakarta untuk melakukan wawancara dengan pejabat yang kompeten.

2. Waktu Penelitian

Waktu penelitian dilaksanakan pada bulan Mei sampai dengan Juni 2008.

C. Unit Analisis dan Pengambilan Sampel

Unit analisis adalah populasi atau seluruh obyek yang diteliti, yaitu seluruh penumpang yang menggunakan jasa kapal PT. PELNI, sedangkan sampel adalah sebagian dari populasi yang dipilih secara acak agar dapat mewakili populasi tersebut. Pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan metode *Stratified Random Sampling*, yaitu

populasi yang dianggap heterogen menurut suatu karakteristik tertentu dikelompokkan dalam beberapa sub-populasi sehingga menjadi sampel yang relatif homogen.³⁶ Dalam hal ini pengguna jasa PT. PELNI relatif memiliki kesamaan persepsi dalam menerima pelayanan di atas kapal. Dengan mempertimbangkan keterbatasan biaya, waktu, dan tenaga, maka dari populasi jumlah penumpang rata-rata 1.000 orang yang menunggu kapal PT. PELNI di terminal pelabuhan, peneliti mengambil sampel secara acak sebanyak 100 responden atau sepuluh persen dari populasi.

D. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini disesuaikan dengan jenis data yang dibutuhkan, meliputi:

1. Data Primer, yaitu data yang diperoleh melalui:
 - a. Observasi (pengamatan)

Dilakukan dengan mengamati fenomena yang diteliti dan bukti-bukti yang ada di tempat kejadian penelitian, sehingga dapat diketahui kejadian yang sesungguhnya. Dalam hal ini peneliti mengamati kondisi pelabuhan dan kesiapan operasional kapal-kapal PT. PELNI dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat di Pelabuhan Tanjung Priok.

³⁶ Umar, Husein. *Metode Penelitian Untuk Skripsi dan Tesis Bisnis*, Jakarta, PT Raja Grafindo Persada, 2000, hal. 84.

b. Kuesioner

Merupakan metode pengumpulan data menggunakan daftar pertanyaan yang berkaitan dengan masalah yang diteliti, dalam hal ini peneliti mengajukan pertanyaan-pertanyaan kepada responden dan responden memilih salah satu jawaban yang sesuai dengan keadaan sebenarnya.

c. Wawancara

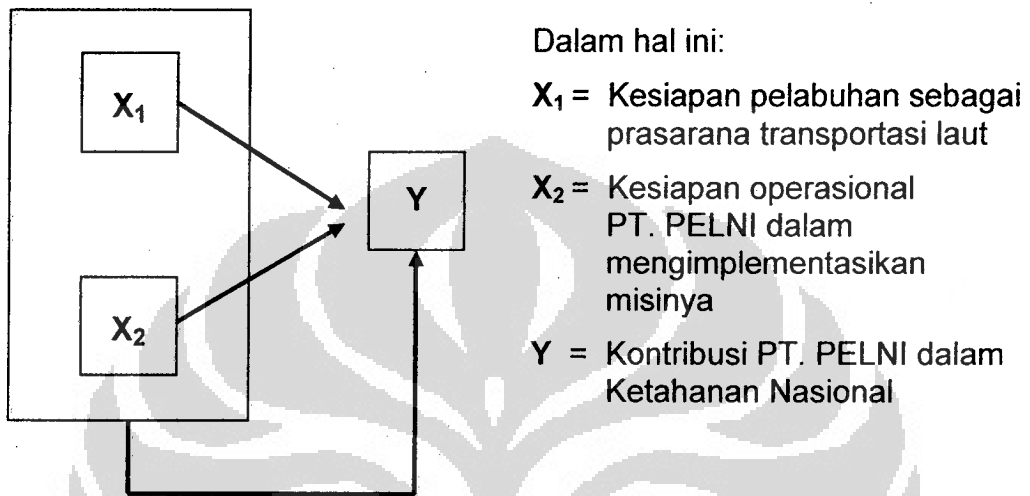
Merupakan cara mengumpulkan data/informasi yang dibutuhkan dari sumbernya langsung sehingga dapat menjelaskan permasalahan yang diteliti. Tekniknya dengan wawancara mendalam (*indepth interview*) melalui kontak/hubungan pribadi dengan pihak-pihak terkait dengan jasa angkutan laut, yaitu pejabat PT. PELNI di Kantor Pusat Jakarta.

2. Data Sekunder

Yaitu data yang diperoleh melalui studi kepustakaan dengan cara mempelajari, mendalami dan mengutip teori-teori/konsep-konsep dari sejumlah literatur, dokumen peraturan-peraturan dan laporan baik dari buku jurnal, majalah, koran yang berhubungan dengan obyek penelitian ini.

E. Model Penelitian dan Teknik Analisis Data

Model penelitian yang digunakan adalah model konstelasi antara variabel bebas dan variabel terikat yang digambarkan sebagai berikut:



Gambar 3.1
Model Konstelasi Variabel-Variabel Bebas (X_1), dan (X_2) dengan Variabel Terikat (Y)

Sedangkan teknik analisis data dilakukan dengan mendiskripsikan skor data yang diperoleh dan dianalisis untuk menjawab permasalahan penelitian.

F. Indikator Pengukuran

Indikator pengukuran yang digunakan peneliti sebagai pedoman untuk membuat kuesioner yang dibagikan kepada responden dibagi tiga jenis, yaitu pengukuran Variabel X_1 , pengukuran Variabel X_2 , dan pengukuran Variabel Y dengan mendefinisikan masing-masing secara konseptual maupun secara operasional.

1. Variabel X_1 (Kesiapan Pelabuhan Sebagai Prasarana Transportasi Laut)

a. Definisi Konseptual

Kesiapan pelabuhan sebagai prasarana transportasi laut adalah kesiapan prasarana untuk dapat mendukung terlaksananya pelayanan penumpang dan barang kepada pengguna jasa kapal PT. PELNI dalam jumlah memadai dengan kondisi baik sesuai dengan kebutuhan. Dalam penelitian ini peneliti mengelompokkan kesiapan pelabuhan dalam dua indikator utama, pertama kesiapan dalam melayani kunjungan kapal meliputi jasa labuh, jasa pemanduan, jasa tambat, jasa dermaga, jasa pengisian air tawar, dan jasa gudang atau lapangan penumpukan. Indikator kedua kesiapan terminal untuk melayani penumpang seperti kesiapan gedung terminal, peralatan, perlengkapan, fasilitas, serta personil yang bertugas di pelabuhan.

b. Definisi Operasional

Kesiapan pelabuhan sebagai prasarana transportasi laut adalah prasarana pelabuhan yang disediakan untuk melayani penumpang dan barang bagi pengguna jasa kapal PT. PELNI yang diukur dengan dua indikator utama. Pertama kesiapan dalam melayani kunjungan kapal meliputi

jasa labuh, jasa pemanduan, jasa tambat, jasa dermaga, jasa pengisian air tawar, dan jasa gudang atau lapangan penumpukan. Kedua kesiapan terminal untuk melayani penumpang seperti kesiapan gedung terminal, peralatan, perlengkapan, fasilitas, serta personil yang bertugas di pelabuhan.

Untuk mengukur indikator kesiapan dalam melayani kunjungan kapal digunakan teknik wawancara mendalam kepada pihak PT. PELNI sebagai pengguna jasa pelabuhan. Sedangkan untuk mengukur indikator kesiapan terminal yaitu kondisi fisik gedung terminal, kesiapan peralatan, kesiapan perlengkapan, kesiapan fasilitas, dan kesiapan personil yang bertugas di pelabuhan digunakan alat ukur (instrumen) berskala *Likert* yang diklasifikasikan dalam 5 (lima) kategori dan diberi skor antara 1 sampai 5 sebagai berikut:

- a. Jawaban sangat baik (SB) diberi skor 5.
- b. Jawaban baik (B) diberi skor 4.
- c. Jawaban cukup baik (CB) diberi skor 3.
- d. Jawaban tidak baik (TB) diberi skor 2.
- e. Jawaban sangat tidak baik (STB) diberi skor 1.

c. Kisi-kisi instrumen Kesiapan Pelabuhan Sebagai Prasarana Transportasi Laut

Kisi-kisi instrumen untuk mengukur indikator kesiapan dalam melayani kunjungan kapal adalah konsep instrumen

wawancara yang akan diajukan kepada personil/pejabat PT. PELNI yaitu Kepala Cabang dan beberapa Nakhoda kapal untuk memperoleh data/informasi yang berkaitan dengan indikator tersebut. Data/informasi yang diperlukan adalah sebagai berikut:

Tabel 3.1.
Kisi-kisi Instrumen Kesiapan Pelabuhan Dalam Melayani Kunjungan Kapal

No.	Indikator	Data/informasi yang diperlukan
1.	Jasa labuh	Pelayanan pelabuhan yang diberikan terhadap kapal untuk berlabuh dengan aman sambil menunggu pelayanan berikutnya (untuk bertambat di pelabuhan, atau bongkar muat, <i>docking</i> , pengurusan dokumen)
2.	Jasa Pemanduan	Kegiatan pandu dalam membantu memberikan saran, dan informasi pada Nakhoda tentang keadaan perairan setempat.
3.	Jasa tambat	Kapal dapat bertambat yang secara teknis dalam kondisi aman, untuk dapat melakukan kegiatan bongkar muat dengan lancar dan tertib
4.	Jasa dermaga	Terpenuhinya panjang dermaga untuk dapat menyandarkan kapal.
5.	Jasa pengisian air tawar	Pengisian air tawar dari darat ke kapal untuk keperluan kapal dan ABK
6.	Jasa gudang atau lapangan penumpukan.	Penumpukan barang di gudang sampai dengan dikeluarkan dari tempat penumpukan untuk dimuat atau diserahkan kepada pemiliknya

Sedangkan untuk indikator kesiapan terminal yang meliputi kondisi fisik gedung terminal, kesiapan peralatan, kesiapan perlengkapan, kesiapan fasilitas, dan kesiapan personil yang bertugas di pelabuhan adalah konsep instrumen yang akan diujicobakan dan digunakan untuk mengukur variabel X_1 .

Kisi-kisi instrumen tersebut sebagai berikut:

Tabel 3.2.
Kisi-kisi Instrumen Kesiapan Pelabuhan Sebagai Prasarana
Transportasi Laut
Indikator Kesiapan Terminal Penumpang

No.	Indikator	Butir sebelum uji coba	Jumlah
1.	Kondisi fisik gedung	1, 2	2
2.	Kesiapan peralatan	3, 4	2
3.	Kesiapan perlengkapan	5, 6, 7, 8	4
4.	Kesiapan fasilitas	9, 10, 11, 12, 13	5
5.	Kesiapan personil	14, 15	2
		JUMLAH	15

2. Variabel X_2 (Kesiapan Operasional PT. PELNI Dalam Mengimplementasikan Misinya)

a. Definisi Konseptual

Kesiapan operasional PT. PELNI dalam mengimplementasikan misinya merupakan perwujudan salah satu misi sebagai Badan Usaha Milik Negara yaitu

mengelola dan mengembangkan angkutan laut untuk meningkatkan kontribusi/pendapatan bagi negara. Perwujudan misi tersebut dijabarkan dalam kinerja operasional kapal seperti penyediaan sarana kapal yang memadai, peningkatan mobilitas orang yang diukur dengan jumlah penumpang yang diangkut, pendistribusian barang untuk memenuhi kebutuhan masyarakat yang diukur dengan jumlah muatan/barang yang diangkut, jumlah pembayaran pajak dan dividen kepada negara, serta kualitas pelayanan kepada pengguna jasa.

b. Definisi Operasional

Kesiapan operasional PT. PELNI dalam mengimplementasikan misinya adalah kinerja PT. PELNI dalam mengembangkan angkutan laut untuk meningkatkan kontribusi/pendapatan bagi negara diukur dengan indikator:

- 1). Penyediaan sarana kapal yang memadai.
- 2). Peningkatan mobilitas orang yang diukur dengan jumlah penumpang yang diangkut.
- 3). Pendistribusian barang untuk memenuhi kebutuhan masyarakat yang diukur dengan jumlah muatan/barang yang diangkut.

- 4). Kontribusi PT. PELNI dalam pendapatan negara yang diukur dengan jumlah setoran pajak penghasilan dan dividen.

Sedangkan indikator kualitas pelayanan PT. PELNI kepada pengguna jasa diwujudkan dalam lima dimensi kualitas pelayanan yang meliputi: Keandalan pelayanan (*reliability*), daya tanggap karyawan (*responsiveness*), jaminan pelayanan (*assurance*), perhatian karyawan kepada pengguna jasa (*empathy*), tampilan fisik gedung dan tampilan karyawan (*tangible*). Masing-masing diukur menggunakan alat ukur (instrumen) berskala *Likert* yang diklasifikasikan dalam 5 (lima) kategori dan diberi skor antara 1 sampai 5 sebagai berikut:

- 1). Jawaban sangat baik (SB) diberi skor 5.
- 2). Jawaban baik (B) diberi skor 4.
- 3). Jawaban cukup baik (CB) diberi skor 3.
- 4). Jawaban tidak baik (TB) diberi skor 2.
- 5). Jawaban sangat tidak baik (STB) diberi skor 1.

c. Kisi-kisi Kesiapan Operasional PT. PELNI Dalam Mengimplementasikan Misinya

Kisi-kisi instrumen untuk mengukur kesiapan operasional PT. PELNI dalam mengimplementasikan misinya adalah

konsep instrumen wawancara yang akan diajukan kepada personil/pejabat PT. PELNI untuk memperoleh data yang berkaitan dengan masalah penelitian. Data yang diperlukan adalah data empiris sebagai berikut:

Tabel 3.3.
Kisi-kisi Instrumen Kesiapan Operasional PT. PELNI Dalam Mengimplementasikan Misinya

No.	Indikator	Data yang diperlukan	Ket.
1.	Penyediaan sarana kapal yang memadai	Jumlah armada yang dioperasikan	2003-2007
2.	Peningkatan mobilitas orang	Jumlah penumpang yang diangkut	2003-2007
3.	Pendistribusian barang untuk memenuhi kebutuhan masyarakat	Jumlah muatan/ barang yang diangkut.	2003-2007
4.	Kontribusi PT. PELNI dalam pendapatan kepada negara	Setoran pajak penghasilan dan dividen PT. PELNI kepada negara	2003-2007

Sedangkan kisi-kisi instrumen untuk indikator kualitas pelayanan PT. PELNI kepada pengguna jasa sebagai berikut:

Tabel 3.4.
Kisi-kisi Instrumen Kualitas Pelayanan PT. PELNI Kepada Masyarakat Pengguna Jasa

No.	Indikator	Butir sebelum uji coba	Jumlah
1.	Keandalan pelayanan (<i>reliability</i>),	1 s.d 11	11
2.	Daya tanggap karyawan (<i>responsiveness</i>),	12 s.d 14	3
3.	Jaminan pelayanan (<i>assurance</i>),	15 s.d 17	3
4.	Perhatian karyawan kepada pengguna jasa (<i>empathy</i>),	18 s.d 21	4
5.	Tampilan fisik gedung penjualan tiket dan kapal serta tampilan karyawan (<i>tangible</i>)	22 s.d 28	7
		JUMLAH	28

3. Variabel Y (Kontribusi PT. PELNI Terhadap Ketahanan Nasional)

a. Definisi Konseptual

Kontribusi PT. PELNI terhadap Ketahanan Nasional merupakan perwujudan salah satu misi dalam menunjang terwujudnya Wawasan Nusantara dan kedaulatan negara. Perwujudan misi tersebut diukur dengan jumlah pelabuhan yang disinggahi, jadwal/frekuensi pelayaran secara tetap dan

teratur, jumlah ruas dalam Jaringan Trayek Nusantara, penugasan kapal-kapal dalam situasi dan kondisi mendesak untuk kepentingan negara, serta pembukaan rute di pulau-pulau terluar/terpencil,

b. Definisi Operasional

Kontribusi PT. PELNI terhadap Ketahanan Nasional merupakan perwujudan salah satu misi dalam menunjang terwujudnya Wawasan Nusantara dan Kedaulatan Negara yang diukur dengan indikator:

- 1). Jumlah pelabuhan yang disinggahi.
- 2). Jadwal/frekuensi pelayaran secara tetap dan teratur.
- 3). Jumlah ruas dalam Jaringan Trayek Nusantara,
- 4). Penugasan kapal-kapal dalam keadaan darurat untuk kepentingan negara.
- 5). Pembukaan rute di pulau-pulau terluar/terpencil

c. Kisi-kisi Kontribusi PT. PELNI Terhadap Ketahanan Nasional

Kisi-kisi instrumen untuk mengukur kontribusi PT. PELNI terhadap Ketahanan Nasional adalah konsep instrumen wawancara yang akan diajukan kepada personil/pejabat PT. PELNI untuk memperoleh data/informasi yang berkaitan dengan masalah penelitian dan selanjutnya akan dianalisis. Data/informasi yang diperlukan adalah sebagai berikut:

Tabel 3.5.
Kisi-kisi Instrumen Kontribusi PT. PELNI Terhadap
Ketahanan Nasional

No.	Indikator	Data/informasi yang diperlukan	Ket.
1.	Pemerataan pelayanan kepada masyarakat	Jumlah pelabuhan yang disinggahi	2003-2007
		Jadwal/frekuensi pelayaran secara tetap dan teratur	2003-2007
2.	Terwujudnya Wawasan Nusantara	Jumlah ruas dalam Jaringan Trayek Nusantara	2003-2007
3.	Terwujudnya Kedaulatan Negara	Pembukaan rute di pulau-pulau terluar/terpencil	2003-2007
		Penugasan kapal-kapal dalam keadaan darurat untuk kepentingan negara.	2003-2007

BAB IV

GAMBARAN UMUM OBYEK PENELITIAN

A. Gambaran Umum PT. PELABUHAN INDONESIA II (PERSERO)

PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) atau disingkat Pelindo II adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak di bidang Jasa Kepelabuhanan.

1. Sejarah

Indonesia merupakan negara kepulauan yang dua per tiga wilayahnya adalah perairan dan terletak pada lokasi yang strategis karena berada di persilangan rute perdagangan dunia. Sehingga peran pelabuhan dalam mendukung pertumbuhan ekonomi maupun mobilitas sosial dan perdagangan di wilayah ini sangat besar. Oleh karenanya pelabuhan menjadi faktor penting bagi pemerintah dalam menjalankan roda perekonomian negara.

Sejak tahun 1960 pengelolaan pelabuhan di Indonesia dilaksanakan oleh pemerintah melalui Perusahaan Negara (PN) I sampai dengan VIII. Kemudian dalam perkembangannya, pada tahun 1964 aspek operasional Pelabuhan dikoordinasikan oleh lembaga pemerintah yang disebut *Port Authority*, sedangkan aspek komersial tetap di bawah pengelolaan PN Pelabuhan I sampai dengan VIII.

Selanjutnya berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 1 tahun 1969, pengelolaan pelabuhan umum dilakukan oleh Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP). Pada tahun 1983, BPP diubah lagi

menjadi Perusahaan Umum (PERUM) Pelabuhan yang hanya mengelola pelabuhan umum yang diusahakan, sedangkan pengelolaan pelabuhan umum yang tidak diusahakan dilakukan oleh Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. PERUM Pelabuhan dibagi menjadi 4 wilayah operasi yang dibentuk berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 15 tahun 1983. Status PERUM ini kemudian diubah lagi menjadi PT (Persero) Pelabuhan Indonesia I sampai IV pada tahun 1992 sampai saat ini.

PT (Persero) Pelabuhan Indonesia II, sebagian salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang mengelola jasa kepelabuhanan di Indonesia, didirikan pada tanggal 1 Desember 1992 sesuai Akta Pendirian Perusahaan Nomor 3 oleh Notaris Imas Fatimah, serta akta perubahannya Nomor tanggal 5 Mei 1998 oleh Notaris Imas Fatimah Sarjana Hukum. Modal Dasar pembentukan PT (Persero) Pelabuhan Indonesia II sebesar Rp 4 Triliun terbagi atas 4 juta saham, masing-masing saham dengan nilai 1 juta rupiah dengan kepemilikan seluruhnya (100%) milik Pemerintah Indonesia.

Kantor Pusat PT (Persero) Pelabuhan Indonesia II berkedudukan di Jakarta, memiliki wilayah operasi di 10 provinsi dan mengelola 12 pelabuhan yang diusahakan, yaitu:

- a. Pelabuhan Teluk Bayur di Provinsi Sumatera Barat
- b. Pelabuhan Jambi di Provinsi Jambi
- c. Pelabuhan Palembang di Provinsi Sumatera Selatan

- d. Pelabuhan Bengkulu di Provinsi Bengkulu
- e. Pelabuhan Panjang di provinsi Lampung
- f. Pelabuhan Tanjung Pandan dan Pelabuhan Pangkal Balam di Provinsi Bangka Belitung
- g. Pelabuhan Banten di Provinsi Banten
- h. Pelabuhan Tanjung Priok dan Sunda Kelapa di Provinsi DKI Jakarta
- i. Pelabuhan Cirebon di Provinsi Jawa Barat
- j. Pelabuhan Pontianak di Provinsi Kalimantan Barat.

Selain itu perseroan memiliki 3 anak perusahaan dan 2 perusahaan afiliasi. Ketiga anak perusahaan tersebut adalah PT Rumah Sakit Pelabuhan dengan kepemilikan saham perseroan 99% dan Koperasi Pegawai Maritim (KOPEGMAR) sebesar 1% PT Multi Terminal Indonesia (MTI) dengan komposisi saham PT Pelindo II 99% dan Koperasi Pegawai Maritim (KOPEGMAR) sebesar 1%, sedangkan anak perusahaan lainnya adalah PT *Electronic Data Interchange* (EDI) Indonesia dengan kepemilikan saham PT Pelindo II 51% dan PT Sisindokom Lintas Buana sebesar 49%.

Perusahaan afiliasi PT Pelindo II masing-masing adalah PT Jakarta International Container Terminal (JICT) dengan kepemilikan saham 48,9% Pelindo II dan 51% Grosbeak Pte.Ltd dan Koperasi Pegawai Maritim (KOPEGMAR) sebesar 1%, Sementara di Terminal Petikemas Koja (TPK Koja) yang merupakan kerjasama

operasi antara PT Pelindo II (52,12%) dengan PT Ocean Terminal Petikemas (47,88%) yang telah beroperasi sejak tahun 1998.

2. Visi, Misi dan Komitmen Perusahaan

a. Visi Perusahaan

Memberikan jasa kepelabuhanan secara andal dengan mutu pelayanan kelas dunia

b. Misi Perusahaan

Mewujudkan visi perusahaan melalui peningkatan realisasi komitmen perusahaan kepada mitra, pelanggan, kepentingan nasional, pemilik, masyarakat pelabuhan, dan anggota perusahaan.

c. Komitmen Perusahaan

Kepada mitra dan pelanggan jasa kepelabuhanan:

Menyediakan dan mengoperasikan jasa pelayanan kepelabuhanan yang andal dengan mutu kelas dunia.

Kepada kepentingan nasional:

Meningkatkan kesehatan perusahaan secara professional dan dapat mendorong pengembangan ekonomi nasional.

Kepada masyarakat pelabuhan:

Mendorong terbentuknya masyarakat pelabuhan yang kooperatif dan mempunyai rasa saling memiliki.

Kepada anggota perusahaan:

Mewujudkan sumber daya insani yang beriman, bermutu, optimis, bersikap melayani dan ramah, bangga kepada perusahaan dan

budayanya, serta mampu memberikan kesejahteraan dan kepuasan kerja kepada karyawan.

3. Bidang Usaha

Bidang usaha Pelindo II meliputi penyediaan dan pengusahaan :

- a. Perairan dan kolam pelabuhan untuk lalu lintas pelayaran dan tempat kapal berlabuh;
- b. Pelayanan pemanduan dan penundaan kapal keluar masuk pelabuhan, olah gerak kapal didalam kolam serta jasa pemanduan dan penundaan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya;
- c. Fasilitas untuk kapal bertambat serta melakukan bongkar muat barang dan hewan;
- d. Fasilitas pergudangan dan lapangan penumpukan;
- e. Terminal konvensional, terminal petikemas, dan terminal curah untuk melayani bongkar muat komoditas sesuai jenisnya;
- f. Terminal penumpang untuk pelayanan embarkasi dan debarkasi penumpang kapal laut;
- g. Fasilitas listrik, air minum dan telepon untuk kapal dan umum di daerah lingkungan kerja pelabuhan;
- h. Lahan untuk industri, bangunan dan ruang perkantoran umum;
- i. Pendidikan dan latihan yang berkaitan dengan kegiatan kepelabuhanan.

Di samping berbagai kegiatan usaha tersebut, perusahaan

memiliki peluang untuk mengembangkan kegiatan usaha lain yang berkaitan dengan kegiatan usaha yang telah ada. Antara lain di bidang jasa informasi, pengelolaan cargo distribution center, maupun inland container depot dan bidang lainnya, baik yang dikelola oleh perusahaan sendiri, maupun yang dilaksanakan melalui kerjasama usaha dengan pihak swasta.

4. Produk dan Layanan



a. Pelayanan Kapal

Pelayanan Kapal merupakan jasa yang kegiatan operasional kapal dari mulai masuk sampai dengan keluar meliputi:

1). Jasa Labuh

Jasa yang diberikan terhadap kapal agar dapat berlabuh dengan aman menunggu pelayanan berikut seperti tambat, bongkar muat atau menunggu pelayanan lainnya (docking, pengurusan dokumen dal lain-lain). Fitur dari jasa labuh adalah: menghindari kemungkinan bertabrakan dengan kapal lain yang sedang berlabuh; memastikan kedalaman air agar kapal tidak kandas; dan tidak menunggu alur pelayaran.

2). Jasa Pandu

Jasa pandu adalah jasa pemanduan kapal sewaktu memasuki alur pelayaran menuju dermaga atau kolam pelabuhan untuk berlabuh. Fitur dari jasa pandu adalah: untuk menjaga keselamatan kapal, penumpang dan muatannya ketika memasuki alur pelabuhan.

3). Jasa Tunda dan Kepil

Jasa tunda dan kepil adalah melaksanakan pekerjaan untuk mengikat dan melepaskan tali kapal-kapal yang berolah gerak akan bersandar atau bertolak dari atau satu dermaga, jembatan, pelampung, *dolphin* dan lain-lain.

4). Jasa Tambat

Jasa tambat diberikan untuk kapal bertambat pada tambatan dan secara teknis dalam kondisi yang aman, untuk dapat melakukan bongkar muat dengan lancar dan aman. Hal ini bertujuan untuk menghindari inefisiensi karena penggunaan tambatan tidak optimal.

5). Jasa Pelayanan Air

Merupakan jasa yang diberikan untuk penyerahan air tawar dari darat ke kapal untuk keperluan kapal dan Anak Buah Kapalnya.

6). Jasa Telepon

Jasa yang diberikan untuk pelayanan telepon *extention* dari darat ke kapal untk kepentingan kapal dan Anak Buah Kapal.

b. Pelayanan Barang

Pelayanan Barang merupakan pelayanan bongkar muat sejak dari kapal hingga penyerahan ke pemilik barang meliputi:

1). Jasa Bongkar Muat

Kegiatan pelayanan bongkar muat barang sejak dari kapal hingga saat menyerahkan kepada pemilik barang, terdiri atas:

(a). *Stevedoring*, yaitu kegiatan yang dilakukan sejak membongkar/memuat di palka kapal hingga melepas ganco di dermaga.

(b). *Corgodoring*, yaitu menyusun barang sejak dari dermaga hingga ke gudang/lapangan atau sebaliknya. *Receiving/Delivery*, yaitu pekerjaan menyerahkan atau menerima barang di pintu gudang lini I dari/ke atas truk atau sebaliknya.

2). Pelayanan Dermaga

Pelayanan penanganan barang di dermaga dengan mengatur kelancaran arus barang di dermaga.

3). Jasa Penumpukan

Pelayanan penumpukan barang di gudang sampai dengan dikeluarkan dari tempat penumpukan untuk dimuat atau diserahkan kepada pemilik. Jasa pelayanan penumpukan terdiri atas:

- (a). Menentukan ruang tempat penumpukan.
- (b). Mengatur penggunaan dan ketertiban ruang penumpukan.
- (c). Meneliti kebenaran jumlah koli ukuran, kondisi kemasan dan jenis barang yang keluar/masuk ke dan dari tempat penumpukan serta ukuran barang yang dibongkar muat.
- (d). Memungut dan menerima sewa penumpukan dan uang dermaga sesuai ketentuan yang berlaku.

c. Pelayanan Rupa-rupa

Pelayanan Rupa-rupa merupakan jasa pelayanan yang menunjang kegiatan yang ada di pelabuhan meliputi:

1). Jasa Persewaan Alat-Alat Pelabuhan

Penyewaan alat ini bertujuan untuk menunjang kegiatan bongkar muat agar memenuhi sasaran yaitu : cepat dan tepat waktu, efisien dan tidak menimbulkan ekonomi biaya tinggi.

Fasilitas persewaan jasa tersebut adalah:

- (a). Forklift.
- (b). Kran (darat, apung dan listrik).
- (c). Kapal Tunda.
- (d). Motor Boat.
- (e). Alat pemadam kebakaran.

2). Penyediaan air bersih dan telepon umum

Pelayanan air bersih yang bersumber dari Perusahaan Air Minum, Pelabuhan dan perusahaan swasta dan pelayanan

telepon untuk umum sebagai alat komunikasi untuk memperlancar kegiatan yang ada di pelabuhan.

3). Penyediaan Listrik

Penyediaan listrik di pelabuhan sebagai alat untuk menunjang industri yang malalui:

- (a). Sambungan tetap.
- (b). Sambungan sementara.

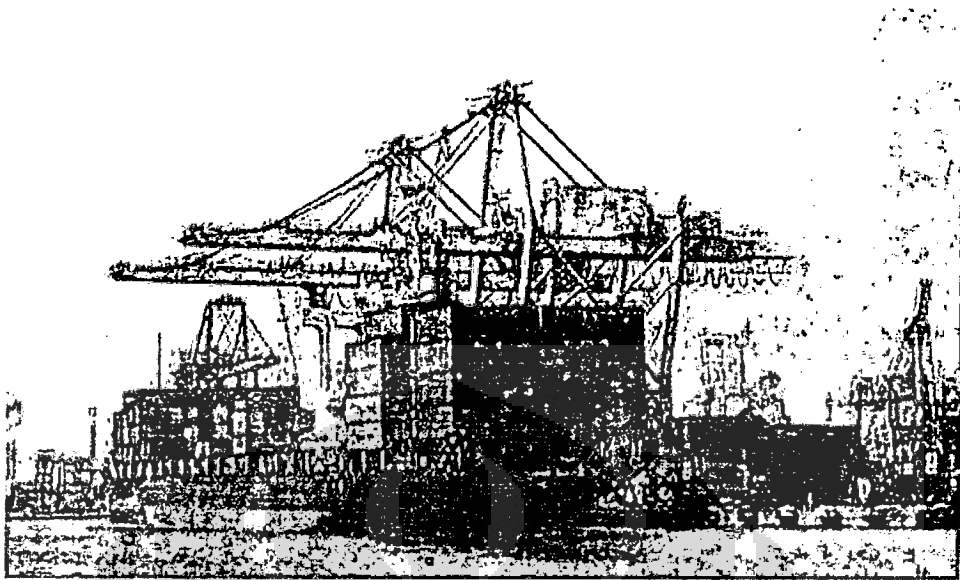
4). Pelayanan Jasa Lainnya

- (a). Persewaan Tanah, Perairan dan Bangunan.
- (b). Pas Pelabuhan.
- (c). Imbalan Jasa alat-alat bongkar muat.
- (d). Biaya Administrasi.

5. Kinerja

Ringkasan kinerja PT. Pelabuhan Indonesia II pada tahun 2007 adalah sebagai berikut:

- a. Arus kunjungan kapal mencapai 52.788 unit atau 161.919.545 *Gross Tonnage* (GT).
- b. Arus barang di seluruh wilayah usaha perusahaan tercatat sebesar 100.865.300 ton, tidak termasuk arus barang JICT sebanyak 14.797.549 ton.
- c. Arus petikemas tercapai sebesar 3.849.759 TEUs, termasuk petikemas melalui PT. JICT sebesar 1.619.495 TEUs.



Gambar 4.1.

Kegiatan di PT Jakarta International Container Terminal (JICT)

Sumber: PT. Pelabuhan Indonesia II

- d. Arus penumpang tercatat sebesar 1.747.587 orang.
- e. Laba sebelum pajak sebesar Rp. 734,52 milyar, 2,13% di atas target.
- f. Tingkat Kesehatan Perusahaan adalah "sehat" dengan penggolongan "AA" sesuai penilaian berdasarkan Keputusan Menteri BUMN Republik Indonesia Nomor Kep-100/MBU/2002 tanggal 4 Juni 2002.
- g. Pendapat Auditor Independen atas Laporan Keuangan Konsolidasi Perusahaan tahun 2007 : "Wajar dalam semua hal yang material".
- h. Hasil *Assessment* terhadap implementasi *Good Corporate Governance* di lingkungan perusahaan oleh BPKP mendapat nilai 81,00, termasuk dalam kategori "baik".

- i. Perseroan telah memenuhi kewajiban keuangan kepada negara berupa dividen tahun 2007 sebesar Rp 210,01 miliar dan pembayaran pajak Rp 395,47 miliar.

B. Gambaran Umum PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (PERSERO)

PT. Pelayaran Nasional Indonesia, selanjutnya disingkat PT PELNI, adalah salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang ditugaskan pemerintah untuk menyediakan jasa transportasi laut, meliputi angkutan orang dan barang antarpulau di wilayah Indonesia. Saat ini jumlah armada yang dioperasikan PT. PELNI sebanyak 28 unit kapal penumpang dengan kapasitas angkut 35.801 penumpang dan 4 unit kapal barang dengan total bobot mati 12.400 DWT. Wilayah operasi yang dilayani mencakup 1.300 ruas pada 91 pelabuhan di wilayah Nusantara.

1. Sejarah

Berdirinya PT PELNI sebagai perusahaan milik negara sangat erat kaitannya dengan keadaan pasca kemerdekaan Republik Indonesia maupun usaha untuk mempertahankan kedaulatan negara. Di samping itu pendirian PT PELNI juga dilatarbelakangi oleh misi nasional yang harus dilaksanakan dalam memperlancar arus distribusi nasional khususnya melalui transportasi laut.

Dengan diproklamasikannya kemerdekaan Indonesia 17 Agustus 1945 bukan berarti kekuatan perekonomian Belanda telah patah di negeri ini. Maskapai pelayaran Belanda yang ada di Indonesia, N.V. K.P.M (*Koninklijke Paketvaart Maatschaappij*) masih tetap leluasa beroperasi. Oleh karena itu pada tahun 1950 para pemimpin pemerintahan mengadakan pembicaraan mengenai pelayaran interinsuler. Topiknya ingin mengubah N.V. K.P.M menjadi perusahaan perseroan dengan syarat mereka boleh mengoperasikan semua kapalnya di perairan Indonesia, tetapi syaratnya harus menggunakan bendera Indonesia. Pemerintah Belanda tentu saja menolaknya.

Akibat penolakan ini pemerintah Indonesia mengeluarkan Surat Keputusan Bersama (SKB) antara Menteri Perhubungan dan Menteri Pekerjaan Umum tertanggal 5 September 1950, yang isinya mendirikan sebuah yayasan bernama Yayasan Penguasaan Pusat Kapal-Kapal disingkat Yayasan Pepuska.

Dengan modal awal delapan unit kapal dengan total tonage 4.800 D.W.T (*death weight ton*), armada Pepuska berlayar berdampingan dengan armada N.V. K.P.M yang telah berpengalaman lebih dari setengah abad. Persaingan benar-benar tidak seimbang ketika itu, karena armada N.V. K.P.M selain telah berpengalaman, juga jumlah armadanya lebih banyak serta memiliki kontrak-kontrak monopoli.

Akhirnya pada tanggal 28 April 1952 Yayasan Pepuska resmi dibubarkan. Sebagai gantinya pada saat itu didirikan PT PELNI.

Delapan unit kapal milik Yayasan Pepuska diserahkan kepada PT PELNI sebagai modal awal. Karena dianggap tidak mencukupi maka PT PELNI melalui bantuan Bank Ekspor Impor memesan 45 unit kapal "coaster" dari Eropa Barat yang terdiri dari lima tipe masing-masing diberi nama tipe P, tipe E, tipe L, tipe N, dan tipe I sebagai akronim dari PELNI.

Untuk memperkuat status PT PELNI, pada tahun 1961 pemerintah menetapkan perubahan status perusahaan dari Perusahaan Perseroan menjadi Perusahaan Negara (PN) dan dicantumkan dalam Lembaran Negara RI No. LN 1961. Namun pada tahun 1975 pemerintah mengubah kembali status perusahaan menjadi Perseroan Terbatas (PT) PELNI agar kinerjanya lebih baik. Perubahan status tersebut dikukuhkan dalam Akte Pendirian No. 31 tanggal 30 Oktober 1975 dan Berita Negara RI No. 562-1976 serta Tambahan Berita Negara RI No. 60 tanggal 27 Juni 1976, hingga sekarang.

2. Visi, Misi dan Budaya Perusahaan

Dalam melaksanakan pengelolaan perusahaan maka PT PELNI dilandasi dengan misi dan visi sebagai berikut:

a. Visi

"Menjadi perusahaan pelayaran yang tangguh dan memiliki jaringan nasional"

b. Misi

- 1). Mengelola dan mengembangkan angkutan laut guna menjamin aksesibilitas masyarakat untuk menunjang terwujudnya wawasan Nusantara.
- 2). Meningkatkan kontribusi pendapatan bagi negara, karyawan dan berperan dalam pembangunan lingkungan dan pelayanan kepada masyarakat.
- 3). Menerapkan prinsip-prinsip *Good Corporate Governance*.

c. Budaya Perusahaan

Budaya perusahaan adalah nilai-nilai atau falsafah yang sangat dihargai, diutamakan dan dijunjung tinggi serta dipakai sebagai petunjuk prinsip berperilaku dalam berbisnis. Budaya perusahaan adalah tiga prima :

- 1). Prima dalam Layanan
Insan PELNI wajib memberikan layanan prima kepada setiap pengguna jasa.
- 2). Prima dalam Sikap
Insan PELNI menjunjung tinggi nilai-nilai keunggulan dalam segala hal yang diperbuat.
- 3). Prima dalam Kreatifitas
Insan PELNI menghargai kreatifitas dan inovasi dalam bekerja dan mengembangkan usaha.

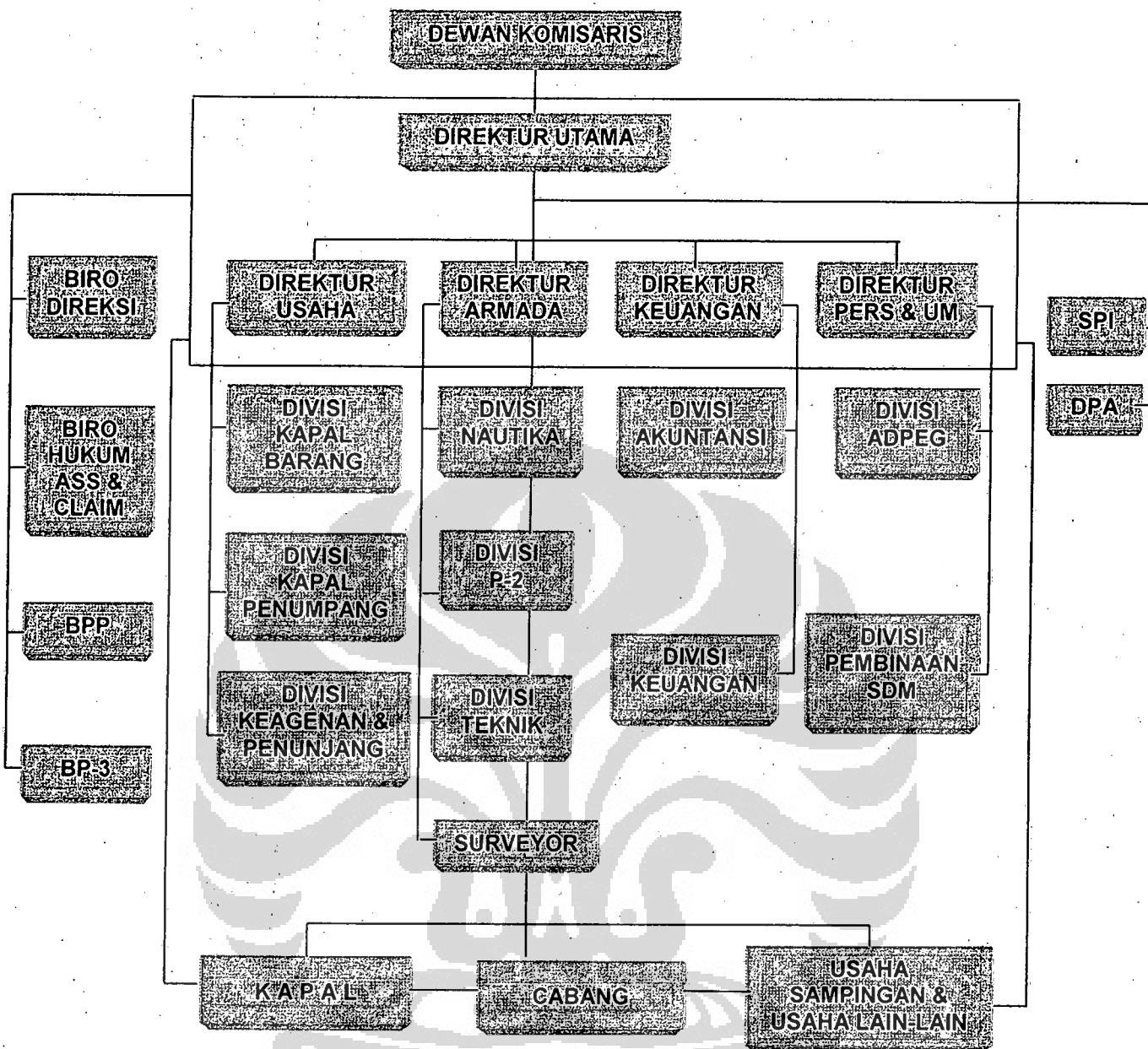
3. Organisasi dan Manajemen

a. Organisasi

Status perusahaan PT. PELNI adalah Perseroan Terbatas, dan bentuk organisasinya merupakan kombinasi antara organisasi Lini dan Staf (*Line and Staff Organization*) dan dalam hal ini Dewan Komisaris merupakan pemegang otoritas tertinggi sebagai kuasa pemegang saham, sedangkan pengelolaan perusahaan dilakukan oleh Dewan Direksi yang dipimpin oleh Direktur Utama dan mengkoordinir 4 (empat) direktur sebagai berikut:

- 1). Direktur Armada Teknik
- 2). Direktur Usaha
- 3). Direktur Keuangan
- 4). Direktur Personalia dan Umum

Bagan struktur organisasi PT. PELNI dapat dilihat dalam Gambar 4.2.



Gambar 4.2
Bagan Struktur Organisasi PT. PELNI

Sumber: Lampiran SK Direksi PT PELNI No. 15/HK0.01/DIR/IV-97 tanggal 28 April 1997

Keterangan Singkatan:

- | | | | |
|-------------|------------------------|------|---|
| ASS & CLAIM | : Asuransi & Claim | BP-3 | : Biro Perencanaan, Penelitian dan Pengembangan |
| PERS & UM | : Personalia & Umum | SPI | : Satuan Pengawasan Intern |
| S D M | : Sumber Daya Manusia | P-2 | : Perbekalan & Pelayanan |
| BPP | : Biro Pusat Pengadaan | DPA | : <i>Designated Person(s) Ashore</i> |

Uraian fungsi dalam organisasi PT. PELNI (hanya diuraikan yang terkait dengan obyek penelitian) adalah sebagai berikut:

1). Dewan Komisaris

Dewan Komisaris merupakan pengambil kebijaksanaan tertinggi pengelolaan perusahaan dan berkedudukan sebagai wakil pemilik perusahaan.

Melaksanakan kewajibannya sebagaimana tercantum dalam akta notaris Soeleman Ardjasmita, SH No.31 tanggal 30 November 1975 dan tambahan berita Negara RI No.60 tanggal 27 Juli 1976 tentang pendirian perseroan terbatas PT. Pelayaran Nasional Indonesia, pada pasal-pasal 8 s/d 12, 16 s/d 19 dan 20.

2). Direksi

Direksi melaksanakan tugas dan wewenang dalam anggaran dasar perusahaan sebagaimana tercantum dalam akta notaris Soeleman Ardjasmita, SH No.31 tanggal 30 Oktober 1975 dan tambahan berita Negara RI No. 60 tanggal 27 Juli 1976, tentang perseroan terbatas PT. Pelayaran Nasional Indonesia.

Dalam pelaksanaannya dan wewenang dewan komisaris dan direksi bertanggung jawab kepada Rapat Umum Pemegang Saham.

3). Direktur Armada Teknik

Direktur Armada Teknik di bawah kewenangan yang dilimpahkan oleh Direktur Utama dalam memimpin dan melaksanakan fungsi-fungsi pokok kegiatannya adalah mengelola kesiapan operasi dan pemeliharaan armada kapal-kapal PT. PELNI.

Direktur Armada Teknik dalam melaksanakan tugas-tugasnya bertanggung jawab kepada Direktur Utama.

4). Direktorat Usaha

Direktur Usaha di bawah kewenangan yang dilimpahkan oleh Direktur Utama dalam memimpin dan melaksanakan fungsi-fungsi pokok kegiatannya adalah mengelola pengoperasian kapal-kapal penumpang, kapal barang dan keagenan baik secara berjadwal tetap atau tidak tetap. Dalam upaya mengangkut penumpang atau transmigrasi dan barang di seluruh wilayah Indonesia serta kegiatan usaha yang telah direncanakan oleh kantor pusat dan cabang.

Direktur Usaha dalam melaksanakan tugas-tugasnya bertanggung jawab kepada Direktur Utama.

Direktorat Usaha terdiri dari tiga divisi, yaitu Divisi Kapal Barang, Divisi Kapal Penumpang, dan Divisi Keagenan.

Divisi Kapal Barang adalah unit kerja setingkat di bawah Direksi yang tugasnya mengelola pengoperasian kapal barang.

Kapal barang yang dikelola Divisi Kapal Barang saat ini sebanyak 4 (empat) unit tipe Kapal Caraka Jaya.

Divisi Kapal Penumpang adalah satu dari tiga divisi pada Direktorat Usaha yang mengelola pengoperasian kapal penumpang dan dipimpin oleh Kepala Divisi Kapal Penumpang.

Divisi Kapal Penumpang terdiri atas dua bagian, yaitu Bagian Operasi dan Bagian Reservasi & Tarif, yang masing-masing bertanggungjawab kepada Kepala Divisi Kapal Penumpang. Fungsi, tugas, dan tanggungjawab Divisi Kapal Penumpang PT PELNI sebagai berikut:

(a). Fungsi

- (1).Memimpin dan melaksanakan kebijaksanaan perusahaan dalam mengelola dan mengoperasikan kapal-kapal penumpang untuk meningkatkan kegiatan penyelenggaraan angkutan penumpang, angkutan wisata, angkutan tenaga kerja dan angkutan transmigrasi seoptimal mungkin pada trayek dan jadwal perjalanan kapal secara tetap, teratur, aman dan efisien;
- (2).Merencanakan, mengawasi dan melaksanakan kebijaksanaan pemasaran ruangan kapal kelas I, II, III, dan IV beserta pentarifan angkutan penumpang dan barang bawaan.

- (3).Mengendalikan sistem pengoperasian kapal-kapal penumpang yang diarahkan pada optimalisasi pendapatan dengan biaya yang terkendali;
- (4).Melaksanakan operasional sinergi fungsional pada bidang kerja di kantor pusat, cabang-cabang dan kapal.

(b). Tugas

- (1).Merencanakan, mengatur, mengawasi dan mengkoordinir pengoperasian kapal-kapal penumpang atas angkutan penumpang/barang, angkutan wisata, angkutan tenaga kerja dan transmigrasi;
- (2).Menyusun dan memantau anggaran tahunan setiap pelayaran yang terdiri atas pendapatan dan biaya dari angkutan penumpang maupun barang;
- (3).Secara berkesinambungan mengkaji dan mengevaluasi perkembangan lalu lintas arus penumpang, sistem pentarifan jasa angkutan penumpang/barang dari hasil yang telah dicapai serta biaya-biaya operasi pada setiap pelayaran secara bulanan, triwulanan, semesteran dan tahunan;
- (4).Melakukan pengkajian trayek (*route study*) berdasarkan sistim asal dan tujuan (*Original and Destination/O-D*) dalam mengoptimalkan pemanfaatan daya angkut kapal

penumpang sehingga tercapai keseimbangan pendapatan yang lebih menguntungkan;

- (5).Menyusun sistem pentarifan jasa angkutan penumpang bersama-sama dengan bidang kerja dari direktorat lainnya untuk diajukan kepada Direksi yang selanjutnya diajukan kepada pemerintah. Demikian pula untuk angkutan barang/*over bagasi*, wisata, tenaga kerja dan transmigrasi;
- (6).Menyusun pedoman dan ketentuan mengenai tata cara pelaksanaan pelayanan reservasi penjualan tiket kapal penumpang bagi cabang-cabang, kapal dan agen penjualan tiket serta sistem penjatahannya.
- (7).Melakukan pengawasan, pengkajian dan mengkoordinir prosedur reservasi dan penjualan tiket penumpang.
- (8).Meneliti/menganalisis dan membuat laporan angkutan kapal penumpang, wisata, tenaga kerja, transmigrasi dan penghasilan angkutan penumpang berikut *over bagasi*.
- (9).Mengadakan pengawasan baik secara langsung ataupun tidak langsung pada kapal-kapal penumpang meliputi: kebersihan pelayanan dan mutu hidangan yang disajikan.
- (10).Mengkaji dan mengawasi pendapatan dan biaya-biaya operasional kapal penumpang, baik biaya tetap maupun

biaya-biaya variabel per-pelayaran, bulanan, tahunan serta mengajukan saran-saran perbaikan kepada Direksi.

(11). Menyusun rencana anggaran dan mengawasi pemakaian bunker/minyak pelumas, air tawar dan biaya-biaya kepelabuhanan dan lain-lainnya;

(12). Mengadakan hubungan kerja sama antar-bidang kerja di kantor pusat, cabang-cabang, kapal, para agen penjualan tiket dan instansi pemerintah, swasta dan lain-lain.

(c). Tanggungjawab

Dalam melaksanakan tugasnya Divisi Kapal Penumpang bertanggungjawab kepada Direktur Usaha.

b. Manajemen

Manajemen yang diterapkan PT. PELNI berdasarkan dua pendekatan manajemen umum yaitu asas *obyektif* adalah Manajemen Berdasarkan Sasaran (MBS) atau **Management By Objective** (MBO) dan asas *keadilan* yang berguna untuk mencapai sasaran perusahaan .

Asas obyektif (Management By Objective) merupakan proses partisipasi atau peran serta yaitu secara aktif melibatkan para manajer dan anggota staff pada setiap tingkat organisasi dengan membuat mata rantai antara fungsi-fungsi perencanaan dan

pengendalian. *Management By Objective* (MBO) membantu mengatasi banyak masalah terhadap perencanaan perusahaan.

Asas keadilan perlu diterapkan berdasarkan prestasi kerja karyawan yang berhubungan langsung dengan pencapaian tujuan sesuai dengan kontribusi yang diberikan kepada perusahaan sehingga besarnya penghasilan yang diterima oleh tiap-tiap karyawan tidak sama.

4. Strategi Perusahaan

Dalam upaya mencapai tujuan dan target yang telah ditetapkan, manajemen melakukan strategi sebagai berikut :

- a. Mengoptimalkan penghasilan kapal-kapal penumpang dan kapal-kapal serbaguna dan program efisiensi biaya dengan:
 - 1). Penataan ulang rute kapal penumpang.
 - 2). Meningkatkan kesiapan armada sesuai dengan jadwal.
 - 3). Pengendalian biaya operasional.
 - 4). Perawatan armada secara berjadwal dan manajemen persediaan suku cadang yang baik.
 - 5). Efisiensi penggunaan bahan bakar minyak.
 - 6). Penataan ulang terhadap investasi yang tidak mendesak dengan menerapkan skala prioritas.
 - 7). Manajemen kas yang baik.
- b. Meningkatkan kualitas dan pelayanan kepada penumpang:

- 1). Pelayanan pengamanan dan ketertiban embarkasi dengan kerjasama dengan aparat keamanan.
- 2). Kemudahan akses informasi dengan *website* dan *call center*.
- 3). Pengembangan sistem reservasi dan pelayanan tiket menggunakan sistem *on-line*.

5. Ruang Lingkup Kegiatan Perusahaan

Dalam melaksanakan kegiatan usahanya PT PELNI tidak hanya mengemban misi sosial yang ditugaskan oleh pemerintah, tetapi juga memikirkan fungsi bisnisnya. Karena itu PT PELNI mengambil kebijakan bidang usahanya tidak hanya pada bidang usaha pokok yaitu angkutan laut antarpulau, tetapi juga mengembangkan usaha penunjang, usaha sampingan, dan mendirikan perusahaan anak. Kebijakan ini bertujuan agar dapat memberikan sinergi yang dapat saling menutupi demi kelangsungan perusahaan.

a. Usaha Pokok

Usaha pokok PT. PELNI adalah menyediakan jasa transportasi laut yang melayani angkutan penumpang dan angkutan barang antarpulau di seluruh tanah air.

1). Kapal Barang

Angkutan barang merupakan cikal bakal usaha pokok PT. PELNI sejak perusahaan ini didirikan, yaitu dengan delapan unit kapal sebagai modal awal peninggalan dari Yayasan

Pepuska. Dalam perjalanan selanjutnya sebelum adanya kapal khusus penumpang, kapal barang tidak hanya dioperasikan untuk melayani angkutan barang, tetapi juga untuk mengangkut penumpang dan hewan antarpulau.

Saat ini jumlah armada kapal barang yang dioperasikan PT PELNI sebanyak 4 unit dengan total bobot mati 12.400 ton.

2). Kapal Penumpang dan Kapal Penumpang Ro-Ro.

Awal pengoperasian kapal khusus penumpang dimulai sejak beroperasinya KM Kerinci, kapal khusus penumpang yang dibeli pemerintah dari galangan Jos L. Meyer, Jerman pada tahun 1983. Sebelumnya sarana angkutan penumpang menggunakan armada kapal barang konvensional sehingga angkutan penumpang dan barang dicampur dalam satu kapal barang. Dengan diresmikannya pengoperasian KM Kerinci oleh Presiden Republik Indonesia pada 20 Agustus 1983, maka pelayanan kepada penumpang menjadi lebih baik dan lebih nyaman.

Jumlah armada yang dioperasikan PT PELNI hingga Agustus 2007 sebanyak 24 unit kapal penumpang dengan kapasitas angkut 41.074 orang yang menyinggahi 82 pelabuhan di 30 provinsi; 4 unit kapal barang dengan bobot mati 12.800 ton, serta 4 unit kapal Ro-Ro. Di samping itu PT PELNI memiliki 53 kantor cabang dan sub cabang di Indonesia dan satu kantor perwakilan di Singapura.

Komposisi kelas di kapal juga disesuaikan dengan kebutuhan dan kondisi masyarakat saat ini yaitu dengan perbandingan 32% untuk kelas menengah ke atas, dan 68% untuk kelas ekonomi yang tarifnya ditentukan oleh pemerintah.

b. Usaha Sampingan

1). Rumah Sakit

Rumah Sakit PT PELNI terletak di Jl. KS. Tubun 82-84 Petamburan, Jakarta Barat, didirikan pada 21 April 1918. Pada awalnya rumah sakit ini merupakan klinik karyawan untuk memeriksa kesehatan para pelaut dan karyawan darat. Namun dalam perkembangan selanjutnya rumah sakit ini diarahkan melayani pasien umum.

2). Wisma Bahtera

Wisma Bahtera terletak di Cipayung, Bogor. Pada awal berdirinya wisma ini hanya digunakan sebagai fasilitas tempat peristirahatan bagi karyawan PT PELNI. Tetapi sekarang dikomersilkan melayani tamu umum yang sebagian besar menggunakannya untuk seminar, rapat kerja, lokakarya, pendidikan dan latihan, dan sebagainya.

Fasilitas kamar yang tersedia 32 kamar dengan jumlah tempat tidur 87 buah. Fasilitas lainnya adalah ruang sidang, taman, masjid, dan sarana olah raga.

c. Anak Perusahaan

PT PELNI memiliki dua perusahaan anak, yaitu:

1). PT Sarana Bandar Nasional

Didirikan 31 Maret 1985, bergerak di bidang usaha bongkar/muat barang.

2). PT Pelita Indonesia Djaya Corporation (PIDC)

Didirikan 29 September 1969, bergerak dalam bidang freight forwarding.

6. Sumber Daya Manusia

Dalam meningkatkan produktivitas karyawan manajemen PT.PELNI juga bekerja sama dengan lembaga pendidikan terkait guna meningkatkan sumber daya manusia yang diperuntukkan bagi para ABK (awak kapal) disamping untuk penyesuaian ijazah, sertifikat mereka juga dibutuhkan berkaitan dengan ketentuan yang disyaratkan dalam dunia pelayaran (*Shipping*). Dilain sisi manajemen PT.PELNI telah memberlakukan sistem penggajian berdasarkan prestasi/kinerja (*Merit System*) baik untuk pegawai darat maupun pegawai laut guna memenuhi rasa keadilan dan sedikit demi sedikit menghilangkan rasa kecemburuan sosial diantara para pegawai.

Kebijakan manajemen lainya dalam penerimaan (*recruitment*) tenaga kerja dilaksanakan sesuai dengan kebutuhan, sejalan dengan penambahan alat produksi serta program pensiun pegawai secara alamiah. Untuk efisiensi pemakaian tenaga kerja, PT.PELNI

melakukan *outshorsing* dengan beberapa perusahaan jasa seperti penggunaan perusahaan jasa catering di kapal penumpang, jasa pengamanan (tenaga satpam) baik dikapal maupun di darat.

Jumlah Sumber Daya Manusia PT PELNI dalam lima tahun terakhir (2001-2005) sebagai berikut:

Tabel 4.1
Jumlah Sumber Daya Manusia PT PELNI
Tahun 2003-2007

URAIAN	2003	2004	2005	2006	2007
1. Kantor Pusat	450	427	431	411	409
2. Cabang	907	874	823	774	723
3. Kapal	3.097	2.966	2.956	2.949	2.931
4. Perusahaan Anak & Usaha Sampingan	1.340	1349	1.239	1.213	1.250
J U M L A H	5.794	5.616	5.449	5.347	5.313

Sumber : Direktorat Personalia & Umum PT. PELNI

BAB V

ANALISIS HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Analisis Kesiapan Pelabuhan Sebagai Prasarana Transportasi

Laut

Hasil penelitian untuk mengetahui tingkat kesiapan pelabuhan sebagai prasarana transportasi laut telah diperoleh data/informasi dari hasil wawancara dengan pejabat/personil PT. PELNI sebagai pengguna jasa pelabuhan yaitu Kepala Cabang PT. PELNI Tanjung Priok Drs. Suwarno dan beberapa Nakhoda Kapal Penumpang PT. PELNI, yaitu Capt. Widadi, Capt. Arifuddin Manalla, Capt. Arsyad, dan Capt. Syamril Sabirin. Selain itu juga diperoleh data isian kuesioner terhadap calon penumpang yang sedang menunggu keberangkatan kapal di terminal penumpang. Berikut ini data/informasi yang diperoleh dari hasil wawancara dan kuesioner sebagai berikut:

1. Pendapat Pengguna Jasa Tentang Kesiapan Pelabuhan Dalam Pelayanan Kunjungan Kapal

Pelabuhan merupakan sistem terpadu yang berfungsi untuk melayani kapal dan berbagai transaksi yang berlangsung di pelabuhan. Dalam sistem tersebut terdapat berbagai instansi pemerintah maupun perusahaan swasta yang bekerja saling mendukung untuk melayani kapal serta muatannya. Instansi pengelola pelabuhan yang sangat berperan adalah Administrator Pelabuhan dan PT. Pelabuhan Indonesia.

Kesiapan pelabuhan di Indonesia pada umumnya dalam pelayanan kunjungan kapal PT. PELNI baik. Kapal penumpang PT. PELNI mendapat prioritas untuk sandar karena mengangkut penumpang yang mengutamakan jadwal pelayaran, sedangkan untuk kapal barang mendapat prioritas kedua dan menyesuaikan dengan kapasitas dermaga. Berdasarkan pengalaman, terdapat catatan-catatan mengenai kelebihan maupun kekurangan pelabuhan dalam melayani kunjungan kapal di Tanjung Priok sebagai berikut:

a. Kesiapan Jasa Labuh

Pertanyaan:

Bagaimana kesiapan jasa labuh di pelabuhan Tanjung Priok pada umumnya?

Jawaban:

Jasa labuh digunakan ketika kapal harus menunggu pelayanan tambat karena keterbatasan dermaga. Hal ini terjadi jika dalam waktu yang berdekatan atau bersamaan terdapat tiga kapal yang harus sandar sekaligus. Faktor penyebabnya antara lain karena faktor cuaca (*force majeure*) seperti angin dan ombak yang tidak dapat dihindari sehingga kapal tidak dapat memenuhi kecepatan normalnya. Fasilitas penyediaan jasa labuh di Pelabuhan Tanjung Priok pada umumnya baik, artinya kapal dapat berlabuh dalam keadaan aman dan perairannya luas.

b. Kesiapan Jasa Pemanduan

Pertanyaan:

Bagaimana kesiapan jasa pemanduan kapal pada umumnya yang akan sandar di pelabuhan Tanjung Priok?

Jawaban:

Jasa pemanduan kapal di pelabuhan Tanjung Priok dilayani oleh tenaga-tenaga profesional karena berpengalaman dalam memandu kapal-kapal berukuran besar. Namun kadangkala dalam kondisi padat kapal harus antre menunggu petugas beberapa jam karena petugas yang bersangkutan masih melayani kapal lainnya. Hal ini menjadi catatan bagi pihak pengelola pelabuhan agar dapat merencanakan jadwal tugas pilot pemandu kapal sesuai dengan jadwal kunjungan kapal. Karena kapal PT. PELNI memiliki jadwal reguler yang mengutamakan ketepatan.

c. Kesiapan Jasa Tambat

Pertanyaan:

Bagaimana kesiapan jasa penambatan kapal di dermaga pelabuhan Tanjung Priok?

Jawaban:

Jasa penambatan kapal-kapal PT. PELNI di Pelabuhan Tanjung Priok pada umumnya baik karena secara teknis kapal ditambatkan di

dermaga dalam kondisi aman untuk dapat melakukan kegiatan bongkar muat dengan lancar dan tertib. Kedalaman kolam pelabuhan cukup memenuhi persyaratan untuk menambatkan kapal yaitu 9-10 meter, sedangkan draft kapal-kapal PT. PELNI yang paling besar seperti KM. Labobar adalah 6,7 meter. Demikian pula para petugas penambatan kapal juga telah dapat mengantisipasi kedatangan kapal, sehingga selama ini penambatan kapal-kapal PT. PELNI di Pelabuhan Tanjung Priok tidak mengalami kendala yang berarti.

d. Kesiapan Jasa Dermaga

Pertanyaan:

Bagaimana kesiapan dermaga Pelabuhan Tanjung Priok untuk menambatkan kapal?

Jawaban:

Pada periode tahun 1980-an panjang dermaga Pelabuhan Tanjung Priok memang relatif cukup untuk melayani kunjungan kapal-kapal tanpa hambatan atau kongesti. Namun dalam perjalanan waktu jumlah armada kapal baik yang dioperasikan PT. PELNI maupun kapal-kapal milik swasta terus bertambah pesat, sedangkan panjang dermaga tidak bertambah. Meskipun kapal penumpang PT. PELNI mendapat prioritas untuk sandar/tambat, tetapi sering harus antre menunggu dermaga/kade untuk bergantian dengan kapal lainnya. Tidak jarang juga kapal harus keluar masuk berlabuh. Hal ini di samping dapat

mengganggu ketepatan jadwal kapal, juga menambah biaya penggunaan bahan bakar untuk olah gerak kapal yang keluar masuk berlabuh dan biaya pandu. Untuk mencegah terjadinya kongesti dan meningkatkan efisiensi pelayanan kapal, sebaiknya PT. Pelabuhan Indonesia melakukan investasi dari sebagian keuntungan yang didapat untuk menambah panjang dermaga.

e. Kesiapan Jasa Pengisian Air Tawar

Pertanyaan:

Bagaimana kesiapan stasiun pompa pengisian dan kapasitas persediaan air tawar di dermaga yang disediakan oleh PT. Pelabuhan Indonesia Tanjung Priok untuk kapal?

Jawaban:

Stasiun pompa pengisian air tawar di dermaga yang disediakan oleh PT. Pelabuhan Indonesia Tanjung Priok untuk kapal pada umumnya baik. Hal ini didukung oleh sumber atau kapasitas air tawar yang cukup dari Perusahaan Daerah Air Minum Jakarta. Dengan demikian pengisian air tawar untuk kapal tidak ada masalah.

f. Kesiapan Jasa Gudang atau Lapangan Penumpukan

Pertanyaan:

Bagaimana kesiapan gudang atau lapangan penumpukan yang disediakan di pelabuhan Tanjung Priok untuk penampungan barang muatan pada umumnya?

Jawaban:

Di sepanjang dermaga telah disediakan gudang lini 1 dari 101-108 yang disewakan kepada para Terminal Operator perusahaan pelayaran masing-masing. Di sebelah selatan area dalam pelabuhan juga tersedia lapangan penumpukan untuk kontainer kosong. Di luar area pelabuhan juga tersedia depo-depo kontainer kosong untuk pengisian dan pembongkaran muatan. Dengan demikian kesiapan gudang dan lapangan penumpukan di Pelabuhan Tanjung Priok bagi kapal-kapal PT. PELNI tersedia sangat baik karena kebutuhannya relatif sedikit. Namun untuk mengantisipasi era kontainerisasi perlu dipikirkan penambahan gudang dan perluasan lapangan kontainer untuk memperlancar arus bongkar muat barang.

2. Pendapat Pengguna Jasa Tentang Kesiapan Terminal Penumpang

Hasil penelitian dari pengukuran indikator terminal penumpang meliputi kondisi fisik gedung terminal, kesiapan peralatan, kesiapan perlengkapan, kesiapan fasilitas, dan kesiapan personil yang bertugas di pelabuhan. Dari kuesioner yang diberikan kepada calon penumpang di terminal telah diperoleh tabulasi data dan rekapitulasi penilaian responden dari 14 pertanyaan yang teruji valid dan reliabel. Selanjutnya dihitung nilai rata-rata dari setiap indikator pengukuran yang hasilnya dapat dilihat pada lampiran 7a, sedangkan rangkumannya disajikan pada tabel 5.1.

Tabel 5.1.
Rata-Rata Tingkat Kesiapan Terminal Penumpang

No.	Indikator	Butir Pertanyaan	Nilai	Kategori
1.	Kondisi fisik gedung	1	3,75	Baik
		2	4,19	
		Rata-rata	3,97	
2.	Kesiapan peralatan	3	4,02	Baik
		4	4,12	
		Rata-rata	4,07	
3.	Kesiapan perlengkapan	6	4,01	Baik
		7	4,12	
		8	4,16	
		Rata-rata	4,10	
4.	Kesiapan fasilitas	9	4,10	Baik
		10	3,91	
		11	4,00	
		12	3,97	
		13	4,00	
Rata-rata	4,00			
5.	Kesiapan personil	14	3,87	Baik
		15	3,63	
		Rata-rata	3,75	

Sumber : Data responden diolah

Sebagai acuan untuk mengukur suatu kinerja/pelaksanaan menurut J. Supranto adalah: "Kinerja baik jika hasil perhitungan nilai rata-rata indikator berada di antara 3,50 sampai dengan 4,50".³⁵ Dari tabel dapat diketahui bahwa tingkat kesiapan terminal di pelabuhan sebagai prasarana transportasi laut pada umumnya dapat dikategorikan baik karena memiliki nilai rata-rata indikator di antara 3,50 sampai dengan 4,50.

³⁵ J. Supranto, *Pengukuran Tingkat Kepuasan Pelanggan Untuk Menaikkan Pangsa Pasar*, Jakarta, Rineka Cipta, 1997.

Dari kelima indikator yang diteliti dapat dibuat urutan mulai nilai yang tertinggi sebagai berikut:

- a. Pertama, indikator kesiapan perlengkapan dengan nilai rata-rata 4,10.
- b. Kedua, indikator kesiapan peralatan dengan nilai rata-rata 4,07.
- c. Ketiga, indikator kesiapan fasilitas dengan nilai rata-rata 4,00.
- d. Keempat, indikator kondisi fisik gedung dengan nilai rata-rata 3,97.
- e. Kelima, indikator kesiapan personil dengan nilai rata-rata 3,75.

Dengan demikian dapat diketahui bahwa indikator kesiapan terminal penumpang di pelabuhan Tanjung Priok yang tertinggi adalah kesiapan perlengkapan dengan nilai rata-rata 4,10. Hal tersebut menunjukkan bahwa masyarakat pengguna jasa terminal di pelabuhan Tanjung Priok menganggap kesiapan perlengkapan seperti kapasitas dan kondisi tempat duduk di ruang tunggu, ketersediaan alat komunikasi untuk pengumuman dan pemanggilan orang, serta lampu penerangan yang tersedia di terminal pelabuhan memberikan kontribusi yang signifikan bagi kinerja terminal pelabuhan Tanjung Priok.

Kontributor kedua sampai dengan kelima berturut-turut adalah kesiapan peralatan dengan nilai rata-rata 4,07, kesiapan fasilitas dengan nilai rata-rata 4,00, kondisi fisik gedung dengan nilai rata-rata 3,97, dan indikator kesiapan personil dengan nilai rata-rata 3,75.

Dari data tersebut dapat diketahui bahwa kesiapan terminal di pelabuhan Tanjung Priok masih perlu diperhatikan tentang kesiapan personil yang bertugas di terminal maupun di wilayah dermaga untuk

melayani calon penumpang yang akan naik ke kapal. Hal ini membuktikan bahwa calon penumpang yang diteliti menilai sikap, sopan santun, dan pelayanan personil yang bertugas di terminal penumpang masih harus ditingkatkan.

B. Kesiapan Operasional PT. PELNI Dalam Mengimplementasikan

Misinya

Kesiapan operasional PT. PELNI dalam mengimplementasikan misinya merupakan perwujudan salah satu misi sebagai Badan Usaha Milik Negara yaitu mengelola dan mengembangkan angkutan laut untuk meningkatkan kontribusi/pendapatan bagi negara.

Perwujudan misi tersebut dijabarkan dalam kinerja operasional kapal seperti penyediaan sarana kapal yang memadai, peningkatan mobilitas orang yang diukur dengan jumlah penumpang yang diangkut, pendistribusian barang untuk memenuhi kebutuhan masyarakat yang diukur dengan jumlah muatan/barang yang diangkut, jumlah pembayaran pajak dan dividen kepada negara, serta kualitas pelayanan kepada pengguna jasa.

Hasil penelitian untuk mengetahui perwujudan misi tersebut telah diperoleh data maupun informasi dari hasil wawancara dengan pejabat PT. PELNI yaitu Direktur Usaha, Dra. Jussabella Sahea, MM. dan Kepala Divisi Kapal Penumpang Capt. Daniel Ecbert Bangonan, SE. sebagai berikut:

1. Penyediaan sarana kapal yang memadai

Pertanyaan:

Dalam rangka memberikan pelayanan kepada masyarakat, berapa jumlah armada kapal yang dioperasikan PT. PELNI selama lima tahun terakhir (2003-2007)?

Jawaban:

Dalam lima tahun terakhir periode tahun 2003-2007 PT. PELNI telah diberikan oleh pemerintah Republik Indonesia tambahan satu unit kapal penumpang baru yaitu KM. Labobar berkapasitas 3.000 penumpang yang dioperasikan mulai Juli 2004. Kapal tersebut adalah produk galangan Jos. L. Meyer, Jerman yang dibeli oleh pemerintah dan dioperasikan oleh PT. PELNI untuk memperkuat pelayanan angkutan laut di wilayah Timur Indonesia dengan rute pelayaran: Tanjung Priok-Makassar-Sorong-Manokwari-Nabire-Jayapura-Nabire-Wasior-Manokwari-Sorong-Makassar-Surabaya-Tanjung Priok.

Dengan tambahan satu unit kapal tersebut maka jumlah armada kapal yang dioperasikan PT. PELNI pada tahun 2007 menjadi 32 unit terdiri atas 24 unit kapal penumpang dan 4 unit kapal Ro-Ro dengan kapasitas angkut seluruhnya 35.576 penumpang serta 4 unit kapal barang dengan total bobot mati 12.400 DWT.

Secara keseluruhan perkembangan armada kapal yang dioperasikan PT. PELNI dalam lima tahun terakhir periode tahun 2003-2007 dapat dilihat pada tabel 5.2.

Tabel 5.2.
Perkembangan Armada Kapal yang Dioperasikan PT. PELNI
Tahun 2003-2007

Tahun	Kapal Penumpang (unit)	Kapal Ro-Ro (unit)	Kapal Barang (unit)	Jumlah Armada (unit)
2003	23	4	4	27
2004	24	4	4	28
2005	24	4	4	28
2006	24	4	4	28
2007	24	4	4	28

Sumber : PT. PELNI

Armada kapal yang dioperasikan PT. PELNI pada tahun 2007 secara rinci dapat dilihat pada lampiran 11. Lebih lanjut Kepala Divisi Kapal Penumpang PT. PELNI menginformasikan bahwa pada akhir Juli 2008 PT. PELNI akan mendapat tambahan satu unit kapal penumpang berkapasitas 1.500 penumpang dan 98 unit kontainer.

Dari informasi tersebut di atas, dapat diketahui bahwa armada kapal yang dioperasikan PT. PELNI merupakan kapal milik pemerintah yang diserahkan pengelolaannya kepada PT. PELNI sebagai salah satu BUMN yang berbentuk PT (Persero).

2. Peningkatan mobilitas orang

Pertanyaan:

Dalam peningkatan mobilitas orang antar-pulau, berapa jumlah penumpang yang diangkut PT. PELNI selama lima tahun terakhir (2003-2007)?

Jawaban :

Dengan adanya persaingan dari moda transportasi udara yang dikenal dengan strategi *Low Cost Carrier*, jumlah penumpang yang diangkut kapal PT. PELNI baik kelas ekonomi maupun kelas non ekonomi mengalami penurunan. Data empiris menunjukkan bahwa jumlah penumpang yang diangkut kapal PT. PELNI pada tahun 2003 dan 2004 selama lima tahun terakhir hanya berkisar 4 juta. Padahal sebelum adanya persaingan dengan angkutan udara, PT. PELNI dapat mengangkut penumpang hingga 8 juta lebih. Namun mengingat misi yang diemban oleh PT. PELNI sebagai sarana penghubung wilayah Nusantara, maka PT. PELNI tetap dapat melayani masyarakat meskipun pendapatan operasionalnya menurun. Perkembangan jumlah penumpang yang diangkut kapal PT. PELNI dalam lima tahun terakhir dapat dilihat pada tabel 5.3.

Tabel 5.3.
Perkembangan Jumlah Penumpang yang Diangkut PT. PELNI
Tahun 2003-2007

Tahun	Jumlah Penumpang	
	Orang	Perubahan (%)
2003	5.086.475	-
2004	4.110.285	-19,2%
2005	4.149.156	0,9%
2006	4.195.450	1,1%
2007	4.313.211	2,8%

Sumber : PT. PELNI

Dari tabel dapat diketahui bahwa jumlah penumpang yang diangkut kapal PT. PELNI menurun pada tahun 2004 sebesar 19,2%, padahal pada tahun tersebut kapasitas angkut kapal PT. PELNI telah ditambah dengan diberikannya pengoperasian KM. Labobar dari pemerintah. Setelah tahun 2004 terjadi peningkatan jumlah penumpang, tetapi jumlahnya relatif sedikit (rata-rata hanya 1,6%) atau tidak menunjukkan angka yang signifikan. Hal ini merupakan dampak adanya persaingan transportasi udara yang menerapkan tarif murah bagi PT. PELNI. Namun demikian, mengingat salah satu misi yang harus diemban oleh PT. PELNI sebagai sarana penghubung wilayah Nusantara, maka PT. PELNI tetap sanggup melayani masyarakat meskipun tidak mengutamakan untuk mengejar keuntungan semata.

3. Pendistribusian barang untuk memenuhi kebutuhan masyarakat

Pertanyaan:

Dalam pendistribusian barang untuk memenuhi kebutuhan pokok masyarakat berapa jumlah muatan/barang yang diangkut selama lima tahun terakhir (2003-2007)?

Jawaban:

Salah satu keunggulan transportasi laut menggunakan kapal dibandingkan dengan moda lainnya adalah dalam pengangkutan

muatan atau barang dan kendaraan, baik barang berupa curah, barang umum (*general cargo*), maupun angkutan barang yang menggunakan petikemas (*container*). Karena dengan menggunakan kapal, barang dapat diangkut dalam jumlah banyak sekaligus hingga mencapai ribuan ton. Di samping itu, kapal yang berukuran kecil seperti tongkang dapat menelusuri sungai hingga dapat melayani pulau-pulau kecil yang belum tersedia pangkalan udara. Dalam periode lima tahun sejak 2003 sampai dengan 2007 angkutan penumpang memang mengalami penurunan, tetapi angkutan barang justru menunjukkan peningkatan. Diduga ada kecenderungan bahwa para pengusaha mengangkut barangnya melalui kapal, sedangkan orangnya sebagian naik pesawat udara karena waktu tempuhnya lebih cepat sehingga dapat mengawasi kedatangan barangnya di pelabuhan tujuan dengan lebih awal. Muatan/barang yang diangkut kapal PT. PELNI dari pelabuhan Tanjung Priok pada umumnya dengan tujuan di wilayah Sumatera (Batam dan Belawan), Kalimantan (Pontianak, Banjarmasin), Sulawesi (Makassar, Bitung), Maluku (Ambon), dan Papua (Sorong, Manokwari, Biak, Nabire, Jayapura).

Perkembangan jumlah muatan/barang yang diangkut kapal PT. PELNI dalam lima tahun terakhir dapat dilihat pada tabel 5.4, sedangkan angkutan kendaraan dapat dilihat pada tabel 5.5 berikut ini.

Tabel 5.4.
Perkembangan Jumlah Muatan/Barang yang Diangkut PT. PELNI
Tahun 2003-2007

Tahun	Muatan	
	Volume (T/M ³)	Perubahan (%)
2003	452.445.841	-
2004	465.618.013	2,9%
2005	588.883.941	26,5%
2006	559.554.266	-5,0%
2007	521.083.698	-6,9%

Sumber : PT. PELNI

Tabel 5.5.
Perkembangan Jumlah Kendaraan yang Diangkut PT. PELNI
Tahun 2003-2007

Tahun	Kendaraan (unit)			
	Mobil	%	Motor	%
2003	13.478	-	16.131	-
2004	18.729	39,0%	19.628	21,7%
2005	18.034	-3,7%	41.989	113,9%
2006	22.824	26,6%	58.507	39,3%
2007	22.664	-0,7%	55.352	-5,4%

Sumber : PT. PELNI

Dari informasi dan data yang diberikan PT. PELNI, dapat diketahui tentang dua hal, yaitu perkembangan angkutan muatan/barang dan perkembangan angkutan kendaraan bermotor yang diangkut oleh PT. PELNI sebagai berikut:

1. Angkutan Muatan/Barang

Angkutan muatan/barang dalam dua tahun pertama yang dihitung

dari tahun dasar 2003 mengalami peningkatan sebesar 2,9% pada tahun 2004 dan 26,5% pada tahun 2005. Namun pada tahun 2006 mengalami penurunan sebesar -5,0% dan tahun 2007 menurun lebih banyak sebesar -6,9%.

2. Angkutan Kendaraan Bermotor

Angkutan kendaraan bermotor roda empat (mobil) menunjukkan fluktuasi atau kecenderungan yang naik dan turun. Pada tahun 2004 terjadi kenaikan angkutan mobil yang cukup signifikan dibanding tahun 2003 yaitu sebesar 39,0%, tahun 2005 menurun -3,7%, kemudian tahun 2006 terjadi kenaikan sebesar 26,6% dan tahun 2007 menurun sedikit sebesar -0,7%.

Untuk angkutan kendaraan bermotor roda dua dalam tiga tahun pertama dari tahun dasar 2003 meningkat 21,7% dan terjadi *booming* pada tahun 2005 meningkat sebesar 113,9%, kemudian meningkat lagi sebesar 39,3% pada tahun 2006. Namun pada tahun 2007 terjadi penurunan sebesar -5,4%.

4. Kontribusi PT. PELNI dalam pendapatan kepada negara

Pertanyaan:

Dalam memberikan kontribusi pendapatan kepada negara berapa setoran pajak penghasilan dan dividen PT. PELNI kepada negara selama lima tahun terakhir (2003-2007)?.

Jawaban:

Misi kedua PT. PELNI adalah meningkatkan kontribusi pendapatan bagi negara, karyawan dan berperan dalam pembangunan lingkungan dan pelayanan kepada masyarakat. Kontribusi PT. PELNI kepada negara dapat berupa kewajiban finansial seperti setoran pajak penghasilan dan dividen. Pajak penghasilan disetorkan langsung berdasarkan pendapatan usaha, sedangkan dividen disetorkan kepada negara berdasarkan laba perusahaan, artinya hanya jika perusahaan memperoleh laba.

Perkembangan jumlah setoran pajak PT. PELNI dalam lima tahun terakhir dapat dilihat pada tabel 5.6. Sedangkan dividen kepada pemerintah nihil karena sejak tahun 2003 perusahaan mengalami kerugian konsolidasi sehingga dibebaskan dari setoran dividen.

Tabel 5.6.
Perkembangan Jumlah Setoran Pajak PT. PELNI
Tahun 2003-2007

Tahun	Jumlah Setoran Pajak	
	Rp	Perubahan (%)
2003	3.260.922.503,56	-
2004	2.576.436.401,20	-21,0%
2005	2.852.992.798,99	10,7%
2006	3.049.782.738,52	6,9%
2007	3.403.495.176,63	11,6%

Sumber : PT. PELNI

Dari tabel 5.6. dapat diketahui bahwa setoran pajak PT. PELNI kepada negara berfluktuasi tergantung pada jumlah pendapatan perusahaan. Pada tahun 2004 setoran pajak menurun -21,0% dibandingkan tahun 2003, kemudian pada tahun 2005 meningkat 10,7% dibandingkan tahun sebelumnya. Demikian pula pada tahun 2006 dan tahun 2007 mengalami peningkatan masing-masing 6,9% dan 11,6%.

Sedangkan hasil penelitian tentang tingkat kualitas pelayanan PT. PELNI kepada pelanggan telah diperoleh tabulasi data dan rekapitulasi penilaian responden terhadap 28 pertanyaan yang diolah sesuai dengan skala *Likert*. Hasilnya dapat dilihat pada lampiran 7b dan tabel 5.7.

Tabel 5.7.
Rata-Rata Tingkat Kualitas Pelayanan PT. PELNI

No.	Indikator	Butir Pertanyaan	Nilai	Kategori
1.	Keandalan pelayanan (<i>reliability</i>)	1	3,98	Cukup Baik
		2	3,63	
		3	4,01	
		4	4,16	
		5	3,05	
		6	3,87	
		7	2,70	
		8	3,26	
		9	2,70	
		10	2,91	
		11	3,70	
	Rata-rata	3,46		
2.	Daya tanggap karyawan (<i>responsiveness</i>)	12	4,27	Baik
		13	3,88	
		14	4,13	
		Rata-rata	4,09	

3.	Jaminan pelayanan (<i>assurance</i>)	15	3,91	Baik
		16	3,99	
		17	2,85	
		Rata-rata	3,58	
4.	Perhatian karyawan kepada pengguna jasa (<i>empathy</i>)	18	3,90	Baik
		19	3,90	
		20	4,09	
		21	4,09	
		Rata-rata	4,00	
5.	Tampilan fisik gedung penjualan tiket dan kapal serta tampilan karyawan (<i>tangible</i>)	22	4,12	Baik
		23	4,33	
		24	3,94	
		25	3,68	
		26	4,31	
		27	3,96	
		28	4,66	
		Rata-rata	4,14	

Sumber : Data responden diolah

Berdasarkan kelima indikator yang diteliti dapat dibuat urutan dari nilai yang tertinggi sebagai berikut:

- a. Pertama, indikator tampilan fisik gedung penjualan tiket dan kapal serta tampilan karyawan (*tangible*) dengan nilai rata-rata 4,14.
- b. Kedua, indikator daya tanggap karyawan (*responsiveness*) dengan nilai rata-rata 4,09.
- c. Ketiga, indikator perhatian karyawan kepada pengguna jasa (*empathy*) dengan nilai rata-rata 4,00.
- d. Keempat, indikator jaminan pelayanan (*assurance*) dengan nilai rata-rata 3,58.
- e. Kelima, indikator keandalan pelayanan (*reliability*) dengan nilai rata-rata 3,46.

Dari urutan nilai pelayanan tersebut dapat diketahui bahwa indikator tingkat pelayanan PT. PELNI kepada masyarakat yang tertinggi

adalah indikator tampilan fisik gedung penjualan tiket dan kapal serta tampilan karyawan (*tangible*) dengan nilai rata-rata 4,14. Hal tersebut menunjukkan bahwa masyarakat pengguna jasa kapal PT. PELNI menganggap tampilan fisik gedung penjualan tiket dan kapal serta tampilan karyawan (*tangible*) memberikan kontribusi yang signifikan bagi kinerja pelayanan PT. PELNI kepada masyarakat. Indikator tersebut meliputi unsur-unsur tampilan fisik yang nilainya jika diurut dari yang tertinggi adalah sebagai berikut:

- a. Penampilan petugas di kapal dengan nilai 4,66.
- b. Kondisi interior kantor pelayanan tiket pada umumnya dengan nilai 4,33
- c. Kondisi peralatan yang digunakan untuk pelayanan penumpang dan barang di atas kapal dengan nilai 4,31.
- d. Penampilan petugas di kantor penjualan tiket dengan nilai 3,96.
- e. Kondisi kapal yang dioperasikan PT. PELNI pada umumnya dengan nilai 3,94.
- f. Kondisi dan fungsi peralatan yang digunakan di loket penjualan tiket (komputer, telpon, fax., e-mail) dan sebagainya dengan nilai 3,68.
- g. Kondisi gedung kantor pelayanan tiket pada umumnya dengan nilai 4,12.

Kontribusi lainnya diberikan oleh indikator daya tanggap karyawan (*responsiveness*) dengan nilai rata-rata 4,09, indikator perhatian karyawan kepada pengguna jasa (*empathy*) dengan nilai rata-rata 4,00, indikator

jaminan pelayanan (*assurance*) dengan nilai rata-rata 3,58 dan indikator keandalan pelayanan (*reliability*) dengan nilai rata-rata 3,46.

Jika dianalisis berdasarkan nilai rata-rata indikator, maka tingkat pelayanan PT. PELNI kepada masyarakat dapat dikategorikan baik, terutama keempat indikator yaitu tampilan fisik gedung penjualan tiket dan kapal serta tampilan karyawan (*tangible*), daya tanggap karyawan (*responsiveness*), perhatian karyawan kepada pengguna jasa (*empathy*), dan jaminan pelayanan (*assurance*) karena nilai rata-rata berada di antara 3,50 sampai dengan 4,50. Namun indikator keandalan pelayanan (*reliability*) dapat dikategorikan cukup baik karena memiliki nilai rata-rata 3,46. Indikator tersebut jika diurut dari nilai tertinggi terdiri atas:

- a. Prosedur pemesanan/pembelian tiket dengan nilai 4,16.
- b. Pengaturan dalam antrean pembelian tiket di loket dengan nilai 4,01.
- c. Informasi jadwal kapal, rute, harga tiket, tempat-tempat penjualan tiket, dan informasi tentang pelayanan tiket lainnya dengan nilai 3,98.
- d. Jumlah dan kondisi alat-alat keselamatan yang disediakan di atas kapal dengan nilai 3,87.
- e. Pelayanan hiburan yang disajikan di atas kapal dengan nilai 3,70.
- f. Kecepatan layanan tiket yang diberikan kepada pengguna jasa dengan nilai 3,63.
- g. Kondisi pengatur suhu ruangan/AC di kapal dengan nilai 3,26.
- h. Ketepatan jadwal berangkat/tiba kapal dengan nilai 3,05.
- i. Menu makanan yang disajikan dengan nilai 2,91.

- j. Kondisi kamar penumpang/kabin dan dek serta fasilitas pelengkap nya dengan nilai 2,70.
- k. Kebersihan kamar mandi/toilet di kapal dengan nilai 2,70.

Dari hasil analisis indikator menunjukkan bahwa jenis pelayanan yang memberikan sumbangan nilai kurang baik bagi pelayanan PT. PELNI kepada masyarakat adalah butir g, h, i, j, dan k.

Beberapa kali peneliti mengamati di lapangan memang membuktikan kedatangan dan keberangkatan kapal tidak tepat. Alasan tidak tepat dari pihak PT. PELNI antara lain karena lamanya waktu menunggu untuk tambat kapal sehingga pemberangkatan kapal tidak tepat pada waktunya, kapal ditunda keberangkatannya oleh pihak Syahbandar disebabkan oleh proses administrasi yang belum selesai.

Mengenai kondisi kamar ekonomi yang seharusnya di setiap tempat tidur ada kasurnya ternyata tidak semuanya ada dan kondisi kasurnya pun sudah kotor, banyaknya kecoak berkeliaran baik di kelas ekonomi maupun kelas lain sehingga kesannya kumuh dan tidak bersih.

Mengenai menu makanan yang disajikan kurang baik, responden mengatakan bahwa menu makanan selalu itu-itu saja, kurang bervariasi, seperti yang disajikan di kelas ekonomi selalu telur, kemudian berebut waktu mengambil makanan dan tidak sabar untuk antrian karena waktu pengambilan makanan hanya diberi waktu satu jam.

Mengenai kurangnya kebersihan kamar mandi/toilet di kapal, karena kran-kran air di kamar mandi banyak yang rusak, demikian juga di

wastafel, di WC kelas ekonomi airnya banyak yang kurang lancar dan tidak bersih.

Dalam rangka meningkatkan pelayanan kepada masyarakat dan untuk menyempurnakan indikator pelayanan yang sudah baik lainnya, maka PT. PELNI perlu melakukan hal-hal sebagai berikut:

- a. Kondisi pengatur suhu ruangan/AC dikontrol secara rutin dan diadakan perbaikan.
- b. Jadwal berangkat/tiba kapal ditepati sesuai dengan yang tertera pada tiket calon penumpang.
- c. Menu makanan yang disajikan hendaknya disesuaikan dengan selera umum penumpang.
- d. Kondisi kamar penumpang/kabin dan dek serta fasilitas pelengkapny dirawat lebih baik untuk menjamin kenyamanan penumpang.
- e. Kebersihan kamar mandi/toilet di kapal dijaga, bila perlu frekuensi membersihkannya ditingkatkan atau ditambah petugas kebersihan pada saat penumpang banyak.

C. Kontribusi PT. PELNI Terhadap Ketahanan Nasional

Hasil penelitian untuk mengetahui kontribusi PT. PELNI terhadap Ketahanan Nasional telah diperoleh data maupun informasi dari hasil wawancara dengan pejabat PT. PELNI yaitu Direktur Usaha, Dra. Jussabella Sahea, MM. dan Kepala Divisi Kapal Penumpang Capt. Daniel Ecbert Bangonan, SE. sebagai berikut:

1. Pemerataan pelayanan kepada masyarakat

Pertanyaan:

Dalam mewujudkan pemerataan pelayanan kepada masyarakat berapa jumlah pelabuhan yang disinggahi, dan bagaimana jadwal/frekuensi pelayaran secara tetap dan teratur selama lima tahun terakhir (2003-2007)?.

Jawaban:

Perwujudan pemerataan pelayanan kepada masyarakat di seluruh wilayah Nusantara merupakan salah satu prioritas pelaksanaan misi PT. PELNI. Mengingat pengoperasian kapal PT. PELNI merupakan penugasan dari pemerintah maka rute/trayek kapal dan jumlah pelabuhan yang disinggahi berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Jadwal/frekuensi pelayaran kapal penumpang PT. PELNI dilaksanakan secara tetap dan teratur dengan pola dua mingguan (*biweekly*). Perkembangan jumlah pelabuhan yang disinggahi kapal-kapal PT. PELNI dan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut yang menjadi dasar pelaksanaan trayek kapal dapat dilihat pada tabel 5.8.

Tabel 5.8.
Perkembangan Jumlah Pelabuhan yang Disinggahi Kapal PT. PELNI
Tahun 2003-2007

Tahun	Jumlah Pelabuhan	Trayek
2003	71	SK Dirjen Perla No. AL 59/I/9-02 Tanggal 23 Juli 2002 tentang Penetapan Jaringan Trayek Tetap dan Teratur (Liner) Angkutan Laut Dalam Negeri
2004	72	SK Dirjen Perla No. AL 59/I/9-02 Tanggal 23 Juli 2002 tentang Penetapan Jaringan Trayek Tetap dan Teratur (Liner) Angkutan Laut Dalam Negeri
2005	79	SK Dirjen Perla No. AL 59/I/7-05 Tanggal 1 Maret 2005 tentang Penetapan Jaringan Trayek Tetap dan Teratur (Liner) Angkutan Laut Penumpang Dalam Negeri Pada PT.Pelni tahun 2005
2006	91	SK Dirjen Perla No. AT 55/I/8/DJPL-06 Tanggal 5 April 2006 tentang Penetapan Jaringan Trayek Tetap dan Teratur (Liner) Angkutan Laut Penumpang Dalam Negeri Untuk PT.Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) tahun 2006
2007	92	SK Dirjen Perla No. AT 55/I/1/DJPL-07 Tanggal 8 Pebruari 2007 tentang Penetapan Jaringan Trayek Tetap dan Teratur (Liner) Angkutan Laut Penumpang Dalam Negeri Untuk PT.Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) tahun 2007

Sumber : PT. PELNI

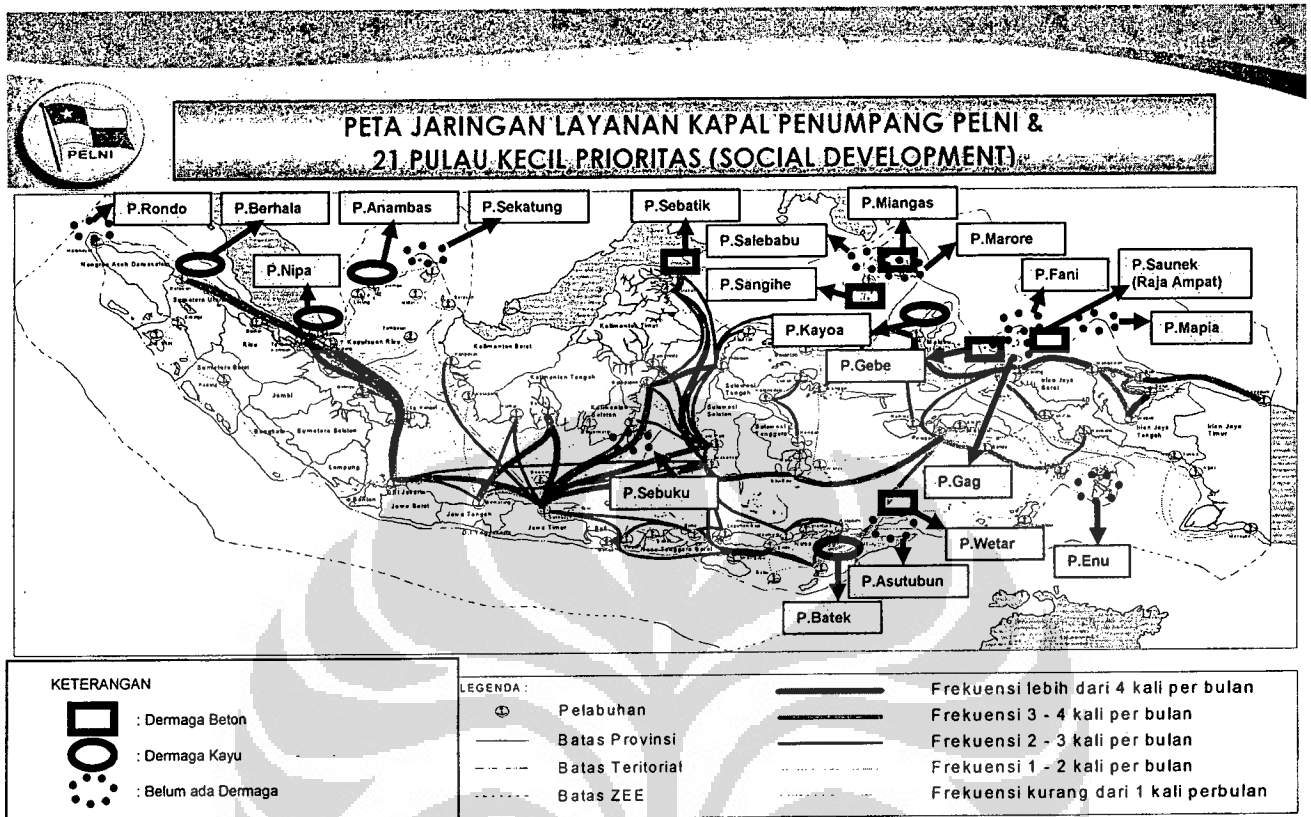
2. Terwujudnya Wawasan Nusantara

Pertanyaan:

Dalam mewujudkan Wawasan Nusantara, berapa jumlah ruas yang dilaksanakan dan bagaimana pelaksanaannya dalam Jaringan Trayek Nusantara selama lima tahun terakhir (2003-2007)?.

Jawaban:

Dalam pengoperasian kapal PT. PELNI telah menata kembali jadwal dan rute-rute kapal sesuai dengan tipe kapal, kapasitas angkut, dan wilayah operasi sehingga pola operasi kapal penumpang dapat dilakukan relatif lebih mudah, terukur, dan kinerja kapal dapat dioptimalkan. Jumlah ruas yang dilaksanakan PT. PELNI saat ini seluruhnya 1.300 ruas di berbagai wilayah Nusantara. Namun demikian dalam pelaksanaannya PELNI sebagai perusahaan negara yang mendapat tugas dari pemerintah sebagai *Public Service Obligation*, dalam penyusunan rute-rute tersebut masih memperhatikan pemerataan pelayanan transportasi laut bagi masyarakat diseluruh wilayah Indonesia sebagaimana dapat dilihat pada gambar 5.1.



Gambar 5.1.
Peta Jaringan Pelayanan Kapal PT. PELNI

Jaringan pelayanan kapal PT. PELNI tersebut di atas dijabarkan pada rute dan tipe kapal sebagai berikut:

a. Tipe 3.000 Pax (1 Unit)

KM. LABOBAR

Rute :

Tg.Priok-Surabaya-Makassar-Sorong-Manokwari-Nabire-Jayapura-Nabire-Wasior-Manokwari-Sorong-Makassar-Surabaya-Tg.Priok.

b. Tipe 2.000 Pax (12 Unit)

1). KM. Kerinci dan KM. Umsini (2 kapal)

Rute:

Bau-Bau-Makassar-Pare-Pare-Balikpapan-Tarakan-Nunukan-Pare-Pare-Makassar-Bau-Bau-Makassar-Balikpapan-Makassar-Bau-Bau

2). KM. Tidar

Rute:

Surabaya-Pare-Pare-Pantoloan-Nunukan-Tarakan-Balikpapan-Pare-Pare-Surabaya-Makassar-Pare-Pare-Balikpapan-Nunukan-Tarakan-Pantoloan-Pare-Pare-Makassar-Surabaya

3). KM. Ciremai

Rute :

Kijang-Tg.Priok-Surabaya-Makassar-Bau-Bau-Ambon-Banda-Tual-Kaimana-Fak-Fak-Tual-Banda-Ambon-Bau-Bau-Makassar-Surabaya- Tg.Priok- Kijang

4). KM. Dobonsolo

Rute :

Kijang-Tg.Priok-Surabaya-Pare-Pare-Balikpapan-Pantoloan-Toli-Toli-Tarakan-Nunukan-Toli-Toli-Pantoloan-Balikpapan-Pare-Pare-Makassar-Surabaya-Tg.Priok-Kijang

5). KM. Bukit Siguntang

Rute :

Tg. Priok-Surabaya-Makassar-Bau-Bau-Ambon-Banda-Tual-Fak-Fak-Sorong-Fak-Fak-Tual-Banda-Ambon-Kupang-(Benoa)-Surabaya-Tg.Priok

6). KM. Lambelu

Rute :

Kijang-Tg.Priok-Surabaya-Makassar-Bau-Bau-Ambon-Namlea-Bitung-Ternate-Namlea-Ambon-Bau-Bau-Makassar-Surabaya-Tg.Priok- Kijang

7). KM. Sinabung

Rute :

Tg. Priok-Semarang-Makassar-Bau-Bau-Banggai-Bitung-Ternate-Sorong-Manokwari-Biak-Serui-Jayapura-Serui-Biak-Manokwari-Sorong-Ternate-Bitung-Banggai-Bau-Bau-Makassar-Tg. Priok

8). KM. Kelud

Rute :

Tg.Priok-Batam-Tg.Balai-Belawan-(Lhokseumawe)-Belawan-Tg.Balai- Batam-Tg.Priok

9). KM. Dorolonda

Rute :

Surabaya-Makassar-Ambon-Fak-Fak-Sorong-Manokwari-Wasior-Nabire-Serui-Jayapura-Serui-Nabire-Manokwari-Sorong-Fak-Fak- Ambon-Bau-Bau-Makassar-Surabaya

10).KM. Nggapulu

Rute :

Tg. Priok-Surabaya-Balikpapan-Pantoloan-Bitung-Ternate-Sorong-Manokwari-Nabire-Serui-(Biak)-Jayapura-(Biak)-Serui-Nabire-Manokwari-Sorong-Ternate-Bitung-Pantoloan-Balikpapan-Surabaya-Tg. Priok

c. Tipe 1.000 Pax (9 Unit)

1). KM. Kelimutu

Rute :

Makassar-Bau-Bau-Wanci-Ambon-Tual- Dobo-Timika-Agats-Merauke-Agats-Timika-Kaimana-Fak-Fak-Sorong-Bitung-Sorong- Fak-Fak-Kaimana-Timika-Agats-Merauke-Agats-Timika-Dobo-Tual-Ambon-Wanci-Bau-Bau-Makassar

2). KM. Lawit

Rute A :

Semarang-Pontianak-Tg.Pandan-Tg.Priok-Padang-Gn.Sitoli-Sibolga-Padang-Tg.Priok-Tg.Pandan-Pontianak-Semarang

Rute B :

Semarang-Pontianak-Surabaya-Pontianak-Semarang-Sampit-Semarang

3). KM. Tatamailau

Rute :

Surabaya- Denpasar- Bima- Maumere- Kupang- Saumlaki-Tual- Dobo- Timika- Merauke- Kaimana- Fak-Fak- Sorong-Fak-Fak- Kaimana- Merauke- Timika- Dobo- Tual- Saumlaki-Kalabahi- Kupang- Merauke- Bima- Denpasar- Surabaya

4). KM. Sirimau

Rute :

Kijang- Bliyu- Tg.Priok- Semarang- Batulicin-Makassar-
Larantuka- Kalabahi- Kupang- Larantuka- Makassar- Batulicin-
Semarang- Tg.Priok- Bliyu- Kijang

5). KM. Awu

Rute :

Denpasar- Lembar- Waingapu- Ende- Kupang- Kalabahi-
Loweleba- Maumere- Makassar-Pare-Pare- Tarakan-
Nunukan- Pare-Pare-Makassar-Maumere-Larantuka-
Loweleba- Kupang- Ende- Waingapu- Denpasar

6). KM. Leuser

Rute :

Tg.Priok- Tg.Pandan- Pontianak-Surabaya- Kumai- Surabaya-
Sampit- Semarang-Kumai- Semarang- Pontianak- Tg.Pandan-
Tg.Priok

7). KM. Binaiya

Rute :

Semarang- Kumai- Surabaya- Kumai- Semarang- Sampit-
Surabaya- Batulicin- Pare-Pare- Samarinda- Pare-Pare-
Batulicin- Surabaya- Sampit- Semarang

8). KM. Bukit Raya

Rute :

Tg.Priok- Kijang- Letung- Tarempa- Natuna- Midai- Serasan-
Pontianak- Surabaya- Sampit- Surabaya- Pontianak- Serasan-
Midai- Natuna- Tarempa- Letung- Kijang- Tg.Priok

9). KM. Tilongkabila

Rute :

Denpasar- Lembar- Bima- Labuanbajo- Makassar- Bau-Bau-
Raha- Kendari- Kolonedale- Luwuk- Gorontalo- Bitung-
Gorontalo- Luwuk- Kolonedale- Kendari- Raha- Bau-Bau-
Makassar- Labuanbajo- Bima-Lembar- Denpasar

d. Tipe 500 Pax (3 Unit)

1). KM. Pangrango

Rute A :

Ambon- Saumlaki- Ambon- Namlea- Bula- Geser- Ambon-
Saumlaki- Ambon- Geser- Bula Namlea- Ambon

Rute B :

Ambon- Namlea- Kobisadar- Bula- Geser- Ambon- Saumlaki-
Tepa- Leti-Kisar- Ilwaki- Kupang- Ilwaki- Kisar- Leti- Tepa-
Saumlaki- Ambon- Geser- Bula- Kobisadar- Namlea- Ambon

2). KM. Sangiang

Rute A

Bitung- Uluksau- Tahuna- Lirung- Karatung- Miangas-
Karatung- Lirung- Tahuna- Uluksau- Bitung- Ternate- Gebe-
Buli- Tobelo- Bitung- Ternate- Ambon- Namlea- Sanana-
Ternate- Bitung

Rute B

Bitung- Uluksau- Tahuna- Lirung- Karatung- Miangas-
Karatung- Lirung- Tahuna- Uluksau- Bitung- Tobelo- Buli-
Gebe- Ternate- Bitung- Ternate- Sanana- Namlea- Ambon-
Ternate- Bitung

3). KM. Wilis

Rute A :

Surabaya- Bima- Waingapu- Ende- Sabu- Kupang- Sabu-
Ende- Waingapu- Bima- Surabaya-Sampit- Semarang-
Ketapang- Semarang- Sampit- Surabaya

Rute B

Surabaya- Pontianak- Serasan- Subi- Sl.Lampa- Sedanau-
P.Laut- Sedanau- Sl.Lampa- Midai- Tarempa- Letung- Kijang-
Tambelan- Pontianak- Tambelan- Kijang- Letung- Letung-
Tarempa- Midai- Sl.Lampa- P.Laut- Sedanau- Sl.Lampa- Subi-
Serasan- Pontianak- Surabaya

oleh pihak swasta karena di antara pulau-pulau yang disinggahi terdapat rute yang tidak menguntungkan atau sering disebut dengan "rute kurus" karena jumlah pendapatan dari penumpang yang naik kapal dan angkutan barang tidak dapat menutup biaya operasional.

3. Terwujudnya Kedaulatan Negara

Pertanyaan:

Dalam mendukung perwujudan Kedaulatan Nusantara, bagaimana kontribusi PT. PELNI dalam menyinggahi pulau-pulau terluar/terpencil, dan bagaimana kontribusi PT. PELNI terhadap kebutuhan transportasi nasional dalam menunjang stabilitas nasional?

Jawaban:

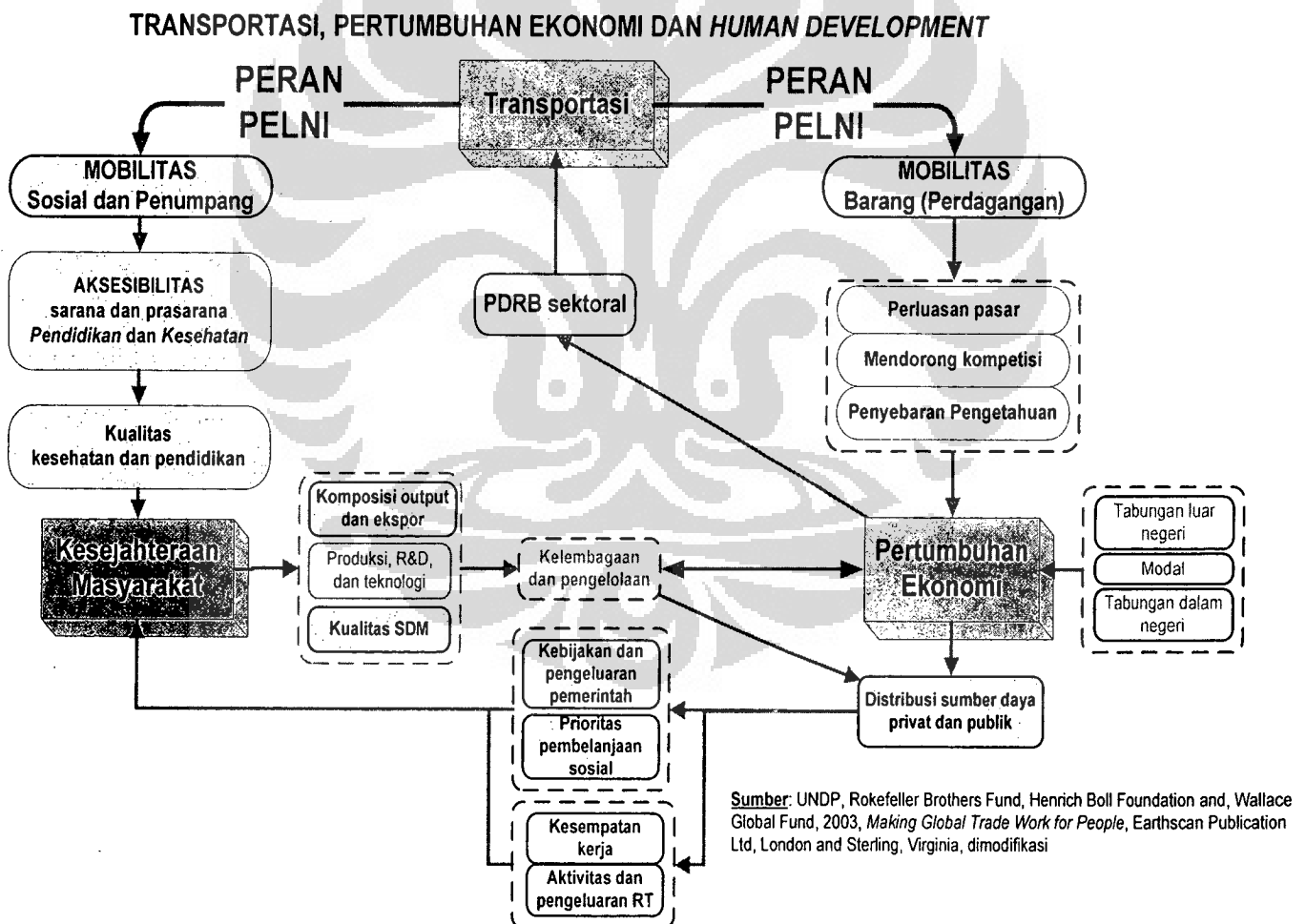
Dalam kurun waktu lima tahun 2003-2007 PT. PELNI telah menambah 21 pelabuhan di pulau-pulau terluar/terpencil yaitu Pulau Rondo, Berhala, Anambas, Nipa, Sekatung, Sebatik, Salebabu, dan Miangas, yang berbatasan dengan wilayah Malaysia, kemudian Pulau Sangihe, Kayoa, Gebe di wilayah Sulawesi, Pulau Marore, Fani, Saunek (Raja Ampat), dan Mapia di Provinsi Papua, serta Pulau Sebuku, Batek, Asutubun, Wetar, Pulau Gag, dan Pulau Enu di wilayah Maluku dan Nusa Tenggara. Pulau-pulau tersebut dilayani secara tetap dan teratur sesuai dengan tipe/ukuran kapal yang pelaksanaannya bekerja sama dengan Departemen Kelautan dan Perikanan.

Manfaat yang dirasakan penduduk dari penyinggahan pulau-pulau tersebut antara lain:

- a. Penduduk merasa lebih kuat dan meningkat rasa nasionalismenya karena telah menjadi bagian yang utuh dari seluruh kepulauan Nusantara yang kaya dengan potensi masing-masing.
- b. Dapat meningkatkan komunikasi dengan pulau-pulau lain untuk berasimilasi budaya, membuka hubungan perdagangan, dan dapat bertukar saling menyalurkan produksi dari satu wilayah ke wilayah lainnya.
- c. Kunjungan kapal PT. PELNI dapat menurunkan harga-harga kebutuhan pokok. Salah satu contoh harga telur ayam di kepulauan Natuna, sebelum kapal PT. PELNI singgah, satu butir telur harganya Rp 3.000,00 (tiga ribu rupiah), tetapi sejak dua kapal penumpang PT. PELNI melayari kepulauan Riau maka harga telur menurun drastis menjadi Rp 750,00 (tujuh ratus lima puluh rupiah) per butir.
- d. Dapat mendorong industri pariwisata di pulau-pulau yang memiliki keindahan alam.

Di samping kontribusi kepada negara sebagaimana diuraikan tersebut di atas, PT. PELNI juga memiliki peran yang cukup strategis dalam bidang transportasi, pertumbuhan ekonomi, dan pengembangan sumber daya manusia. Hal ini dijelaskan pada gambar 5.2.

Peran tersebut jika dipandang dari aspek perusahaan perseroan yang dituntut untuk mengejar keuntungan maka sangat berat bagi PT. PELNI, karena dalam jaringan trayek yang harus dilayani terdapat ruas-ruas yang tidak memungkinkan untuk meraih keuntungan secara finansial, namun jika dipandang dari aspek kepentingan nasional maka sebenarnya PT. PELNI memberikan kontribusi yang perlu diperhitungkan bagi stabilitas sosial politik dalam negeri.



Gambar 5.2.

Peran PT. PELNI dalam Transportasi, Pertumbuhan Ekonomi dan Pengembangan Sumber Daya Manusia

Fungsi unik PT. PELNI sebagai penyelenggara jasa angkutan penumpang laut dan sebagai korporat adalah:

1. Fungsi angkutan penumpang laut Nusantara (domestik) dalam jumlah besar atau massal (unsur Komersial - Sosial).
2. Fungsi pendukung tanggap darurat akibat bencana alam dan masalah sosial yang bersifat massal (unsur Sosial - Politis).
3. Fungsi pendukung keutuhan kedaulatan NKRI terutama pulau-pulau terluar (unsur Sosial - Politis).
4. Fungsi pendukung peningkatan Kesra kepulauan (sektor kesehatan masyarakat dan pendidikan).
5. Fungsi pendukung pertumbuhan ekonomi daerah dan nasional (sektor Ekonomi Riil):
 - a. Peran transportasi air terhadap Ekonomi Nasional 1,05% (Rp 31,4 triliun dari Rp 2.977,5 triliun).
 - b. Peran PT. PELNI terhadap Ekonomi Nasional 0,14% (Rp 4,27 triliun dari Rp 2.977,5 triliun)
 - c. Peran Industri Kapal Penumpang pada Transportasi Air 17% (Rp 5,36 triliun dari Rp 31,4 triliun)
 - d. Peran PT. PELNI pada angkutan penumpang nasional 80% (Rp. 4,27 triliun dari Rp.5,36 triliun).
 - e. Berdasarkan laporan keuangan PT. PELNI tahun 2003-2007 penghasilan berkisar Rp 1 triliun, berarti setiap 1 rupiah yang ditransaksikan di PT. PELNI (nilai Finansial Korporat) berpotensi

membangkitkan kegiatan ekonomi secara Nasional (Hubungan Jawa & Luar Jawa) sebesar Rp. 4,27 atau 4,27 kali lipat.

Dari analisis tersebut, kerugian finansial korporat atau subsidi yang diberikan masih jauh lebih kecil dibandingkan dengan potensi penciptaan nilai tambah ekonomi secara nasional. Jadi masih lebih besar manfaat daripada biaya (berdasarkan pada *supply side* yaitu proporsi kapasitas terpasang PELNI dibandingkan dengan kapasitas armada kapal penumpang nasional dalam satuan GT kapal). Tidak semua peran akan mampu memberikan keuntungan secara finansial bagi korporat, namun memberikan kontribusi utama bagi stabilitas sosial politik dalam negeri.

Tugas-tugas lainnya yang berkaitan dengan stabilitas keamanan seperti bantuan pengangkutan pengungsi daerah-daerah yang rusuh seperti peristiwa Poso, Maluku, Galela, dan eksodus warga Timor Leste. Kemudian tugas-tugas bantuan bencana alam seperti pengangkutan logistik dan material pada peristiwa tsunami di Nangroe Aceh Darussalam, kemacetan pengangkutan logistik jalur Merak-Bakauheni, dan tugas-tugas nasional lainnya.

Apabila dipandang dari konsepsi Ketahanan Nasional, maka kesiapan operasi PT. PELNI mencakup fungsi pelayanan publik yang memiliki keterkaitan dalam rangka mendukung Ketahanan Nasional. Sebab faktor yang sangat mempengaruhi Sistem Ketahanan Nasional adalah dua indikator penting, yaitu "keamanan" dan "kesejahteraan".

Artinya suatu negara dapat dikatakan tahan terhadap berbagai macam tantangan dan ancaman jika dalam kondisi aman dan didukung oleh tingkat kesejahteraan yang baik.

Dari kesiapan prasarana dan sarana transportasi laut, visi dan misi perusahaan, serta kesiapan operasi pelayanan PT. PELNI kepada masyarakat sebagaimana diuraikan tersebut di atas maka dapat disimpulkan bahwa PT. PELNI dengan didukung oleh PT. Pelabuhan Indonesia telah dapat memberikan kontribusi dalam Pembangunan Nasional khususnya dalam pembangunan ekonomi. Dalam hal ini pembangunan ekonomi diwujudkan dengan pendistribusian barang-barang kebutuhan pokok dan barang industri maupun pelayanan mobilitas penduduk ke berbagai pulau dalam rangka meningkatkan kesejahteraan masyarakat sebagai salah satu indikator dari Sistem Ketahanan Nasional.

BAB VI

P E N U T U P

Kesimpulan

Bab ini merupakan kesimpulan dari hasil penelitian yang telah dibahas pada bab sebelumnya untuk menjawab masalah pokok yang diteliti dan dideskripsikan sebagai berikut:

Pertama,

Kesiapan pelabuhan sebagai prasarana transportasi laut tentang kesiapan pelayanan kunjungan kapal pada umumnya dapat dikategorikan cukup baik dengan indikator enam indikator: kesiapan jasa labuh, kesiapan jasa pemanduan, kesiapan jasa tambat, kesiapan jasa dermaga, kesiapan jasa pengisian air tawar, serta kesiapan jasa gudang atau lapangan penumpukan. Sedangkan kesiapan terminal penumpang dapat dikategorikan baik, dengan lima indikator dengan urutan dari yang paling baik: kesiapan perlengkapan; kesiapan peralatan; kesiapan fasilitas, kesiapan kondisi fisik gedung; dan kesiapan personil yang bertugas di pelabuhan.

Kedua,

Kesiapan operasional PT. PELNI dalam mengimplementasikan misinya telah dapat dilaksanakan dengan baik. Tingkat kualitas pelayanan PT. PELNI kepada masyarakat secara umum dapat dikategorikan baik, terutama keempat indikator yaitu tampilan fisik gedung penjualan tiket dan

kapal serta tampilan karyawan (*tangible*), daya tanggap karyawan (*responsiveness*), perhatian karyawan kepada pengguna jasa (*empathy*), dan jaminan pelayanan (*assurance*). Namun indikator keandalan pelayanan (*reliability*) dapat dikategorikan cukup baik.

Ketiga,

Kontribusi PT. PELNI Terhadap Ketahanan Nasional merupakan perwujudan dari salah satu misi sebagai Badan Usaha Milik Negara yaitu mengelola dan mengembangkan angkutan laut untuk menunjang terwujudnya Wawasan Nusantara berupa rute yang dilalui merupakan bagian dari upaya pemerintah menghubungkan pulau-pulau terluar dengan tidak mementingkan keuntungan serta meningkatkan kontribusi/pendapatan bagi negara. Indikator yang digunakan dalam melihat kontribusi terhadap negara meliputi: jumlah pelabuhan yang disinggahi, jadwal/frekuensi pelayaran secara tetap dan teratur, jumlah ruas dalam Jaringan Trayek Nusantara, penugasan kapal-kapal dalam situasi dan kondisi mendesak untuk kepentingan negara, serta pembukaan rute di pulau-pulau terluar/terpencil.

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, cetakan ke I, Jakarta, PT. Raya Grafindo Persada, 2002.
- Arikunto, Suharsimi, *Prosedur Penelitian, Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta, Rineka Cipta, 1998, hal. 256
- Fandi Tjiptono, *Prinsip-Prinsip Total Quality Service*, Yogyakarta, Penerbit Andi, 2001.
- J. Supranto, *Pengukuran Tingkat Kepuasan Pelanggan Untuk Meningkatkan Pangsa Pasar*, Jakarta, Rineka Cipta, 1997.
- Mardalis, *Metode Penelitian : Suatu Pendekatan Proposal*, Jakarta, Bumi Aksara, Cetakan Pertama, 1950.
- Miftah Thoha, *Pembangunan Administrasi di Indonesia, Deregulasi dan Debirokratisasi Dalam Upaya Peningkatan Mutu Pelayanan Masyarakat*, Jakarta, LP3ES, 1998.
- Moenir HAS, *Manajemen Pelayanan Umum di Jakarta*, Jakarta, 1996.
- M. Suparmoko, *Ekonomi Publik, Untuk Keuangan & Pembangunan Daerah*, Yogyakarta, Penerbit Andi, 2002.
- Murlok, Edward K., *Pengantar Teknik dan Perencanaan Trasportasi*, Jakarta, Erlangga, 1984.
- Prasetya Irawan, *Logika dan Prosedur Penelitian*, Jakarta, STIA-LAN Press, 2002.

- R.M. Sunardi, *Pembinaan Ketahanan Bangsa Dalam Rangka Memperkokoh Keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia; Teori Ketahanan Nasional*, Jakarta, PT Kuaternita Adidarma, 2004.
- R.M. Sunardi, *Teori Ketahanan Nasional*, Hastannas, Jakarta, 1997.
- Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi, Karakteristik, Teori dan Kebijakan*, Jakarta, Ghalia Indonesia, 2003.
- Ryaas Rasyid, *Makna Pemerintahan Tinjauan dari Segi Etika dan Kepemimpinan*, Jakarta, PT. Yasrif Watampone, 1997, hal. 48.
- Sudjatmiko, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, Jakarta, PT Toko Gunung Agung, 1995.
- Suprihanto, *Penilaian Kerja Dan Pengembangan Karyawan*, Yogyakarta, BPFE UGM, 1996, hal. 76.
- Suyono, *Shipping; Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, Jakarta, Penerbit PPM, 2005.
- Talley, Wayne Kenneth, *Introduction to Transportation*, South-Western Publishing Co, Ohio, 1983.
- Triguno, *Budaya Kerja Menciptakan Lingkungan Yang Kondusif Untuk Meningkatkan Produktifitas Kerja*, Jakarta, PT. Golden Teravan Press, 1997.
- Umar, Husein. *Metode Penelitian Untuk Skripsi dan Tesis Bisnis*, Jakarta, PT Raja Grafindo Persada, 2000.

Wan Usman, dkk, *Daya Tahan Bangsa*, Jakarta, Program Studi Pengkajian Ketahanan Nasional Program Pascasarjana Universitas Indonesia, 2003.

Wan Usman, *Pembangunan dan Ketahanan Nasional : Masalah, Analisis, Perencanaan, dan Kebijakan*, Universitas Terbuka, Jakarta, 1997.

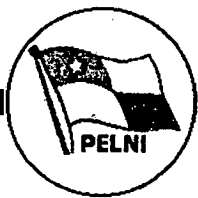
Dokumen:

Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 53 Tahun 2002 Tentang Tatanan Kepelabuhanan Nasional.

Surat Keputusan Menteri Pemberdayaan Aparatur Negara No. 81 tahun 1998 tentang *Pedoman Penilaian Kinerja Instansi Pemerintah*.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2007 dalam Asri Umar, *Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025*, Jakarta, CV. Citra Utama, 2007.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.



PT PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (Persero)

R PUSAT: JL. GAJAH MADA NO. 14 JAKARTA KOTAK POS 1115/JKT
ALAMAT KAWAT : PELNI CODE : NEW BOE
ANGGOTA INSA NO. 031/INSA/VIII/1990

TELP : (62-021) 6334342 (HUNTING)
TELEX : 44580 - 45040 - 45791 - 45377
FAX : (62-021) 3854130 (HUNTING)

Jakarta, 30 Juni 2008

Nomor : *46* /MTL/RD/VI-08
Perihal : Permohonan Penelitian Tesis
S-2 PKN-UI di PT.Pelni.

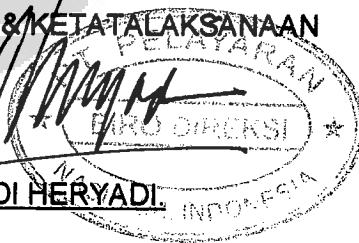
Kepada Yth,
Sdr. Abd Rahman
NPM : 7105010087.
Program PKN- UI
Di -
Tempat.

Menindak lanjuti surat Dr.Amirsyah Sahil,SE,MSi, Sekretaris Program PKN nomor 19/PT.02.SPS.PKN.PPS/VI/08 tanggal 3 Juni 2008 perihal Penelitian tesis S-2 PKN-UI, dengan ini kami menyambut baik dan mengucapkan terima kasih atas perhatian Saudara terhadap PT Pelni. Sehubungan dengan hal tersebut kami menyetujuinya dan untuk mendapatkan informasi lebih lanjut dapat menghubungi, Saudara Agus Herianta Humas PT.Pelni. Jalan Gajah Mada no.14 Jakarta (021.6301249)

Atas perhatian Saudara diucapkan terima kasih.

KABAG HUMAS & KETATALAKSANAAN

[Signature]
EDI HERYADI.



Bank Negara Indonesia 1946 Jakarta Kota - Mangga Besar - Jl. Sudirman, Bank Indonesia Thamrin, Bank Mandiri Thamrin - Gambir Gedung PT. Pelni, BRI Cabang Hayam Wuruk.



UNIVERSITAS INDONESIA
PROGRAM PASCASARJANA
PROGRAM STUDI KAJIAN STRATEJIK KETAHANAN NASIONAL

DAFTAR PERTANYAAN
(QUESTIONNAIRE)

“KONTRIBUSI PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA
TERHADAP KETAHANAN NASIONAL”

Oleh

ABD. RAHMAN

NPM : 7105010087

Jakarta, Juni 2008

Jakarta, Juni 2008

Kepada Yth.

Bapak/Ibu, Saudara, Pengguna Jasa Kapal PT. PELNI

Di Tempat.

Dengan hormat,

Perkenalkan saya:

Nama : ABD. RAHMAN/NPM : 7105010087

Pekerjaan : Mahasiswa Program Studi Kajian Strategik Ketahanan Nasional Program Pascasarjana Universitas Indonesia.

Saat ini saya sedang melakukan penelitian untuk penulisan tesis Program Pascasarjana Universitas Indonesia guna memenuhi persyaratan memperoleh gelar kesarjanaan S-2 dengan judul "Kontribusi PT. Pelayaran Nasional Indonesia Terhadap Ketahanan Nasional".

Sehubungan dengan hal tersebut, saya mohon Bapak/Ibu, Sdr. berkenan meluangkan waktu untuk mengisi kuesioner ini secara benar dan obyektif sesuai dengan yang Anda rasakan tentang pelayanan di terminal pelabuhan dan pengalaman sebagai penumpang kapal PT. PELNI. Kuesioner ini murni digunakan sebagai bahan penelitian, tidak digunakan untuk tujuan lainnya dan isian jawaban bersifat sangat rahasia.

Atas bantuan dan kerjasama Bapak/Ibu, Sdr. saya mengucapkan terima kasih.

Hormat saya,

Abd. Rahman

KUESIONER

A. Karakteristik Responden

Petunjuk Pengisian

Mohon dipilih dan dilingkari salah satu jawaban yang sesuai dengan keadaan Bapak/Ibu/Saudara di bawah ini:

1. N a m a :
2. Jenis kelamin:
 - a. Laki-laki
 - b. Perempuan
3. Berapa usia Bapak/Ibu/Sdr. saat ini?
 - a. Kurang dari 17 tahun
 - b. 17 – 30 tahun
 - c. 31 - 40 tahun
 - d. 41 - 50 tahun
 - e. 51 – 60 tahun
 - f. Lebih dari 60 tahun
4. Tingkat apa pendidikan terakhir Bapak/Ibu/Sdr. saat ini?
 - a. SD
 - b. SLTP
 - c. SLTA
 - d. Akademi/D-III
 - e. S-1
 - f. S-2/S-3.
5. Apa pekerjaan Bapak/Ibu/Sdr. saat ini?
 - a. Pegawai Negeri
 - b. TNI/POLRI
 - c. Peg. Swasta/Pengusaha/Pedagang
 - d. Mahasiswa/Pelajar
 - e. Pensiunan
 - f. Ibu rumah tangga.
 - g. Pencari kerja.

6. Berapa pengeluaran Bapak/Ibu/Sdr. setiap bulan?
- Rp 0,00 – 1.000.000,00
 - Rp 1.001.000 – 2.500.000,00
 - Rp 2.501.000 – 5.000.000,00
 - Lebih dari Rp 5.000.000,00
7. Mohon diisi informasi tentang nama kapal, tujuan, dan akomodasi kelas yang saat ini Bapak/Ibu/Sdr. gunakan:
- Nama kapal :
 - Pelabuhan tujuan :
 - Akomodasi kelas yang digunakan:
 - Kelas 1A (Kelas I)
 - Kelas 1B (Kelas II)
 - Kelas 2A (Kelas III)
 - Kelas 2B (Kelas IV)
 - Kelas 3 Wisata
 - Kelas Ekonomi
8. Berapa kali Bapak/Ibu/Sdr. menggunakan kapal PT. PELNI rata-rata dalam satu tahun?
- Dua kali
 - Kadang-kadang (3 - 4 kali)
 - Sering (5 – 10 kali)
 - Sangat sering (lebih dari 10 kali)
9. Mohon jelaskan tujuan perjalanan Bapak/Ibu/Sdr. menggunakan kapal PT. PELNI?
- Pulang kampung
 - Berkunjung ke rumah saudara/kawan
 - Bisnis
 - Tugas kantor
 - Rekreasi/jalan-jalan
10. Mohon jelaskan alasan utama Bapak/Ibu/Sdr. menggunakan kapal PT. PELNI?
- Harganya terjangkau
 - Dapat membawa barang dalam jumlah banyak
 - Menikmati pemandangan alam laut
 - Tidak ada pilihan sarana transportasi lain

B. Instrumen Variabel X_1 (Pendapat Pengguna Jasa Tentang Kesiapan Terminal Penumpang)

Petunjuk:

Pernyataan-pernyataan berikut mencerminkan kesiapan fasilitas terminal penumpang yang digunakan untuk melayani Bapak/Ibu/Sdr. selama menunggu kedatangan dan keberangkatan kapal PT. PELNI. Mohon Bapak/Ibu/Sdr. melingkari salah satu pilihan jawaban yang tersedia.

1. Bagaimana kondisi fisik gedung terminal pelabuhan?
 - a. Sangat baik.
 - b. Baik.
 - c. Cukup baik.
 - d. Tidak baik.
 - e. Sangat tidak baik.
2. Bagaimana kondisi ruang tunggu terminal pelabuhan?
 - a. Sangat baik.
 - b. Baik.
 - c. Cukup baik.
 - d. Tidak baik.
 - e. Sangat tidak baik.
3. Bagaimana peralatan keamanan (*metal detector*) yang digunakan di terminal pelabuhan?
 - a. Sangat baik.
 - b. Baik.
 - c. Cukup baik.
 - d. Tidak baik.
 - e. Sangat tidak baik.
4. Bagaimana jumlah dan kualitas/ukuran tera alat timbangan barang yang digunakan di terminal pelabuhan?
 - a. Sangat baik.
 - b. Baik.
 - c. Cukup baik.
 - d. Tidak baik.
 - e. Sangat tidak baik.

5. Bagaimana pemasangan papan nama dan petunjuk arah di terminal pelabuhan?
 - a. Sangat baik.
 - b. Baik.
 - c. Cukup baik.
 - d. Tidak baik.
 - e. Sangat tidak baik.
6. Bagaimana kapasitas dan kondisi tempat duduk di ruang tunggu terminal pelabuhan?
 - a. Sangat baik.
 - b. Baik.
 - c. Cukup baik.
 - d. Tidak baik.
 - e. Sangat tidak baik.
7. Bagaimana ketersediaan alat komunikasi untuk pengumuman dan pemanggilan orang yang digunakan di terminal pelabuhan?
 - a. Sangat baik.
 - b. Baik.
 - c. Cukup baik.
 - d. Tidak baik.
 - e. Sangat tidak baik.
8. Bagaimana lampu penerangan yang tersedia di terminal pelabuhan?
 - a. Sangat baik.
 - b. Baik.
 - c. Cukup baik.
 - d. Tidak baik.
 - e. Sangat tidak baik.
9. Bagaimana kondisi pengatur suhu ruangan/AC di terminal pelabuhan?
 - a. Sangat baik.
 - b. Baik.
 - c. Cukup baik.
 - d. Tidak baik.
 - e. Sangat tidak baik.

15. Bagaimana sikap, sopan santun, dan pelayanan petugas di terminal pelabuhan?

- a. Sangat baik.
- b. Baik.
- c. Cukup baik.
- d. Tidak baik.
- e. Sangat tidak baik.

C. Instrumen Variabel X₂ (Pendapat tentang Kualitas Pelayanan PT. PELNI Kepada Masyarakat Pengguna Jasa)

Petunjuk:

Pernyataan-pernyataan berikut mencerminkan layanan yang benar-benar Bapak/Ibu/Sdr. rasakan atau layanan yang diberikan oleh kapal PT. PELNI mulai dari layanan tiket maupun layanan di atas kapal. Mohon Bapak/Ibu/Sdr. melingkari salah satu pilihan jawaban yang tersedia.

Dimensi Reliability

1. Bagaimana PT. PELNI dalam memberikan informasi tentang jadwal kapal, rute, harga tiket, tempat-tempat penjualan tiket, dan informasi tentang pelayanan tiket lainnya?
 - a. Sangat baik.
 - b. Baik.
 - c. Cukup baik.
 - d. Tidak baik.
 - e. Sangat tidak baik.
2. Bagaimana kecepatan layanan tiket yang diberikan kepada Bapak/Ibu/Sdr?
 - a. Sangat baik.
 - b. Baik.
 - c. Cukup baik.
 - d. Tidak baik.
 - e. Sangat tidak baik.

3. Bagaimana pengaturan dalam antrean pembelian tiket di loket?
 - a. Sangat baik.
 - b. Baik.
 - c. Cukup baik.
 - d. Tidak baik.
 - e. Sangat tidak baik.
4. Bagaimana prosedur pemesanan/pembelian tiket?
 - a. Sangat baik.
 - b. Baik.
 - c. Cukup baik.
 - d. Tidak baik.
 - e. Sangat tidak baik.
5. Bagaimana ketepatan jadwal berangkat/tiba kapal?
 - a. Sangat baik.
 - b. Baik.
 - c. Cukup baik.
 - d. Tidak baik.
 - e. Sangat tidak baik.
6. Bagaimana jumlah dan kondisi alat-alat keselamatan yang disediakan di atas kapal?
 - a. Sangat baik.
 - b. Baik.
 - c. Cukup baik.
 - d. Tidak baik.
 - e. Sangat tidak baik.
7. Bagaimana kondisi kamar penumpang/kabin dan dek serta fasilitas pelengkap?
 - a. Sangat baik.
 - b. Baik.
 - c. Cukup baik.
 - d. Tidak baik.
 - e. Sangat tidak baik.

8. Bagaimana kondisi pengatur suhu ruangan/AC di kapal?
- Sangat baik.
 - Baik.
 - Cukup baik.
 - Tidak baik.
 - Sangat tidak baik.
9. Bagaimana kebersihan kamar mandi/toilet di kapal?
- Sangat baik.
 - Baik.
 - Cukup baik.
 - Tidak baik.
 - Sangat tidak baik.
10. Bagaimana menu makanan yang disajikan sesuai dengan selera penumpang?
- Sangat baik.
 - Baik.
 - Cukup baik.
 - Tidak baik.
 - Sangat tidak baik.
11. Bagaimana layanan hiburan yang disajikan di atas kapal?
- Sangat baik.
 - Baik.
 - Cukup baik.
 - Tidak baik.
 - Sangat tidak baik.

Dimensi Responsiveness

12. Bagaimana sikap dan keramahan petugas penjualan tiket dalam melayani calon penumpang?
- Sangat baik.
 - Baik.
 - Cukup baik.
 - Tidak baik.
 - Sangat tidak baik.

13. Jika calon penumpang mengalami masalah dan ingin minta bantuan petugas, bagaimana tanggapan petugas dalam merespons masalah tersebut?
- Sangat baik.
 - Baik.
 - Cukup baik.
 - Tidak baik.
 - Sangat tidak baik.
14. Bagaimana sikap dan keramahan petugas di kapal dalam melayani penumpang?
- Sangat baik.
 - Baik.
 - Cukup baik.
 - Tidak baik.
 - Sangat tidak baik.

Dimensi Assurance

15. Bagaimana perilaku personil penjualan tiket dalam meyakinkan calon penumpang untuk membeli tiket?
- Sangat baik.
 - Baik.
 - Cukup baik.
 - Tidak baik.
 - Sangat tidak baik.
16. Bagaimana tingkat pengetahuan petugas dalam menjawab pertanyaan-pertanyaan yang diajukan penumpang (harga tiket, jadwal pemberangkatan, fasilitas, dan sebagainya)?
- Sangat baik.
 - Baik.
 - Cukup baik.
 - Tidak baik.
 - Sangat tidak baik.

17. Bagaimana ketertiban pengaturan nomor tempat tidur untuk penumpang kelas ekonomi?
- Sangat baik.
 - Baik.
 - Cukup baik.
 - Tidak baik.
 - Sangat tidak baik.

Dimensi Empathy

18. Bagaimana perhatian yang diberikan petugas loket penjualan tiket kepada calon penumpang?
- Sangat baik.
 - Baik.
 - Cukup baik.
 - Tidak baik.
 - Sangat tidak baik.
19. Bagaimana perhatian yang diberikan petugas di kapal kepada penumpang?
- Sangat baik.
 - Baik.
 - Cukup baik.
 - Tidak baik.
 - Sangat tidak baik.
20. Bagaimana kesan Bapak/Ibu/Sdr. terhadap pelayanan yang diberikan oleh petugas loket penjualan tiket?
- Sangat baik.
 - Baik.
 - Cukup baik.
 - Tidak baik.
 - Sangat tidak baik.

21. Bagaimana kesan Bapak/Ibu/Sdr. terhadap pelayanan yang diberikan oleh petugas di kapal?
- Sangat baik.
 - Baik.
 - Cukup baik.
 - Tidak baik.
 - Sangat tidak baik.

Dimensi Tangible

22. Bagaimana kondisi gedung kantor pelayanan tiket pada umumnya?
- Sangat baik.
 - Baik.
 - Cukup baik.
 - Tidak baik.
 - Sangat tidak baik.
23. Bagaimana kondisi interior kantor pelayanan tiket pada umumnya?
- Sangat baik.
 - Baik.
 - Cukup baik.
 - Tidak baik.
 - Sangat tidak baik.
24. Bagaimana kondisi kapal yang dioperasikan PT. PELNI pada umumnya?
- Sangat baik.
 - Baik.
 - Cukup baik.
 - Tidak baik.
 - Sangat tidak baik.
25. Bagaimana kondisi dan fungsi peralatan yang digunakan di loket penjualan tiket (komputer, telpon, fax., e-mail) dan sebagainya?
- Sangat baik.
 - Baik.
 - Cukup baik.
 - Tidak baik.
 - Sangat tidak baik.

26. Bagaimana kondisi peralatan yang digunakan untuk pelayanan penumpang dan barang di atas kapal?
- Sangat baik.
 - Baik.
 - Cukup baik.
 - Tidak baik.
 - Sangat tidak baik.
27. Bagaimana penampilan petugas di kantor penjualan tiket?
- Sangat baik.
 - Baik.
 - Cukup baik.
 - Tidak baik.
 - Sangat tidak baik.
28. Bagaimana penampilan petugas di kapal?
- Sangat baik.
 - Baik.
 - Cukup baik.
 - Tidak baik.
 - Sangat tidak baik.

PEDOMAN WAWANCARA

(Untuk Kepala Cabang PT. PELNI Tanjung Priok dan Nakhoda Kapal)

A. Instrumen Kesiapan Pelabuhan Dalam Melayani Kunjungan Kapal

Petunjuk:

Pertanyaan-pertanyaan berikut mencerminkan kesiapan pelabuhan dalam melayani kunjungan kapal meliputi jasa labuh, jasa pemanduan, jasa tambat, jasa dermaga, jasa pengisian air tawar, dan jasa gudang atau lapangan penumpukan. Mohon Bapak/Ibu/Sdr. dapat memberikan jawaban berupa data atau informasi sesuai dengan keadaan sebenarnya.

1. Bagaimana kesiapan jasa labuh di pelabuhan Tanjung Priok pada umumnya?
2. Bagaimana kesiapan jasa pemanduan kapal pada umumnya yang akan sandar di pelabuhan Tanjung Priok?
3. Bagaimana kesiapan jasa penambatan kapal di dermaga pelabuhan Tanjung Priok?
4. Bagaimana kesiapan dermaga Pelabuhan Tanjung Priok untuk menambatkan kapal?
5. Bagaimana kesiapan stasiun pompa pengisian dan kapasitas persediaan air tawar di dermaga yang disediakan oleh PT. Pelabuhan Indonesia Tanjung Priok untuk kapal?
6. Bagaimana kesiapan gudang atau lapangan penumpukan yang disediakan di pelabuhan Tanjung Priok untuk penampungan barang muatan pada umumnya?

PEDOMAN WAWANCARA
(Untuk Pejabat PT. PELNI Kantor Pusat)

**B. Instrumen Kesiapan Operasional PT. PELNI Dalam
Mengimplementasikan Misinya**

Petunjuk:

Pertanyaan-pertanyaan berikut mencerminkan kesiapan PT. PELNI dalam mengimplementasikan misinya. Mohon Bapak/Ibu/Sdr. dapat memberikan jawaban berupa data atau informasi sesuai dengan keadaan sebenarnya.

1. Dalam rangka memberikan pelayanan kepada masyarakat, berapa jumlah armada kapal yang dioperasikan PT. PELNI selama lima tahun terakhir (2003-2007)?
2. Dalam peningkatan mobilitas orang antar-pulau, berapa jumlah penumpang yang diangkut PT. PELNI selama lima tahun terakhir (2003-2007)?
3. Dalam pendistribusian barang untuk memenuhi kebutuhan pokok masyarakat berapa jumlah muatan/barang yang diangkut selama lima tahun terakhir (2003-2007)?
4. Dalam memberikan kontribusi pendapatan kepada negara berapa setoran pajak penghasilan dan dividen PT. PELNI kepada negara selama lima tahun terakhir (2003-2007)?

C. Instrumen Kontribusi PT. PELNI Terhadap Ketahanan Nasional

Petunjuk:

Pernyataan-pernyataan berikut mencerminkan kontribusi PT. PELNI terhadap Ketahanan Nasional. Mohon Bapak/Ibu/Sdr. dapat memberikan jawaban berupa data atau informasi sesuai dengan keadaan sebenarnya.

1. Dalam mewujudkan pemerataan pelayanan kepada masyarakat berapa jumlah pelabuhan yang disinggahi, dan bagaimana jadwal/frekuensi pelayaran secara tetap dan teratur selama lima tahun terakhir (2003-2007)?.
2. Dalam mewujudkan Wawasan Nusantara, berapa jumlah ruas yang dilaksanakan dan bagaimana pelaksanaannya dalam Jaringan Trayek Nusantara selama lima tahun terakhir (2003-2007)?.
3. Dalam mendukung perwujudan Kedaulatan Nusantara, bagaimana kontribusi PT. PELNI dalam menyinggahi pulau-pulau terluar/terpencil, dan bagaimana kontribusi PT. PELNI terhadap kebutuhan transportasi nasional dalam menunjang stabilitas nasional?

Data Identitas Responden

Responden		Kelamin		Usia						Pendidikan Terakhir					
No	Nama	Pria	Wanita	≤17	18-30	31-40	41-60	61-60	≥60	SD	SLTP	SLTA	D-II	S-1	S-2/S-3
1	Sylvia Tingon		1			1							1		
2	Rony	1		1							1				
3	Albertus	1				1						1			
4	Thomas Alfredo	1				1								1	
5	Kiking Z.M	1				1								1	
6	Fernando	1					1				1				
7	Elsye		1				1					1			
8	Eko Aprihono	1					1							1	
9	Yosseph H.S.P	1			1									1	
10	Fenny Oktavia		1		1									1	
11	Eko Purwanto	1			1						1				
12	Sastra Bagus	1				1								1	
13	Refles Lahimudin	1			1							1			
14	Jency		1		1								1		
15	Witati		1		1							1			
16	Maizet	1			1							1			
17	Wagiman	1			1									1	
18	Viria Nurnengsih		1		1							1			
19	Clementina M		1			1						1			
20	Bambang PS	1			1							1			
21	Misbahuddin	1				1					1				
22	Edy Purwanto	1					1					1			
23	Kurniawan	1				1								1	
24	Esty		1		1							1			
25	Darmawati		1		1							1			
26	Nurdin	1				1								1	
27	Mulawardi	1					1					1			
28	Muh. Nurdin	1						1						1	
29	Yuyun Suprihati	1					1					1			
30	Suprayogi	1			1						1				
31	Aripuddin	1				1								1	
32	Erni Arlina		1		1							1			
33	Andi Arianto	1				1								1	
34	Robert	1			1									1	
35	Sitti Hasnah		1						1			1			
36	Rina Manuputti		1		1					1					
37	Elisa Indah		1		1						1				
38	Jumiati		1		1						1				
39	Kusmana	1				1							1		
40	Susmianto	1				1								1	
41	Awaluddin	1			1							1			
42	Sawaluddin	1					1					1			
43	Andi Dadong	1			1							1			
44	Idris Hasan	1			1								1		
45	Asis Abu	1			1							1			
46	Muhammad Yusuf	1						1				1			
47	Arman Lewa	1			1							1			
48	Asman Abidin	1				1								1	
49	Andi Sultan		1					1				1			
50	Goksan Satudy Posse	1					1					1			
51	Astuti		1		1							1			
52	Sri Wahyuni		1		1							1			
53	Lie Tengkiang		1		1						1				
54	Herlena Simanjuntak		1				1			1					
55	Sampara	1				1						1			
56	Mustamin	1			1								1		

Responden		Kelamin		Usia						Pendidikan Terakhir					
No.	Nama	Pria	Wanita	<=17	18-30	31-40	41-50	51-60	>=60	SD	SLTP	SUTA	D.III	S1	S2/S3
57	Mawardi	1				1						1			
58	Lim Guik Ngo	1					1					1			
59	Dameria		1		1							1			
60	Wardana S	1				1					1				
61	Maria		1		1						1				
62	Meriam Meista		1		1						1				
63	Ramelan	1			1						1				
64	Donal Rompas	1							1		1				
65	Raufuddin Mustakin	1			1								1		
66	Said Abdul Kadir	1				1						1			
67	Lenny		1		1								1		
68	Sutrisno	1				1						1			
69	Darwin	1			1							1			
70	Ansah Abdullah	1				1							1		
71	Sugeng Harianto	1					1					1			
72	M. Ali Sulaiman	1			1							1			
73	Suharyono	1				1						1			
74	Suci Purnomo	1			1							1			
75	Sumiati		1				1						1		
76	Hari Indarto	1				1				1					
77	Suhartono	1			1								1		
78	Irwanudin	1						1				1			
79	Harlina		1		1							1			
80	Benyamin Ginting	1			1							1			
81	H. Hutabarat	1			1					1					
82	Nur Rahman Hidayat	1			1							1			
83	Benhart Ken	1			1					1					
84	Sumarno	1				1								1	
85	Saeful Amri	1			1							1			
86	Denny Sitanggung	1			1						1				
87	Manumpak Sinaga	1			1								1		
88	Indrawardi	1				1									1
89	Dafid Saragih	1		1							1				
90	Dahlan	1			1									1	
91	Susilo Wardoyo	1			1							1			
92	Thoman Suseno	1			1							1			
93	Sabaruddin	1						1						1	
94	Abdi Jaya Munthe	1		1							1				
95	Sotarno	1			1							1			
96	Ahmad Kudori	1			1									1	
97	Mashudi	1						1						1	
98	Kamsi Rahmat	1			1									1	
99	Helena		1		1							1			
100	Bahrum	1					1					1			
TOTAL	100	74	26	3	52	24	13	6	2	5	15	47	10	22	1
PERSEN		74,0%	26,0%	3,0%	52,0%	24,0%	13,0%	6,0%	2,0%	5,0%	15,0%	47,0%	10,0%	22,0%	1,0%

Responden		Pekerjaan							Pengeluaran (Rp rb)			
No	Nama	Peg. Negeri	TNI/POLRI	Peg. Swasta	Mahasiswa	Pensiunan	Ibu RT	Pencari Kerja	0-1000	1001-2500	2501-5000	>=5000
1	Sylvia Tingon			1						1		
2	Rony			1								1
3	Albertus	1								1		
4	Thomas Alfredo			1					1			
5	Kiking Z.M			1						1		
6	Fernando			1					1			
7	Elsye			1							1	
8	Eko Aprihono		1						1			
9	Yosseph H.S.P			1							1	
10	Fenny Oktavia			1					1			
11	Eko Purwanto			1					1			
12	Sastra Bagus			1							1	
13	Refles Lahimudin			1					1			
14	Jency			1					1			
15	Witati						1		1			
16	Maizet			1								1
17	Wagiman			1						1		
18	Viria Nurnengsih					1					1	
19	Clementina M						1		1			
20	Bambang PS		1								1	
21	Misbahuddin			1					1			
22	Edy Purwanto			1						1		
23	Kurniawan	1								1		
24	Esty	1							1			
25	Darmawati						1		1			
26	Nurdin	1								1		
27	Mulawardi	1									1	
28	Muh. Nurdin	1								1		
29	Yyun Suprihati			1						1		
30	Suprayogi			1						1		
31	Aripuddin	1									1	
32	Erni Arlina						1			1		
33	Andi Arianto	1									1	
34	Robert			1						1		
35	Sitti Hasnah			1							1	
36	Rina Manuputti							1	1			
37	Elisa Indah							1	1			
38	Jumiati						1				1	
39	Kusmana			1							1	
40	Susmianto			1							1	
41	Awaluddin				1					1		
42	Sawaluddin			1							1	
43	Andi Dadong		1								1	
44	Idris Hasan		1								1	
45	Asis Abu		1								1	
46	Muhammad Yusuf	1								1		
47	Arman Lewa							1	1			
48	Asman Abidin	1								1		
49	Andi Sultan					1				1		
50	Goksan Satudy Posse			1						1		
51	Astuti						1				1	
52	Sri Wahyuni						1				1	
53	Lie Tengkiang	1									1	
54	Herlena Simanjuntak			1							1	
55	Sampara			1						1		
56	Mustamin				1					1		

Responden		Pekerjaan							Pengeluaran (Rp rb)			
No	Nama	Peg. Negeri	TNI/Polri	Peg. Swasta	Mahasiswa	Pensiunan	Ibu RT	Pencari Kerja	0-1.000	1.001-2.500	2.501-5.000	>= 5.000
57	Mawardi			1						1		
58	Lim Guik Ngo			1							1	
59	Dameria						1			1		
60	Wardana S			1							1	
61	Maria						1				1	
62	Meriam Meista						1			1		
63	Ramelan			1							1	
64	Donal Rompas					1				1		
65	Raifuddin Mustakin			1						1		
66	Said Abdul Kadir	1								1		
67	Lenny					1						1
68	Sutrisno			1						1		
69	Darwin				1					1		
70	Ansah Abdullah									1		
71	Sugeng Harianto		1							1		
72	M. Ali Sulaiman							1	1			
73	Suharyono			1								1
74	Suci Purnomo							1	1			
75	Sumiati					1				1		
76	Hari Indarto			1							1	
77	Suhartono			1						1		
78	Inwanudin		1								1	
79	Harlina							1	1			
80	Benyamin Ginting			1				1	1			
81	H. Hutabarat					1				1		
82	Nur Rahman Hidayat			1							1	
83	Benhart Ken			1						1		
84	Sumarno			1						1		
85	Saeful Amri		1							1		
86	Denny Sitanggang							1	1			
87	Manumpak Sinaga		1							1		
88	Indrawardi			1								1
89	Dafid Saragih	1								1		
90	Dahlan			1					1			
91	Susilo Wardoyo					1				1		
92	Thoman Suseno			1						1		
93	Sabaruddin		1							1		
94	Abdi Jaya Munthe	1								1		
95	Sotarno			1							1	
96	Ahmad Kudori	1								1		
97	Mashudi				1					1		
98	Kamsi Rahmat							1	1			
99	Helena				1					1		
100	Bahrum			1						1		
TOTAL	100	15	10	44	5	7	10	9	22	45	28	5
PERSEN		15,0%	10,0%	44,0%	5,0%	7,0%	10,0%	9,0%	22,0%	45,0%	28,0%	5,0%

Responden		Jenis Kapal Yang Digunakan											
No.	Nama	Kelud	Dobonsolo	Ciremai	Lambelu	Bkt Siguntang	Sinabung	Labobar	Nggapulu	Lawit	Leuser	Bukit Raya	Sirinau
1	Sylvia Tingon						1						
2	Rony						1						
3	Albertus						1						
4	Thomas Alfredo						1						
5	Kiking Z.M						1						
6	Fernando						1						
7	Elsye						1						
8	Eko Aprihono						1						
9	Yosseph H.S.P						1						
10	Fenny Oktavia						1						
11	Eko Purwanto			1									
12	Sastra Bagus			1									
13	Refles Lahimudin						1						
14	Jency						1						
15	Witati									1			
16	Maizet									1			
17	Wagiman				1								
18	Viria Nurnengsih				1								
19	Clementina M				1								
20	Bambang PS				1								
21	Misbahuddin			1									
22	Edy Purwanto												1
23	Kurniawan												1
24	Esty												1
25	Darmawati												1
26	Nurdin		1										
27	Mulawardi									1			
28	Muh. Nurdin		1										
29	Yuyun Suprihati									1			
30	Suprayogi									1			
31	Aripuddin		1										
32	Erni Arlina				1								
33	Andi Arianto		1										
34	Robert			1									
35	Sitti Hasnah		1										
36	Rina Manuputti			1									
37	Elisa Indah											1	
38	Jumiati											1	
39	Kusmana											1	
40	Susmianto			1									
41	Awaluddin			1									
42	Sawaluddin												1
43	Andi Dadong												1
44	Idris Hasan									1			
45	Asis Abu									1			
46	Muhammad Yusuf						1						
47	Arman Lewa			1									
48	Asman Abidin						1						
49	Andi Sultan						1						
50	Goksan Satudy Posse			1									
51	Astuti							1					
52	Sri Wahyuni							1					
53	Lie Tengkiang							1					
54	Herlena Simanjuntak	1											
55	Sampara							1					
56	Mustamin							1					

Responden		Jenis Kapal Yang Digunakan											
No	Nama	Kelud	Dobonsoolo	Ciremai	Lambelu	Bkt Siguntang	Sinebung	Labobar	Nggapulu	Lawit	Leuser	Bukit Raya	Sirirtau
57	Mawardi		1										
58	Lim Guik Ngo			1									
59	Dameria					1							
60	Wardana S			1									
61	Maria					1							
62	Meriam Meista								1				
63	Ramelan							1					
64	Donal Rompas								1				
65	Raifuddin Mustakin										1		
66	Said Abdul Kadir										1		
67	Lenny												1
68	Sutrisno								1				
69	Darwin			1									
70	Ansah Abdullah							1					
71	Sugeng Harianto			1									
72	M. Ali Sulaiman			1									
73	Suharyono				1								
74	Suci Purnomo								1				
75	Sumiati											1	
76	Hari Indarto										1		
77	Suhartono										1		
78	Irwanudin										1		
79	Harlina						1						
80	Benyamin Ginting	1											
81	H. Hutabarat	1											
82	Nur Rahman Hidayat					1							
83	Benhart Ken				1								
84	Sumarno						1						
85	Saeful Amri			1									
86	Denny Sitanggang	1											
87	Manumpak Sinaga	1											
88	Indrawardi									1			
89	Dafid Saragih	1											
90	Dahlan	1											
91	Susilo Wardoyo									1			
92	Thoman Suseno												1
93	Sabaruddin				1								
94	Abdi Jaya Munthe				1								
95	Sotarno					1							
96	Ahmad Kudori					1							
97	Mashudi			1									
98	Kamsi Rahmat						1						
99	Helena			1									
100	Bahrum								1				
TOTAL	100	7	6	17	9	5	18	7	5	9	5	4	8
PERSEN		7,0%	6,0%	17,0%	9,0%	5,0%	18,0%	7,0%	5,0%	9,0%	5,0%	4,0%	8,0%

Responden		Pelabuhan Tujuan		Kelas yg digunakan					
No	Nama	Pelabuhan	Wilayah Pulau	1A (Kis.I)	1B (Kis.II)	2A (Kis.III)	2B (Kis.IV)	3 Wisata	Ekonomi
1	Sylvia Tingon	Btiung	Sulawesi						1
2	Rony	Bitung	Sulawesi						1
3	Albertus	Ternate	Maluku						1
4	Thomas Alfredo	Biak	Papua						1
5	Kiking Z.M	Biak	Papua						1
6	Femando	Sorong	Papua						1
7	Elsye	Bitung	Sulawesi						1
8	Eko Aprihono	Ternate	Maluku						1
9	Yossep H.S.P	Sorong	Papua						1
10	Fenny Oktavia	Bitung	Sulawesi						1
11	Eko Purwanto	Surabaya	Jawa			1			
12	Sastra Bagus	Surabaya	Jawa			1			
13	Refles Lahimudin	Banggai	Sulawesi						1
14	Jency	Banggai	Sulawesi						1
15	Witati	Padang	Sumatera			1			
16	Maizet	Padang	Sumatera			1			
17	Wagiman	Kijang	Sumatera						1
18	Viria Nurnengsih	Kijang	Sumatera						1
19	Clementina M	Ambon	Maluku						1
20	Bambang PS	Surabaya	Jawa						1
21	Misbahuddin	Makassar	Sulawesi			1			
22	Edy Purwanto	Semarang	Jawa						1
23	Kurniawan	Batulicin	Kalimantan						1
24	Esty	Batulicin	Kalimantan						1
25	Darmawati	Batulicin	Kalimantan						1
26	Nurdin	Makassar	Sulawesi		1				
27	Mulawardi	Pontianak	Kalimantan			1			
28	Muh. Nurdin	Makassar	Sulawesi		1				
29	Yuyun Suprihati	Pontianak	Kalimantan			1			
30	Suprayogi	Semarang	Jawa			1			
31	Aripuddin	Pare-Pare	Sulawesi		1				
32	Erni Arlina	Bau-Bau	Sulawesi				1		
33	Andi Arianto	Surabaya	Jawa		1				
34	Robert	Ambon	Maluku			1			
35	Sitti Hasnah	Pare-Pare	Sulawesi		1				
36	Rina Manuputti	Ambon	Maluku			1			
37	Elisa Indah	Tarempa	Sumatera						1
38	Jumiati	Tarempa	Sumatera						1
39	Kusmana	Kijang	Sumatera						1
40	Susmianto	Makassar	Sulawesi			1			
41	Awaluddin	Bau-Bau	Sulawesi			1			
42	Sawaluddin	Blinyu	Sumatera						1
43	Andi Dadong	Blinyu	Sumatera						1
44	Idris Hasan	TG. Pandan	Sumatera			1			
45	Asis Abu	TG. Pandan	Sumatera			1			
46	Muhammad Yusuf	Makassar	Sulawesi						1
47	Arman Lewa	Bau-Bau	Sulawesi			1			
48	Asman Abidin	Makassar	Sulawesi						1
49	Andi Sultan	Jayapura	Papua						1
50	Goksan Satudy Posse	Banda	Maluku			1			
51	Astuti	Makassar	Sulawesi						1
52	Sri Wahyuni	Makassar	Sulawesi						1
53	Lie Tengkiang	Manokwari	Papua						1
54	Herlena Simanjuntak	Belawan	Sumatera	1					
55	Sampara	Makassar	Sulawesi						1
56	Mustamin	Jayapura	Papua						1

Responden		Pelabuhan Tujuan		Kelas yg digunakan					
No	Nama	Pelabuhan	Wilayah/Pulau	1A (Kis I)	1B (Kis II)	2A (Kis III)	2B (Kis IV)	3 Wisata	Ekonomi
57	Mawardi	Balikpapan	Kalimantan		1				
58	Lim Guik Ngo	Kaimana	Papua			1			
59	Dameria	Ambon	Maluku						1
60	Wardana S	Tual	Papua					1	
61	Maria	Ambon	Maluku						1
62	Meriam Meista	Bitung	Sulawesi					1	
63	Ramelan	Nabire	Papua	1					
64	Donal Rompas	Ternate	Maluku		1				
65	Raifuddin Mustakin	Kumai	Kalimantan			1			
66	Said Abdul Kadir	Kumai	Kalimantan			1			
67	Lenny	Bliny	Sumatera						1
68	Sutrisno	Balikpapan	Kalimantan					1	
69	Darwin	Bau-Bau	Sulawesi			1			
70	Ansah Abdullah	Nabire	Papua	1					
71	Sugeng Harianto	Tual	Papua			1			
72	M. Ali Sulaiman	Makassar	Sulawesi			1			
73	Suharyono	Surabaya	Jawa				1		
74	Suci Purnomo	Surabaya	Jawa					1	
75	Sumiati	Kijang	Sumatera						1
76	Hari Indarto	Semarang	Jawa			1			
77	Suhartono	Semarang	Jawa					1	
78	Irwanudin	Pontianak	Kalimantan			1			
79	Harlina	Makassar	Sulawesi						1
80	Benyamin Ginting	Belawan	Sumatera						1
81	H. Hutabarat	Belawan	Sumatera						1
82	Nur Rahman Hidayat	Kupang	Nusa Tenggara						1
83	Benhart Ken	Ternate	Maluku					1	
84	Sumarno	Makassar	Sulawesi						1
85	Saeful Amri	Surabaya	Jawa			1			
86	Denny Sitanggung	Belawan	Sumatera						1
87	Manumpak Sinaga	Belawan	Sumatera						1
88	Indrawardi	Pontianak	Kalimantan	1					
89	Dafid Saragih	Batam	Sumatera					1	
90	Dahlan	Batam	Sumatera					1	
91	Susilo Wardoyo	Semarang	Jawa					1	
92	Thoman Suseno	Sorong	Papua						1
93	Sabaruddin	Makassar	Sulawesi			1			
94	Abdi Jaya Munthe	Bitung	Sulawesi			1			
95	Sotarno	Surabaya	Jawa					1	
96	Ahmad Kudori	Bau-Bau	Sulawesi						1
97	Mashudi	Banda	Maluku			1			
98	Kamsi Rahmat	Sorong	Papua						1
99	Helena	Banda	Maluku			1			
100	Bahrum	Pantoloan	Sulawesi		1				
TOTAL	100			4	8	29	2	10	47
PERSEN				4,0%	8,0%	29,0%	2,0%	10,0%	47,0%

Responden		Frekuensi Naik Kapal				Tujuan Bepergian					Alasan Naik Kapal			
No	Nama	2-3 kali	4-5 kali	6-10 kali	>10 kali	Ptgi kampung	Ke rmh sdr	Bisnis	Tgs kantor	Rekreasi	Hrg terjangkau	Memb Brg	Pemandiaut	Terpaksa
1	Sylvia Tingon		1				1				1			
2	Rony	1	1			1					1			
3	Albertus	1				1					1			
4	Thomas Alfredo			1						1	1			
5	Kiking Z.M		1				1					1		
6	Fernando	1						1					1	
7	Elsye			1			1				1			
8	Eko Aprihono			1		1						1		
9	Yossep H.S.P		1				1					1		
10	Fenny Oktavia			1		1					1			
11	Eko Purwanto	1				1					1			
12	Sastra Bagus				1					1		1		
13	Refles Lahimudin	1					1						1	
14	Jency		1			1					1			
15	Witati			1				1				1		
16	Maizet				1			1			1			
17	Wagiman		1							1		1		
18	Viria Nurnengsih			1						1		1		
19	Clementina M				1			1			1			
20	Bambang PS				1				1		1			
21	Misbahuddin	1								1		1		
22	Edy Purwanto	1						1			1			
23	Kurniawan			1						1		1		
24	Esty				1		1					1		
25	Darmawati	1								1	1			
26	Nurdin		1					1				1		
27	Mulawardi	1					1					1		
28	Muh. Nurdin			1				1				1		
29	Yuyun Suprihati			1		1					1			
30	Suprayogi			1			1					1		
31	Aripuddin			1				1			1			
32	Erni Arlina		1							1		1		
33	Andi Arianto		1									1		
34	Robert		1				1					1		
35	Sitti Hasnah		1			1					1			
36	Rina Manuputti			1		1						1		
37	Elisa Indah		1							1		1		
38	Jumiati		1					1				1		
39	Kusmana				1			1						
40	Susmianto			1				1			1			
41	Awaluddin	1						1				1		
42	Sawaluddin				1			1			1			
43	Andi Dadong	1								1	1			
44	Idris Hasan	1							1		1			
45	Asis Abu		1				1				1			
46	Muhammad Yusuf				1			1			1			
47	Arman Lewa		1					1			1			
48	Asman Abidin			1				1			1		1	
49	Andi Sultan		1			1							1	
50	Goksan Satudy Posse	1					1							1
51	Astuti	1						1			1			
52	Sri Wahyuni			1			1				1			
53	Lie Tengkieng			1			1				1			
54	Herlena Simanjuntak		1			1							1	
55	Sampara			1				1				1		
56	Mustamin	1					1				1			

Responden		Frekuensi Naik Kapal				Tujuan Bepergian					Alasan Naik Kapal			
No	Nama	2-3 kali	4-5 kali	6-10 kali	> 10 kali	Plg kampung	Keirmh.sdr	Bisnis	Tgs.kantor	Rekreasi	Hrg.jangkau	Memb.Brg	Pemandiaut	Terpaksa
57	Mawardi	1						1					1	
58	Lim Guik Ngo				1			1			1			
59	Dameria		1							1	1			
60	Wardana S		1			1					1			
61	Maria		1							1		1		
62	Meriam Meista		1			1							1	
63	Ramelan		1							1		1		
64	Donal Rompas		1			1							1	
65	Raufuddin Mustakin	1						1				1		
66	Said Abdul Kadir		1					1			1			
67	Lenny		1			1					1			
68	Sutrisno				1			1			1			
69	Darwin		1				1				1			
70	Ansah Abdullah	1				1						1		
71	Sugeng Harianto		1						1		1			
72	M. Ali Sulaiman				1		1					1		
73	Suharyono	1						1				1		
74	Suci Purnomo	1				1						1		
75	Sumiati				1			1				1		
76	Hari Indarto				1			1				1		
77	Suhartono				1		1				1			
78	Irwanudin	1								1	1			
79	Harlina		1				1				1			
80	Benyamin Ginting				1			1				1		
81	H. Hutabarat		1					1			1			
82	Nur Rahman Hidayat	1				1						1		
83	Benhart Ken		1				1					1		
84	Sumarno		1				1					1		
85	Saeiful Amri		1				1				1			
86	Denny Sitanggang	1								1		1		
87	Manumpak Sinaga		1				1						1	
88	Indrawardi			1				1					1	
89	Dafid Saragih		1				1				1			
90	Dahlan	1						1			1			
91	Susilo Wardoyo		1					1				1		
92	Thoman Suseno		1			1					1			
93	Sabaruddin				1	1					1			
94	Abdi Jaya Munthe		1					1			1			
95	Sotarno				1	1					1			
96	Ahmad Kudori			1				1				1		
97	Mashudi		1			1								1
98	Kamsi Rahmat	1						1			1			
99	Helena		1					1						1
100	Bahrum				1			1				1		
TOTAL	100	25	39	19	18	22	23	37	4	14	48	39	10	3
PERSEN		25,0%	39,0%	19,0%	18,0%	22,0%	23,0%	37,0%	4,0%	14,0%	48,0%	39,0%	10,0%	3,0%

KARAKTERISTIK RESPONDEN

Karakteristik responden dilihat dari beberapa faktor, yaitu: jenis kelamin, usia, pendidikan terakhir, pekerjaan, dan pengeluaran per bulan. Informasi tentang karakteristik responden digunakan untuk mengetahui struktur penumpang kapal PT. PELNI.

A. Jenis Kelamin

Dari hasil penelitian diketahui karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin yang dapat dilihat pada tabel 1.

Tabel 1
Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin
N = 100

No	Jenis Kelamin	Frekuensi	Persentase
1.	Laki-laki	74	74%
2.	Perempuan	26	26%
	Jumlah	100	100%

Sumber : Data responden

Berdasarkan tabel 1. dapat diketahui bahwa penumpang laki-laki secara umum lebih banyak sebesar 74%, dan penumpang perempuan sebesar 26%.

B. Usia

Kelompok usia penumpang kapal PT. PELNI dapat dilihat pada tabel 2.

Tabel 2.
Karakteristik Responden Berdasarkan Usia
N = 100

No	Kelompok Usia	Frekuensi	Persentase
1.	Kurang dari/sama dengan 17 tahun	3	3%
2.	18-30 tahun	52	52%
3.	31-40 tahun	24	24%
4.	41-50 tahun	13	13%
5.	51-60 tahun	6	6%
6.	Lebih dari 60 tahun	2	2%
	Jumlah	100	100%

Sumber : Data responden

Berdasarkan tabel 2. diketahui bahwa mayoritas penumpang kapal PT. PELNI adalah kelompok usia 18-30 tahun sebesar 52%, urutan kedua kelompok usia 31-40 tahun sebesar 24%, urutan ketiga adalah kelompok usia 41-50 tahun sebesar 13%, urutan keempat adalah kelompok usia 51-60 tahun sebesar 6%, urutan kelima adalah kelompok usia kurang dari/sama dengan 17 tahun sebesar 3%, dan untuk kelompok usia lanjut (lebih dari 60 tahun) hanya sebesar 2%.

C. Pendidikan

Pendidikan terakhir penumpang kapal PT. PELNI dapat dilihat pada tabel 3.

Tabel 3.
Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan
N = 100

No	Pendidikan	Frekuensi	Persentase
1.	SD	5	5%
2.	SLTP	15	15%
3.	SLTA	47	47%
4.	D-III	10	10%
5.	S-1	22	22%
6.	S-2/S-3	1	1%
Jumlah		100	100%

Sumber : Data responden

Berdasarkan tabel 3. terlihat bahwa responden kebanyakan berpendidikan SLTA sebesar 47%, urutan berikutnya adalah berpendidikan S-1 sebesar 22%, lulusan SLTP sebesar 15%, lulusan D-III sebesar 10%, lulusan SD sebesar 5%, dan hanya 1% yang berpendidikan S-2/S-3.

D. Pekerjaan

Pekerjaan atau profesi responden dibagi dalam tujuh bagian yaitu: (1) Pegawai Negeri; (2) TNI/POLRI; (3) Pegawai Swasta/ Pengusaha/Pedagang; (4) Mahasiswa/Pelajar; (5) Pensiunan; (6) Ibu Rumah Tangga dan (7)

kelompok pencari kerja. Hasil penelitian mengenai pekerjaan responden dapat dilihat pada tabel 4.

Tabel 4.
Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan
N = 100

No	Pekerjaan	Frekuensi	Persentase
1.	Pegawai Negeri	15	15%
2.	TNI/POLRI	10	10%
3.	Pegawai Swasta/ Pengusaha/Pedagang	44	44%
4.	Mahasiswa/Pelajar	5	5%
5.	Pensiunan	7	7%
6.	Ibu Rumah Tangga	10	10%
7.	Pencari Kerja	9	9%
Jumlah		100	100%

Sumber : Data responden

Dapat dilihat dari tabel bahwa hampir separuh atau sebesar 44% responden berprofesi sebagai Pegawai Swasta/ Pengusaha/Pedagang, kemudian Pegawai Negeri sebesar 15%, TNI/POLRI sebesar 10%, Mahasiswa/Pelajar sebesar 5%, kelompok pensiunan sebesar 7%, Ibu Rumah Tangga sebesar 10%, dan kelompok pencari kerja sebesar 9%.

E. Pengeluaran Per Bulan

Hasil penelitian mengenai karakteristik responden berdasarkan pengeluaran perbulan dapat dilihat pada tabel 5.

Tabel 5.
Karakteristik Responden Berdasarkan Pengeluaran Perbulan
N = 100

No	Pengeluaran Perbulan	Frekuensi	Persentase
1.	Rp 0,00–Rp 1.000.000	22	22%
2.	Rp 1.001.000–Rp 2.500.000	45	45%
3.	Rp 2.501.000–Rp 5.000.000	28	28%
4.	Lebih dari Rp 5.000.000	5	5%
Jumlah		100	100%

Sumber : Data responden

Dari tabel 5. dapat dilihat pengeluaran per bulan dari penumpang kapal PT. PELNI paling banyak adalah kelompok berpengeluaran antara Rp 1.001.000–Rp 2.500.000 sebesar 45%, kemudian berturut-turut kelompok berpengeluaran antara Rp 2.501.000–Rp 5.000.000 sebesar 28%, kelompok berpengeluaran antara Rp 0,00–Rp 1.000.000 sebesar 22%, dan hanya sebesar 5% responden yang berpengeluaran lebih dari Rp 5.000.000.

F. Pendapat Responden Tentang Pemanfaatan Kapal PT. PELNI Sebagai Sarana Transportasi Laut

Masyarakat menyatakan bahwa kapal PT. PELNI merupakan salah satu pilihan terhadap sarana transportasi laut yang dimanfaatkan untuk berbagai tujuan karena memiliki kekurangan dan kelebihan tersendiri. Pemanfaatan kapal PT. PELNI dapat dilihat dari pilihan kapal, pelabuhan tujuan dan akomodasi kelas, frekuensi pemanfaatan, tujuan bepergian menggunakan kapal laut, serta alasan utama menggunakan kapal PT. PELNI.

Berikut ini pendapat responden tentang pemanfaatan kapal PT. PELNI sebagai sarana transportasi laut bagi masyarakat. Jenis kapal yang dipilih responden adalah sesuai dengan rute dan tujuan perjalanan responden yang berangkat dari pelabuhan Tanjung Priok tujuan ke berbagai wilayah, terdiri atas 12 kapal penumpang yaitu: KM. Kelud, KM. Dobonsolo, KM. Ciremai, KM. Lambelu, KM. Bukit Siguntang, KM. Sinabung, KM. Labobar, KM. Nggapulu, KM. Lawit, KM. Leuser, KM. Bukit Raya, dan KM. Sirimau. Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa responden yang menggunakan KM. Kelud sebesar 7%, KM. Dobonsolo sebesar 6%, KM. Ciremai sebesar 17%, KM. Lambelu sebesar 9%, KM. Bukit Siguntang sebesar 5%, KM. Sinabung sebesar 18%, KM. Labobar sebesar 7%, KM. Nggapulu sebesar 5%, KM. Lawit 9%, KM. Leuser sebesar 5%, KM. Bukit Raya sebesar 4%, dan KM. Sirimau sebesar 8%. Hasil penelitian dapat dilihat pada tabel 6.

Tabel 6.
Jenis Kapal yang Dipilih Responden
N = 100

No	Nama Kapal	Frekuensi	Persentase
1.	KM. Kelud	7	7%
2.	KM. Dobonsolo	6	6%
3.	KM. Ciremai	17	17%
4.	KM. Lambelu	9	9%
5.	KM. Bukit Siguntang	5	5%
6.	KM. Sinabung	18	18%
7.	KM. Labobar	7	7%
8.	KM. Nggapulu	5	5%
9.	KM. Lawit	9	9%
10.	KM. Leuser	5	5%
11.	KM. Bukit Raya	4	4%
12.	KM. Sirimau	8	8%
	Jumlah	100	100%

Sumber : Data responden

Pelabuhan yang dituju responden sangat beragam baik untuk Wilayah Barat seperti Batam, Belawan, Tanjung Pandan, Tanjung Pinang, Padang, Blihyu, Semarang, Surabaya, dan Tarempa, tujuan Wilayah Tengah di antaranya Pontianak, Balikpapan, Batulicin, Makassar, Bau-Bau, Banggai, Pantoloan, Pare-pare, Tarakan, dan Bitung, serta tujuan Wilayah Timur di antaranya Ambon, Ternate, Banda, Kupang, Biak, Sorong, Manokwari, Nabire, Kaimana, dan Jayapura. Hasil penelitian selanjutnya disajikan menurut kelompok pulau besar yaitu Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Maluku, Nusa Tenggara, dan Papua sebagaimana pada tabel 7.

Tabel 7.
Pelabuhan Tujuan Perjalanan Responden
N = 100

No	Wilayah Pelabuhan Tujuan	Frekuensi	Persentase
1.	Sumatera	20	20%
2.	Jawa	13	13%
3.	Kalimantan	11	11%
4.	Sulawesi	29	29%
5.	Maluku	12	12%
6.	Nusa Tenggara	1	1%
7.	Papua	14	14%
	Jumlah	100	100%

Sumber : Data responden

Akomodasi kelas yang tersedia di kapal PT. PELNI dapat dikelompokkan dalam enam kelas, yaitu kelas 1A (Kelas I), 1B (Kelas II), 2A (Kelas III), 2B (Kelas IV), kelas 3 Wisata, dan kelas Ekonomi. Hasil penelitian pada tabel 8. menunjukkan bahwa jenis kelas yang digunakan responden mayoritas kelas ekonomi sebesar 47%, urutan kedua adalah kelas 2A (Kelas III) sebesar 29%, kemudian kelas 3 Wisata sebesar 10%, kelas 1B (Kelas II) sebesar 8%, kelas 1A (Kelas I) sebesar 4%, dan penumpang kelas 2B (Kelas IV) hanya 2%. Dari hasil penelitian dapat diketahui bahwa responden menggunakan kapal penumpang PT. PELNI didasarkan pada tingkat pendapatan yang dibelanjakan menjadi pengeluaran bulanan mayoritas sebesar Rp 1.001.000–Rp 2.500.000.

Tabel 8.
Akomodasi Kelas yang Digunakan Responden
N = 100

No	Kelas yang Digunakan	Frekuensi	Persentase
1.	1A (Kelas I)	4	4%
2.	1B (Kelas II)	8	8%
3.	2A (Kelas III)	29	29%
4.	2B (Kelas IV)	2	2%
5.	3 Wisata	10	10%
6.	Ekonomi	47	47%
	Jumlah	100	100%

Sumber : Data responden

Frekuensi responden bepergian menggunakan kapal penumpang PT. PELNI dapat dilihat pada tabel 9. Terlihat bahwa responden yang menggunakan kapal penumpang PT. PELNI secara rutin sebesar 18%, kemudian responden yang sangat sering naik kapal PT. PELNI sebesar 19%, sering menggunakan kapal PT. PELNI sebesar 29%, dan penumpang yang jarang menggunakan kapal PT. PELNI adalah sebanyak 24%.

Tabel 9.
Frekuensi Responden Menggunakan Kapal PT. PELNI
N = 100

No	Tingkat Penggunaan Kapal	Frekuensi	Persentase
1.	Jarang (2 – 3 kali)	24	25%
2.	Sering (4 – 5 kali)	39	39%
3.	Sangat sering (6 – 10 kali)	19	19%
4.	Rutin (lebih dari 10 kali)	18	18%
Jumlah		100	100%

Sumber : Data responden

Tujuan perjalanan responden menggunakan kapal PT. PELNI bermacam-macam seperti pulang kampung, berkunjung ke rumah saudara/kawan, untuk urusan bisnis, mendapat tugas dari kantor, atau sekadar rekreasi/jalan-jalan. Tujuan perjalanan responden dapat dilihat pada tabel 10. sebagai berikut:

Tabel 10.
Tujuan Perjalanan Menggunakan Kapal PT. PELNI
N = 100

No	Tujuan Perjalanan	Frekuensi	Persentase
1.	Pulang kampung	22	22%
2.	Berkunjung ke rumah saudara/kawan	23	23%
3.	Bisnis	37	37%
4.	Tugas kantor	4	4%
5.	Rekreasi/jalan-jalan	14	14%
Jumlah		100	100%

Sumber : Data responden

Dari tabel 10. dapat diketahui bahwa paling banyak responden menggunakan kapal penumpang PT. PELNI untuk tujuan bisnis sebesar 37%, tujuan lainnya adalah pulang kampung sebesar 22%, berkunjung ke rumah saudara/kawan sebesar 23%, untuk tugas kantor sebesar 4%, dan responden yang menggunakan kapal penumpang PT. PELNI untuk tujuan rekreasi/jalan-jalan sebesar 14%.

Mengapa responden memilih kapal penumpang PT. PELNI dalam perjalanannya?. Hal ini terjawab dari alasan utama mereka menggunakan kapal PT. PELNI yang dapat dilihat pada tabel 11. sebagai berikut:

Tabel 11.
Alasan Utama Responden Menggunakan Kapal PT. PELNI
N = 100

No	Alasan Utama	Frekuensi	Persentase
1.	Harganya terjangkau	48	48%
2.	Dapat membawa barang dalam jumlah banyak	39	39%
3.	Menikmati pemandangan alam laut	10	10%
4.	Tidak ada pilihan sarana transportasi lain	3	3%
Jumlah		100	100%

Sumber : Data responden

Dari tabel 11. dapat diketahui bahwa paling banyak responden menggunakan kapal penumpang PT. PELNI karena harganya terjangkau sebesar 48%, alasan lainnya adalah karena dapat membawa barang dalam jumlah banyak sebesar 39%, karena ingin menikmati pemandangan alam laut sebesar tujuan lainnya adalah pulang kampung sebesar 10%, dan karena tidak ada pilihan sarana transportasi lain sebesar 3%.

VARIABEL DAN FAKTOR OBYEK PENELITIAN

Variabel-variabel yang digunakan dalam penelitian adalah variabel X_1 (Kesiapan Pelabuhan Sebagai Prasarana Transportasi Laut), variabel X_2 (Kesiapan Operasional PT. PELNI Dalam Mengimplementasikan Misinya) dan variabel Y (Kontribusi PT. PELNI dalam Ketahanan Nasional)

Sedangkan faktor-faktor yang diteliti dari masing-masing variabel adalah:

1. Faktor-faktor variabel X_1 (Kesiapan Pelabuhan Sebagai Prasarana Transportasi Laut) terdiri atas dua indikator, yaitu:

Pertama kesiapan pelabuhan dalam pelayanan kunjungan kapal. Indikator tersebut diukur dari data/informasi hasil wawancara meliputi, jasa labuh, jasa pemanduan, jasa tambat, jasa dermaga, jasa pengisian air tawar, dan jasa gudang atau lapangan penumpukan.

Kedua indikator kesiapan terminal untuk melayani penumpang seperti kondisi fisik gedung yang dijabarkan dalam 2 pertanyaan yaitu pertanyaan nomor 1 dan 2, kesiapan peralatan yang dijabarkan dalam 2 pertanyaan yaitu pertanyaan nomor 3 dan 4, kesiapan perlengkapan yang dijabarkan dalam 4 pertanyaan yaitu pertanyaan nomor 5, 6, 7, dan 8, kesiapan fasilitas yang dijabarkan dalam 5 pertanyaan yaitu pertanyaan nomor 9, 10, 11, 12, dan 13, serta kesiapan personil yang dijabarkan dalam 2 pertanyaan yaitu pertanyaan nomor 14 dan 15.

2. Faktor-faktor variabel X_2 (Kesiapan Operasional PT. PELNI Dalam Mengimplementasikan Misinya), terdiri atas dua indikator, pertama perwujudan salah satu misi sebagai Badan Usaha Milik Negara yaitu mengelola dan mengembangkan angkutan laut untuk meningkatkan kontribusi/pendapatan bagi negara. Indikator tersebut diukur dari data/informasi hasil wawancara meliputi penyediaan sarana kapal yang memadai, peningkatan mobilitas orang yang diukur dengan jumlah penumpang yang diangkut, pendistribusian barang untuk memenuhi kebutuhan masyarakat yang diukur dengan jumlah muatan/barang yang diangkut, serta jumlah pembayaran pajak dan dividen kepada negara.

Kedua indikator kualitas pelayanan PT. PELNI kepada pengguna jasa diwujudkan dalam lima dimensi kualitas pelayanan yang meliputi:

- a. Keandalan pelayanan (*reliability*), dijabarkan dalam 11 pertanyaan yaitu pertanyaan nomor 1 sampai dengan 11.
 - b. Daya tanggap karyawan (*responsiveness*), dijabarkan dalam 3 pertanyaan yaitu pertanyaan nomor 12 sampai dengan 14.
 - c. Jaminan pelayanan (*assurance*), dijabarkan dalam 3 pertanyaan yaitu pertanyaan nomor 15 sampai dengan 17.
 - d. Perhatian karyawan kepada pengguna jasa (*empathy*), dijabarkan dalam 4 pertanyaan yaitu pertanyaan nomor 18 sampai dengan 21.
 - e. Tampilan fisik gedung dan tampilan karyawan (*tangible*), dijabarkan dalam 7 pertanyaan yaitu pertanyaan nomor 22 sampai dengan 28.
3. Faktor-faktor variabel Y (Kontribusi PT. PELNI Terhadap Ketahanan Nasional) dijabarkan dalam bentuk wawancara untuk memperoleh data atau informasi guna mendeskripsikan kontribusi PT. PELNI terhadap Ketahanan Nasional meliputi:
- a. Pemerataan pelayanan kepada masyarakat.
 - b. Terwujudnya Wawasan Nusantara.
 - c. Terwujudnya Kedaulatan Negara.

No.	HASIL KUESIONER BUTIR PERTANYAAN VARIABEL X1															
	KESIAPAN PELABUHAN SEBAGAI PRASARANA TRANSPORTASI LAUT															
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Sum
1	3	4	4	3	3	4	4	3	4	3	3	4	3	3	3	51
2	4	4	5	4	3	4	5	5	5	4	5	5	4	3	4	64
3	5	4	5	3	3	5	4	3	5	4	3	5	4	5	3	61
4	4	4	3	3	3	3	4	4	5	4	4	4	4	4	4	57
5	4	5	5	5	3	5	4	5	4	4	5	5	4	4	4	66
6	4	4	3	4	3	3	3	4	4	4	3	3	3	4	4	53
7	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	58
8	3	4	4	4	4	4	3	4	3	4	3	4	4	4	4	56
9	3	4	3	4	3	4	3	5	5	5	5	5	5	3	3	60
10	3	4	4	5	4	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	52
11	3	4	3	4	4	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	56
12	4	3	5	5	4	4	4	4	4	4	4	3	5	4	4	61
13	4	5	3	5	3	4	5	5	3	5	5	4	5	5	4	65
14	4	5	5	5	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	70
15	5	5	5	3	3	4	5	5	5	3	5	5	5	5	5	68
16	4	5	5	5	3	3	5	5	5	3	5	5	5	5	3	66
17	3	5	4	4	3	4	4	5	5	5	5	5	4	5	3	64
18	4	5	5	5	3	4	5	5	4	4	4	3	5	4	4	64
19	3	4	3	4	4	4	4	3	3	4	3	3	4	3	4	53
20	4	5	4	5	2	5	5	5	5	4	5	5	5	4	3	66
21	3	4	4	4	3	4	5	4	4	4	5	4	4	3	3	58
22	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	3	60
23	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	60
24	4	5	5	5	2	3	5	5	3	4	3	3	5	4	4	60
25	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	58
26	3	4	3	3	3	5	5	5	5	3	4	3	3	3	3	55
27	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	60
28	3	5	4	5	4	3	4	5	4	4	5	5	4	4	4	63
29	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	5	5	4	5	4	64
30	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	57
31	4	5	4	5	3	5	5	5	5	4	5	5	5	3	3	66
32	3	5	5	5	3	5	5	5	5	4	5	5	5	5	4	69
33	3	4	3	3	4	5	5	5	5	4	4	3	3	3	3	57
34	4	5	5	5	4	4	5	4	4	5	5	5	5	4	4	68
35	5	5	5	5	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	72
36	4	4	4	4	3	3	4	5	5	4	5	5	5	4	4	63
37	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	48
38	4	5	4	4	3	5	5	4	3	4	3	3	3	3	3	56
39	4	3	5	3	3	3	4	3	3	3	3	3	4	5	4	53
40	4	4	4	4	4	5	4	5	5	4	3	4	4	4	3	61
41	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	5	5	4	4	4	63
42	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	59
43	3	3	3	3	4	3	4	3	4	3	3	3	3	4	4	50
44	5	5	5	5	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	72
45	4	5	3	4	4	4	3	4	3	4	4	4	3	4	3	56
46	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	58
47	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	61
48	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	60
49	3	3	4	4	3	4	3	3	4	4	3	3	3	4	4	52
50	4	5	3	4	4	4	3	3	4	4	3	3	4	4	4	56
51	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	59
52	3	3	4	4	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	51
53	3	3	3	3	4	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	48
54	5	5	5	5	4	5	5	5	5	3	3	4	4	5	4	67
55	3	3	4	4	3	4	4	5	5	4	4	4	4	3	3	57

No.	HASIL KUESIONER BUTIR PERTANYAAN VARIABEL X1															Sum	
	KESIAPAN TERMINAL DI PELABUHAN																
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15		
56	4	4	3	4	3	5	5	3	4	4	4	4	5	4	4	60	
57	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	60	
58	4	3	3	5	3	5	5	3	3	3	3	5	3	3	3	54	
59	3	3	3	3	4	3	4	3	5	3	3	4	4	3	3	51	
60	4	5	5	5	4	5	4	4	4	4	4	5	4	5	4	66	
61	3	4	3	4	4	4	4	3	4	3	3	3	4	4	4	54	
62	4	5	5	5	4	4	5	4	4	4	5	4	5	4	4	66	
63	3	4	5	5	4	4	4	5	4	4	4	4	4	3	3	60	
64	5	5	5	5	3	5	5	5	5	3	5	3	4	5	3	66	
65	3	5	5	5	3	5	4	5	5	4	4	3	5	4	4	64	
66	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	60	
67	3	4	4	4	3	4	4	5	4	4	4	4	4	4	3	58	
68	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	60	
69	3	4	3	4	3	3	3	4	3	4	4	3	4	3	4	52	
70	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	60	
71	4	4	3	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	57	
72	5	5	3	4	3	4	4	4	5	4	3	4	4	3	4	59	
73	4	5	4	4	4	4	5	5	4	4	4	5	4	4	4	64	
74	5	3	4	3	4	3	4	4	3	5	4	4	3	4	4	57	
75	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	3	3	56	
76	4	4	3	4	3	3	4	4	4	5	4	4	4	5	4	59	
77	4	5	5	5	4	4	4	5	4	4	4	5	5	4	4	66	
78	3	4	4	4	4	4	4	5	3	4	4	4	4	3	3	57	
79	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	59	
80	4	5	4	4	4	4	4	3	4	3	3	3	4	3	3	55	
81	3	3	4	5	4	5	3	5	4	4	4	4	3	3	3	57	
82	3	4	3	4	4	3	4	4	4	4	3	4	3	4	4	55	
83	3	3	3	4	3	3	5	5	5	5	5	5	3	3	4	59	
84	3	4	4	5	3	4	4	5	3	4	4	3	4	4	4	58	
85	4	5	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	4	4	4	64	
86	4	5	5	4	3	5	4	4	5	3	4	3	5	4	3	61	
87	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	4	3	4	4	4	53	
88	3	4	4	4	4	3	3	4	3	3	4	3	3	3	3	51	
89	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	60	
90	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	55	
91	4	5	5	3	4	5	3	5	5	4	4	3	4	4	4	62	
92	4	4	5	4	4	4	5	4	4	4	5	4	4	5	3	63	
93	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	60	
94	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	3	3	4	59	
95	3	5	4	4	3	5	4	4	4	5	4	4	4	4	3	60	
96	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	3	4	3	3	55	
97	4	5	4	5	4	4	5	3	5	3	4	3	3	4	3	59	
98	3	5	4	3	4	4	5	3	4	4	4	4	4	4	2	57	
99	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	57	
100	4	4	5	4	3	4	4	5	5	4	5	5	5	4	4	65	
U skor	376	421	405	416	358	407	419	424	419	401	411	409	413	401	378		
-hit	0,519	0,658	0,641	0,548	-0,193	0,521	0,583	0,605	0,505	0,436	0,675	0,628	0,715	0,597	0,251		
-tab	0,196	0,196	0,196	0,196	0,196	0,196	0,196	0,196	0,196	0,196	0,196	0,196	0,196	0,196	0,196		
Status	valid	valid	valid	valid	drop	valid	valid	valid	valid	valid	valid	valid	valid	valid	valid		
Rata btr	3,72	4,17	4,01	4,12	3,54	4,03	4,15	4,20	4,15	3,97	4,07	4,05	4,09	3,97	3,74		
Rata ind.	3,95		4,06		4,13				4,07				3,86				

No.	HASIL KUESIONER BUTIR PERTANYAAN VARIABEL X2													
	KUALITAS PELAYANAN PT. PELNI													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	5	5	1	4	2	4	4	3	2	4	3	4	3	
2	4	4	5	4	4	5	2	5	2	1	4	4	4	
3	4	4	3	4	5	5	5	3	5	3	5	3	5	
4	4	4	5	5	3	5	4	2	5	3	3	4	5	
5	4	5	5	1	4	4	4	3	4	4	5	5	5	
6	5	4	5	5	2	3	4	2	1	2	4	4	3	
7	5	5	1	4	1	4	1	2	2	1	3	2	2	
8	4	4	4	5	5	4	1	4	1	1	2	4	4	
9	4	3	5	5	1	5	1	1	1	2	2	5	5	
10	4	4	5	5	4	5	4	1	4	4	1	5	2	
11	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	3	4	3	
12	3	4	5	4	4	4	4	5	5	5	4	5	4	
13	4	4	5	5	3	4	3	5	4	4	4	4	2	
14	4	3	5	5	1	2	1	5	3	3	2	5	5	
15	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
16	3	3	3	5	1	5	2	5	4	4	5	3	5	
17	5	5	5	5	4	4	5	2	5	5	2	4	4	
18	5	5	4	5	4	5	5	5	5	5	5	5	4	
19	4	5	3	4	4	3	4	4	5	4	3	3	4	
20	4	4	5	5	1	5	1	5	1	2	3	5	5	
21	4	5	5	4	1	5	1	4	2	5	3	4	4	
22	4	4	4	5	1	4	5	4	3	3	3	4	4	
23	1	2	4	4	1	4	2	3	2	1	3	5	4	
24	5	4	5	3	5	3	5	4	5	5	1	3	5	
25	5	4	4	4	1	2	1	1	1	2	4	5	4	
26	4	4	5	5	1	3	1	1	1	1	3	5	3	
27	5	5	4	4	4	4	5	4	2	4	4	4	4	
28	4	4	5	4	2	3	1	4	2	2	3	5	3	
29	3	4	4	4	2	4	2	4	1	2	5	4	4	
30	4	1	4	4	3	4	3	5	1	3	3	4	4	
31	4	2	5	5	2	3	2	2	2	2	3	5	2	
32	4	4	5	5	1	5	1	5	1	1	5	5	5	
33	2	2	5	4	1	3	1	2	1	1	3	5	2	
34	4	3	5	5	1	5	1	5	1	2	5	5	5	
35	3	3	5	5	3	5	3	5	3	3	5	5	5	
36	3	3	5	5	4	5	2	5	2	4	4	5	4	
37	5	2	4	4	2	2	5	2	5	5	3	4	3	
38	5	4	5	5	4	5	3	5	4	2	5	5	4	
39	4	4	5	5	2	1	2	2	2	5	1	5	1	
40	4	4	5	4	4	5	4	5	2	4	5	5	5	
41	5	4	4	4	1	4	1	2	2	1	4	2	4	
42	4	3	5	5	2	1	1	4	1	3	3	3	3	
43	4	5	4	4	4	5	5	4	5	5	5	5	5	
44	3	2	4	3	2	3	1	2	1	3	3	4	3	
45	5	3	4	4	5	4	2	2	1	4	4	4	4	
46	5	5	5	5	5	4	4	3	5	3	3	4	5	
47	3	5	2	4	4	4	2	4	2	4	4	2	2	
48	5	5	3	4	5	3	1	2	1	2	3	3	2	
49	4	2	4	4	2	4	2	1	4	4	3	4	4	
50	3	4	4	4	3	4	2	1	2	1	2	4	4	
51	4	4	5	5	4	3	4	3	4	4	3	4	3	
52	5	4	5	5	3	3	3	2	2	3	3	4	3	
53	4	4	2	2	4	5	2	5	4	4	2	5	5	
54	5	3	3	4	2	5	1	5	1	1	3	4	3	
55	5	4	5	4	4	5	4	3	5	2	1	3	4	

No.	HASIL KUESIONER BUTIR PERTANYAAN VARIABEL X2													
	IMPLEMENTASI PELAYANAN PT. PELNI													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
56	4	4	4	4	4	5	4	1	2	4	5	5	2	4
57	4	3	1	2	5	4	5	4	3	3	4	2	4	3
58	4	3	2	5	2	5	2	1	4	2	5	4	4	5
59	1	4	3	5	4	3	4	1	4	2	3	3	3	3
60	5	4	4	5	4	5	2	4	2	4	4	5	4	5
61	2	2	3	4	4	4	2	1	2	2	4	2	3	3
62	4	2	3	3	2	2	1	1	2	2	2	4	4	3
63	5	2	5	5	2	5	1	5	2	1	4	3	3	4
64	4	4	5	5	4	3	5	3	5	3	5	5	2	2
65	4	4	5	5	4	4	2	2	2	1	4	5	4	5
66	2	5	2	1	4	4	4	2	4	4	4	2	2	2
67	4	4	3	3	4	3	1	2	1	1	3	5	4	4
68	4	4	4	4	4	5	5	4	5	4	4	4	4	4
69	5	4	5	5	5	2	3	2	2	3	3	4	3	4
70	4	2	4	4	2	4	1	4	1	1	4	4	4	4
71	5	2	5	4	1	5	2	1	1	1	3	2	3	3
72	4	4	2	5	4	5	3	5	3	4	5	5	5	4
73	4	3	5	2	3	5	2	4	1	3	4	5	4	5
74	4	2	3	5	1	4	1	4	1	2	5	5	5	4
75	4	4	3	3	5	2	5	2	5	3	4	4	4	4
76	4	4	1	4	1	1	4	5	4	4	5	5	1	4
77	5	4	5	5	2	4	2	4	2	2	4	5	4	5
78	5	4	5	5	4	4	4	2	4	2	2	4	4	4
79	4	4	4	2	3	4	2	1	2	3	4	4	4	4
80	5	5	4	2	3	4	3	1	2	3	2	4	4	4
81	4	4	5	3	3	2	2	5	1	1	3	4	4	4
82	5	3	4	4	4	4	2	4	3	5	4	4	4	4
83	5	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	5	4	5
84	2	3	5	5	3	4	2	1	1	2	3	4	3	4
85	4	4	5	4	4	4	2	5	2	2	4	5	4	4
86	4	4	5	4	4	5	4	4	4	3	4	4	4	5
87	5	4	3	4	2	4	2	1	1	2	2	4	3	4
88	5	4	1	4	3	2	2	2	2	2	2	4	4	3
89	5	4	4	4	3	3	1	4	1	1	4	4	4	5
90	5	4	5	3	3	4	2	2	2	2	4	3	2	4
91	5	5	5	4	3	2	2	3	1	1	3	4	4	4
92	5	5	5	4	4	4	4	4	4	3	3	5	5	4
93	4	2	4	4	4	4	3	4	3	2	4	4	4	4
94	3	3	4	4	3	3	2	3	2	2	4	4	4	3
95	5	4	4	5	5	4	4	4	2	5	4	4	4	4
96	3	2	2	3	1	4	1	2	1	2	3	4	2	4
97	2	3	4	5	2	2	1	5	1	1	5	5	4	3
98	2	4	3	5	4	4	2	2	2	2	5	5	2	4
99	2	1	2	4	1	4	1	2	2	2	5	2	4	4
100	4	4	5	4	4	4	2	5	2	2	4	5	4	4
Ttl'skor	402	367	405	420	308	391	273	329	273	294	374	431	392	417
r-hit	0,210	0,220	0,372	0,226	0,332	0,482	0,408	0,601	0,426	0,421	0,428	0,487	0,541	0,613
r-tab	0,196	0,196	0,196	0,196	0,196	0,196	0,196	0,196	0,196	0,196	0,196	0,196	0,196	0,196
Status	valid	valid	valid	valid	valid	valid	valid	valid	valid	valid	valid	valid	valid	valid
Rata btr	3,98	3,63	4,01	4,16	3,05	3,87	2,70	3,26	2,70	2,91	3,70	4,27	3,88	4,13
Rata ind.	3,46											4,09		

No.	HASIL KUESIONER BUTIR PERTANYAAN VARIABEL X2														
	KUALITAS PELAYANAN PT. PELNI														
	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	Sum
1	4	3	1	4	3	1	4	2	5	1	1	1	4	5	85
2	5	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	110
3	5	4	4	4	4	4	4	5	4	5	4	5	4	4	119
4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	5	109
5	4	4	4	5	4	4	3	5	5	5	2	5	2	5	115
6	5	4	1	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3	4	100
7	2	2	1	2	1	1	5	5	5	2	4	3	5	5	77
8	1	4	2	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	5	97
9	1	4	1	5	5	4	5	5	5	4	4	4	5	5	102
10	1	1	1	4	2	3	3	4	4	1	2	4	2	4	86
11	4	3	1	3	3	4	3	4	3	1	2	3	2	2	90
12	4	4	2	5	4	4	4	5	3	5	5	5	4	5	119
13	5	2	2	2	3	5	5	4	5	5	5	5	2	5	110
14	5	4	1	5	2	5	1	4	4	5	5	5	4	4	100
15	1	5	1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	132
16	5	5	5	3	5	5	5	5	4	5	5	5	3	5	118
17	5	3	2	4	4	5	3	4	3	5	3	5	5	5	115
18	4	5	5	5	4	5	5	5	3	4	4	4	5	5	130
19	4	4	1	3	4	4	4	4	4	2	3	2	3	5	101
20	4	4	3	5	4	3	3	5	4	5	4	4	4	5	108
21	5	4	3	3	4	4	4	4	4	4	3	3	4	5	105
22	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	2	4	3	4	104
23	4	4	3	4	4	4	3	4	4	2	4	4	5	4	93
24	2	4	2	3	2	3	5	2	1	2	2	5	2	5	98
25	5	4	1	5	4	4	4	5	5	2	1	1	4	5	92
26	5	3	1	5	3	5	3	3	4	3	3	3	3	4	88
27	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	112
28	5	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	5	3	5	102
29	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	104
30	4	4	3	5	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	105
31	5	4	1	5	3	5	3	4	5	4	4	5	4	5	99
32	5	5	5	5	5	5	5	4	4	5	3	5	3	4	115
33	5	3	2	4	3	4	3	4	4	2	2	3	3	4	81
34	4	5	5	4	5	4	5	3	4	5	5	5	3	4	113
35	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	128
36	4	4	4	4	5	5	5	4	4	5	4	4	4	4	116
37	4	4	2	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	102
38	5	5	1	3	5	4	3	3	2	5	5	5	2	3	112
39	5	4	1	4	1	4	4	4	5	1	2	1	2	5	86
40	4	4	5	4	4	4	5	5	4	5	4	4	4	4	121
41	2	4	1	2	4	5	5	2	4	4	4	2	4	2	85
42	3	2	1	3	3	1	3	1	3	2	2	3	1	2	71
43	2	5	5	1	5	1	1	4	4	4	5	5	4	4	115
44	3	3	2	3	4	5	3	3	3	4	3	4	1	5	83
45	4	4	1	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	101
46	4	4	4	5	4	4	4	3	5	4	4	4	5	4	118
47	2	2	2	2	2	4	4	4	4	4	2	2	5	5	88
48	2	4	1	2	3	1	1	3	4	1	2	3	3	3	75
49	5	4	2	3	3	2	4	4	5	4	3	3	2	5	95
50	4	4	1	4	4	2	3	2	4	2	2	4	2	4	84
51	4	3	3	3	3	4	3	5	5	3	3	3	4	5	104
52	4	3	2	3	3	4	3	5	5	2	2	2	4	5	96
53	5	5	5	5	5	5	5	5	2	5	5	5	5	2	117
54	4	5	4	4	5	4	5	5	2	4	5	5	4	2	102
55	4	3	2	2	4	3	4	3	4	3	3	3	3	4	97

No.	HASIL KUESIONER BUTIR PERTANYAAN VARIABEL X2															
	IMPLEMENTASI PELAYANAN PT. PELNI															
	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	Sum	
56	4	4	2	4	4	4	5	4	4	5	4	4	5	4	109	
57	1	3	2	4	4	2	3	4	4	4	4	4	4	4	94	
58	4	4	1	2	2	5	3	4	4	3	3	3	5	5	96	
59	2	3	1	1	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	78	
60	4	4	4	4	4	5	4	4	5	5	4	5	4	4	117	
61	2	3	1	1	3	2	3	1	1	3	3	4	2	4	71	
62	5	4	4	1	3	4	3	5	5	2	2	5	4	5	87	
63	5	4	2	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	4	96	
64	5	2	4	5	4	5	1	5	5	5	4	5	5	5	115	
65	4	4	3	5	5	5	4	4	4	4	3	5	5	5	111	
66	2	2	2	2	2	4	4	4	2	4	2	2	1	4	79	
67	3	4	3	5	4	5	4	3	4	3	3	3	3	3	92	
68	5	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	117	
69	4	4	2	4	3	3	4	4	4	3	3	4	3	4	99	
70	4	4	2	4	4	4	4	2	4	2	2	4	2	4	89	
71	4	3	2	3	3	2	3	4	3	4	2	4	4	5	84	
72	5	5	5	4	4	4	5	1	4	5	3	3	2	5	113	
73	4	4	4	4	4	5	5	4	4	4	4	4	4	5	109	
74	4	4	4	5	5	4	3	2	5	1	2	5	5	5	100	
75	3	4	2	3	4	4	4	3	4	4	2	4	2	4	99	
76	1	3	4	1	1	1	5	5	2	4	4	2	3	4	87	
77	5	5	2	5	4	4	4	4	2	4	2	5	4	4	107	
78	5	4	2	4	2	5	2	3	4	2	2	4	1	5	98	
79	2	2	2	2	4	4	2	3	4	3	2	4	4	5	88	
80	1	3	1	2	4	4	3	2	2	2	4	4	4	2	84	
81	4	3	3	4	3	4	5	3	3	3	4	3	3	3	93	
82	4	4	2	3	4	3	3	3	4	4	3	4	3	5	103	
83	4	3	3	4	5	3	5	5	4	4	4	3	4	5	116	
84	4	4	1	1	4	4	3	4	4	1	1	5	4	4	86	
85	4	4	5	5	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	112	
86	4	4	2	5	4	5	5	4	5	4	4	4	4	4	116	
87	1	2	1	1	1	2	2	3	3	1	1	2	2	1	64	
88	1	4	1	4	2	3	3	3	3	1	1	3	4	5	78	
89	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	103	
90	2	4	2	3	3	3	3	5	5	3	2	3	5	3	91	
91	3	4	2	1	2	3	3	4	5	2	4	5	4	5	93	
92	4	4	5	4	4	3	4	5	5	4	4	4	4	5	118	
93	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	107	
94	2	3	1	3	3	4	3	3	4	3	2	4	3	4	86	
95	4	4	5	4	4	4	5	4	5	4	4	5	3	5	118	
96	3	4	2	3	4	4	4	2	4	5	2	5	2	4	82	
97	5	5	2	3	3	4	4	5	4	5	3	5	4	1	96	
98	2	4	1	5	2	4	3	4	5	4	3	4	4	5	96	
99	4	3	5	4	3	4	4	4	3	4	4	4	3	4	89	
100	4	4	5	5	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	112	
Ttl skor	395	403	288	394	394	413	413	416	437	398	372	435	400	471		
r-hit	0,442	0,553	0,634	0,558	0,626	0,486	0,422	0,446	0,281	0,671	0,633	0,494	0,406	0,316		
r-tab	0,196	0,196	0,196	0,196	0,196	0,196	0,196	0,196	0,196	0,196	0,196	0,196	0,196	0,196		
Status	valid	valid	valid	valid	valid	valid	valid	valid	valid	valid	valid	valid	valid	valid		
Rata btr	3,91	3,99	2,85	3,90	3,90	4,09	4,09	4,12	4,33	3,94	3,68	4,31	3,96	4,66		
Rata ind.	3,58			4,00					4,14							

PENGUJIAN VALIDITAS DAN RELIABILITAS BUTIR PERTANYAAN

A. Uji Validitas Variabel X_1 (Kesiapan Pelabuhan Sebagai Prasarana Transportasi Laut)

Untuk memperoleh hasil yang valid dan reliabel, perlu dilakukan uji validitas dan uji reliabilitas butir-butir pertanyaan sebagai pedoman pengambilan data. Tujuannya untuk memastikan bahwa butir-butir pertanyaan tersebut sah dan andal (*reliable*) sebagai instrumen penelitian.

Suatu instrumen atau alat ukur penelitian dikatakan valid jika butir-butir pertanyaan yang digunakan mampu mengungkap sesuatu yang akan diukur. Sedangkan instrumen/alat dikatakan reliabel jika jawaban seseorang terhadap pertanyaan adalah konsisten atau stabil dari waktu ke waktu, artinya instrumen dapat digunakan beberapa kali untuk mengukur obyek penelitian yang sama. Dengan menggunakan instrumen yang valid dan reliabel dalam pengumpulan data, diharapkan hasil penelitian terdapat ketepatan antara data yang terkumpul dan data yang sesungguhnya terjadi dalam obyek penelitian. Uji validitas instrumen penelitian ini dilakukan dengan cara menguji korelasi antara skor butir pernyataan dan skor total dari pernyataan tersebut. Untuk menghitung validitas butir-butir variabel X_1 (Kesiapan pelabuhan sebagai prasarana transportasi laut) digunakan rumus *Pearson Product-Moment* sebagai berikut.³⁵

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

Keterangan:

r_{xy} = koefisien korelasi antara X dan Y

n = jumlah responden

$\sum XY$ = jumlah perkalian X dan Y

$\sum X$ = jumlah skor tiap butir

$\sum Y$ = jumlah skor total

$\sum X^2$ = jumlah kuadrat skor tiap butir

$\sum Y^2$ = jumlah kuadrat skor total

³⁵ Arikunto, Suharsimi, *Prosedur Penelitian, Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta, Rineka Cipta, 1998, hal. 256

Dalam melakukan uji validitas butir pertanyaan variabel X_1 peneliti menggunakan alat bantu *Statistical Program for Social Science (SPSS)* versi 16 untuk memperoleh nilai koefisien korelasi (r_{xy}) setiap butir pertanyaan. Selanjutnya koefisien korelasi (r_{xy}) tersebut dibandingkan dengan nilai r-kritis (r_{tabel}) yang diperoleh dari tabel. Dengan taraf signifikansi 5% (0,05) pada derajat kebebasan $df = (n-1)$ atau $100-1 = 99$ dapat dilihat nilai r_{99} sebesar 0,196.

Untuk menguji validitas butir pernyataan maka korelasi data (r_{hitung}) harus dibandingkan dengan r_{tabel} sebagai berikut:

- 1). Jika $r_{hitung} > r_{tabel}$, maka butir pernyataan valid.
- 2). Jika $r_{hitung} < r_{tabel}$, maka butir pernyataan tidak valid (*drop*).

Hasil perhitungan dapat dilihat pada lampiran 9 dan rangkuman butir-butir pernyataan yang valid dan drop disajikan pada tabel 12.

Tabel 12.
Hasil Pengujian Validitas Butir Pertanyaan Variabel X_1
(Kesiapan pelabuhan sebagai prasarana transportasi laut)

	Butir Pertanyaan	r_{hitung}	r_{tabel}	Status
I.	Kondisi fisik gedung			
P1	Kondisi fisik gedung terminal pelabuhan	0,519	0,196	valid
P2	Kondisi ruang tunggu terminal pelabuhan	0,658	0,196	valid
II.	Kesiapan peralatan			
P3	Peralatan keamanan (<i>metal detector</i>) yang digunakan di terminal pelabuhan	0,641	0,196	valid
P4	Jumlah dan kualitas/ukuran tera alat timbangan barang yang digunakan di terminal pelabuhan	0,548	0,196	valid
III.	Kesiapan perlengkapan			
P5	Pemasangan papan nama dan petunjuk arah di terminal pelabuhan	-0,193	0,196	drop
P6	Kapasitas dan kondisi tempat duduk di ruang tunggu terminal pelabuhan	0,521	0,196	valid
P7	Ketersediaan alat komunikasi untuk pengumuman dan pemanggilan orang yang digunakan di terminal pelabuhan	0,583	0,196	valid
P8	Lampu penerangan yang tersedia di terminal pelabuhan	0,605	0,196	valid
IV.	Kesiapan fasilitas			
P9	Kondisi pengatur suhu ruangan/AC di terminal pelabuhan	0,505	0,196	valid
P10	Ketersediaan dan kebersihan toilet di terminal pelabuhan	0,436	0,196	valid

P11	Sarana dan kebersihan ibadah/musholla terminal pelabuhan	0,675	0,196	valid
P12	Sarana dan kebersihan kantin di terminal pelabuhan	0,628	0,196	valid
P13	Fasilitas komunikasi/wartel di terminal pelabuhan	0,715	0,196	valid
V.	Kesiapan personil			
P14	Jumlah petugas di terminal pelabuhan	0,597	0,196	valid
P15	Sikap, sopan santun, dan pelayanan petugas di terminal pelabuhan	0,251	0,196	valid

Sumber : Data responden diolah

Dari hasil uji validitas butir pertanyaan variabel X_1 pada tabel 12. tersebut terdapat satu butir pertanyaan yaitu butir 5 yang korelasinya lebih kecil dari r tabel yaitu $(-0,193 < 0,196)$ maka butir 5 didrop, sedangkan butir 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, dan butir 15 masing-masing skor korelasinya lebih besar dari 0,196 sehingga 14 butir pernyataan selain butir 5 tersebut dinyatakan valid.

B. Uji Reliabilitas Variabel X_1 (Kesiapan pelabuhan sebagai prasarana transportasi laut)

Dalam perhitungan reliabilitas uji coba instrumen variabel X_1 , digunakan rumus *Alpha Cronbach*:

$$\alpha(rtt) = \left(\frac{k}{k-1} \right) = \left(\frac{(\sigma_y^2) - (\sum \sigma_x^2)}{\sigma_y^2} \right)$$

Keterangan:

- α (rtt) = koefisien reliabilitas yang dicari
- k = jumlah butir pernyataan yang valid
- $\sum \sigma_x^2$ = jumlah varians skor butir (variabel X)
- σ_y^2 = Varians skor total (variabel Y)

Dalam perhitungan reliabilitas variabel X_1 hanya digunakan 14 butir instrumen yang telah teruji valid yaitu butir 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, dan butir 15 sedangkan butir 5 tidak diperhitungkan karena tidak valid (drop). Hasil perhitungan r *Alpha Cronbach* variabel X_1 dengan menggunakan *software* SPSS versi 16 dapat dilihat pada tabel 13 berikut:

Tabel 13.
Hasil Uji Reliabilitas Data Instrumen Variabel X₁

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.841	.837	14

Item Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
P1	3.87	.661	100
P2	3.63	.525	100
P3	3.75	.592	100
P4	4.19	.662	100
P6	4.01	.674	100
P7	4.12	.656	100
P8	4.16	.721	100
P9	4.10	.674	100
P10	3.91	.570	100
P11	4.00	.725	100
P12	3.97	.745	100
P13	4.00	.651	100
P14	4.02	.696	100
P15	4.12	.640	100

Berdasarkan perhitungan diperoleh *r Alpha Cronbach* variabel X₁ sebesar 0,841 atau lebih besar dari 0,60 maka dapat dinyatakan bahwa 14 pernyataan di atas reliabel, sehingga dapat digunakan sebagai instrumen variabel X₁ (Kesiapan pelabuhan sebagai prasarana transportasi laut).

C. Uji Validitas Variabel X₂ (Kesiapan Operasional PT. PELNI Dalam Mengimplementasikan Misinya)

Proses pengujian validitas terhadap variabel X₂ (Kesiapan Operasional PT. PELNI Dalam Mengimplementasikan Misinya) dilakukan dengan cara yang

sama dengan uji validitas variabel X_1 dan hasil perhitungan dapat dilihat pada lampiran 10, sedangkan rangkumannya disajikan pada tabel 14. Dari tabel tersebut dapat disimpulkan bahwa seluruh butir pertanyaan yang berjumlah dua puluh delapan ternyata berstatus valid karena r-hitung lebih besar dari r-tabel.

Tabel 14.
Hasil Pengujian Validitas Butir Pertanyaan Variabel X_2
(Kualitas Pelayanan PT. PELNI Kepada Pengguna Jasa)

	Butir Pertanyaan Variabel X_2	r- hitung	r- tabel	Status
I.	Dimensi Reliability			
P1	Informasi jadwal kapal, rute, harga tiket, tempat-tempat penjualan tiket, dan informasi tentang pelayanan tiket lainnya	0,210	0,196	valid
P2	Kecepatan layanan tiket yang diberikan kepada pengguna jasa	0,220	0,196	valid
P3	Pengaturan dalam antrean pembelian tiket di loket	0,372	0,196	valid
P4	Prosedur pemesanan/pembelian tiket	0,226	0,196	valid
P5	Ketepatan jadwal berangkat/tiba kapal	0,332	0,196	valid
P6	Jumlah dan kondisi alat-alat keselamatan yang disediakan di atas kapal	0,482	0,196	valid
P7	Kondisi kamar penumpang/kabin dan dek serta fasilitas pelengkapannya	0,408	0,196	valid
P8	Kondisi pengatur suhu ruangan/AC di kapal	0,601	0,196	valid
P9	Kebersihan kamar mandi/toilet di kapal	0,426	0,196	valid
P10	Menu makanan yang disajikan	0,421	0,196	valid
P11	Pelayanan hiburan yang disajikan di atas kapal	0,428	0,196	valid
II.	Dimensi Responsiveness			
P12	Sikap dan keramahan petugas penjualan tiket dalam melayani calon penumpang	0,487	0,196	valid
P13	Tanggapan petugas dalam merespons masalah	0,541	0,196	valid
P14	Sikap dan keramahan petugas di kapal dalam melayani penumpang	0,613	0,196	valid
III.	Dimensi Assurance			
P15	Perilaku personil penjualan tiket dalam meyakinkan calon penumpang untuk membeli tiket	0,442	0,196	valid
P16	Pengetahuan petugas dalam menjawab pertanyaan-pertanyaan yang diajukan penumpang (harga tiket, jadwal pemberangkatan, fasilitas, dan sebagainya)	0,553	0,196	valid
P17	Cara petugas dalam menjelaskan fasilitas yang diberikan kepada calon penumpang	0,634	0,196	valid

IV.	<i>Dimensi Empathy</i>			
P18	Perhatian yang diberikan petugas loket penjualan tiket kepada calon penumpang	0,558	0,196	valid
P19	Perhatian yang diberikan petugas di kapal kepada calon penumpang	0,626	0,196	valid
P20	Kesan penumpang terhadap pelayanan yang diberikan oleh petugas loket penjualan tiket	0,486	0,196	valid
P21	Kesan penumpang terhadap pelayanan yang diberikan oleh oleh petugas di kapal	0,422	0,196	valid
V.	<i>Dimensi Tangible</i>			
P22	Kondisi gedung kantor pelayanan tiket pada umumnya	0,446	0,196	valid
P23	Kondisi interior kantor pelayanan tiket pada umumnya	0,281	0,196	valid
P24	Kondisi kapal yang dioperasikan PT. PELNI pada umumnya	0,671	0,196	valid
P25	Kondisi dan fungsi peralatan yang digunakan di loket penjualan tiket (komputer, telpon, fax., e-mail) dan sebagainya	0,633	0,196	valid
P26	Kondisi peralatan yang digunakan untuk pelayanan penumpang dan barang di atas kapal	0,494	0,196	valid
P27	Penampilan petugas di kantor penjualan tiket	0,406	0,196	valid
P28	Penampilan petugas di kapal	0,316	0,196	valid

Sumber : Data responden diolah

D. Uji Reliabilitas Variabel X_2 (Kesiapan Operasional PT. PELNI Dalam Mengimplementasikan Misinya)

Perhitungan reliabilitas uji coba instrumen variabel X_2 dilakukan dengan cara yang sama menggunakan rumus *Alpha Cronbach*. Hasil perhitungan dapat dilihat pada tabel 15 sebagai berikut:

Tabel 15.
Hasil Uji Reliabilitas Data Instrumen Variabel X_2

Reliability Statistics		
Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.857	.859	28

Item Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
P1	4.04	.953	100
P2	3.67	.985	100
P3	4.04	1.154	100
P4	4.16	.918	100
P5	3.02	1.326	100
P6	3.83	1.055	100
P7	2.64	1.404	100
P8	3.18	1.445	100
P9	2.57	1.430	100
P10	2.76	1.304	100
P11	3.56	1.067	100
P12	4.12	.902	100
P13	3.70	.990	100
P14	3.93	.868	100
P15	3.69	1.261	100
P16	3.75	.821	100
P17	2.59	1.415	100
P18	3.63	1.195	100
P19	3.60	.985	100
P20	3.77	1.053	100
P21	3.75	.999	100
P22	3.76	.986	100
P23	3.96	.931	100
P24	3.54	1.226	100
P25	3.26	1.116	100
P26	3.87	1.012	100
P27	3.50	1.078	100
P28	4.19	.961	100

Berdasarkan hasil perhitungan *r Alpha Cronbach* sebesar 0,857 atau lebih besar dari 0,60 maka dapat dinyatakan bahwa seluruh pernyataan di atas reliabel dan dapat digunakan sebagai instrumen untuk meneliti variabel X_2 (Kualitas Pelayanan PT. PELNI Kepada Pengguna Jasa).

Lampiran 10 Correlations Variable X2

Variables		Variables X2									
		P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10
P1	Pearson Correlation	1	1.000*	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*	.998*	.999*
	Sig. (2-tailed)		.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P2	Pearson Correlation	1.000*	1	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*
	Sig. (2-tailed)	.000		.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P3	Pearson Correlation	.999*	.999*	1	1.000*	.999*	.999*	.998*	.999*	.998*	.999*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000		.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P4	Pearson Correlation	.999*	.999*	1.000*	1	.999*	.999*	.998*	.999*	.998*	.999*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000		.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P5	Pearson Correlation	.999*	.999*	.999*	.999*	1	.999*	.999*	.998*	.999*	.999*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000		.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P6	Pearson Correlation	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*	1	.998*	.999*	.998*	.999*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000		.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P7	Pearson Correlation	.999*	.999*	.998*	.998*	.999*	.998*	1	.998*	.999*	.999*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000		.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P8	Pearson Correlation	.999*	.999*	.999*	.999*	.998*	.999*	.998*	1	.998*	.998*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000		.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P9	Pearson Correlation	.998*	.999*	.998*	.998*	.999*	.998*	.999*	.998*	1	.999*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000		.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P10	Pearson Correlation	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*	.998*	.999*	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P11	Pearson Correlation	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*	.998*	.999*	.998*	.999*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P12	Pearson Correlation	.999*	.999*	1.000*	1.000*	.999*	.999*	.998*	.999*	.998*	.999*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P13	Pearson Correlation	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*	1.000*	.998*	.999*	.999*	.999*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P14	Pearson Correlation	1.000*	.999*	1.000*	1.000*	.999*	1.000*	.999*	.999*	.998*	.999*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P15	Pearson Correlation	.999*	.999*	.999*	.999*	.998*	.999*	.998*	.999*	.998*	.998*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P16	Pearson Correlation	1.000*	.999*	.999*	1.000*	.999*	1.000*	.998*	.999*	.998*	.999*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101

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

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

Lampiran 10 Correlations Variable X2

Variables		Variables X2									
		P11	P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20
P1	Pearson Correlation	.999*	.999*	.999*	1.000*	.999*	1.000*	.998*	.999*	.999*	.999*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P2	Pearson Correlation	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*	.998*	.999*	.999*	.999*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P3	Pearson Correlation	.999*	1.000*	.999*	1.000*	.999*	.999*	.998*	.999*	.999*	.999*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P4	Pearson Correlation	.999*	1.000*	.999*	1.000*	.999*	1.000*	.998*	.999*	.999*	.999*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P5	Pearson Correlation	.999*	.999*	.999*	.999*	.998*	.999*	.998*	.999*	.999*	.999*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P6	Pearson Correlation	.999*	.999*	1.000*	1.000*	.999*	1.000*	.999*	.999*	1.000*	.999*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P7	Pearson Correlation	.998*	.998*	.998*	.999*	.998*	.998*	.998*	.998*	.998*	.998*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P8	Pearson Correlation	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P9	Pearson Correlation	.998*	.998*	.999*	.998*	.998*	.998*	.998*	.998*	.998*	.998*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P10	Pearson Correlation	.999*	.999*	.999*	.999*	.998*	.999*	.998*	.998*	.999*	.999*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P11	Pearson Correlation	1	.999*	.999*	1.000*	.999*	1.000*	.999*	.999*	1.000*	.999*
	Sig. (2-tailed)		.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P12	Pearson Correlation	.999*	1	1.000*	1.000*	.999*	1.000*	.999*	1.000*	1.000*	1.000*
	Sig. (2-tailed)	.000		.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P13	Pearson Correlation	.999*	1.000*	1	1.000*	.999*	1.000*	.999*	.999*	1.000*	.999*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000		.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P14	Pearson Correlation	1.000*	1.000*	1.000*	1	.999*	1.000*	.999*	.999*	1.000*	1.000*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000		.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P15	Pearson Correlation	.999*	.999*	.999*	.999*	1	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000		.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P16	Pearson Correlation	1.000*	1.000*	1.000*	1.000*	.999*	1	.999*	1.000*	1.000*	1.000*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000		.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101

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

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

Lampiran 10 Correlations Variable X2

Variables		Variables X2								OUT PUT
		P21	P22	P23	P24	P25	P26	P27	P28	
P1	Pearson Correlation	.999	.999	1.000	.999	.999	.999	.999	1.000	.210
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.036
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	100
P2	Pearson Correlation	.999	.999	.999	.999	.999	.999	.999	.999	.220
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.028
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	100
P3	Pearson Correlation	.999	.999	.999	.999	.999	1.000	.999	.999	.372
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	100
P4	Pearson Correlation	.999	.999	1.000	.999	.999	.999	.999	1.000	.226
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.024
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	100
P5	Pearson Correlation	.999	.999	.999	.999	.999	.999	.999	.999	.332
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.001
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	100
P6	Pearson Correlation	.999	.999	.999	.999	.999	1.000	.999	.999	.482
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	100
P7	Pearson Correlation	.998	.998	.998	.998	.998	.998	.998	.999	.408
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	100
P8	Pearson Correlation	.999	.999	.999	.999	.999	.999	.999	.999	.601
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	100
P9	Pearson Correlation	.998	.999	.998	.998	.999	.998	.998	.999	.426
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	100
P10	Pearson Correlation	.999	.999	.999	.999	.999	.999	.999	.999	.421
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	100
P11	Pearson Correlation	.999	.999	.999	1.000	.999	.999	.999	.999	.428
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	100
P12	Pearson Correlation	.999	1.000	1.000	.999	.999	1.000	.999	1.000	.487
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	100
P13	Pearson Correlation	.999	.999	.999	.999	.999	1.000	.999	.999	.541
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	100
P14	Pearson Correlation	1.000	1.000	1.000	.999	.999	1.000	.999	1.000	.613
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	100
P15	Pearson Correlation	.999	.999	.999	.999	.999	.999	.999	.999	.442
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	100
P16	Pearson Correlation	1.000	1.000	1.000	.999	.999	1.000	.999	1.000	.553
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	100

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

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

Lampiran 10 Correlations Variable X2

Variables		Variables X2									
		P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10
P17	Pearson Correlation	.998*	.998*	.998*	.998*	.998*	.999*	.998*	.999*	.998*	.998*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P18	Pearson Correlation	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*	.998*	.999*	.998*	.998*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P19	Pearson Correlation	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*	1.000*	.998*	.999*	.998*	.999*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P20	Pearson Correlation	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*	.998*	.999*	.998*	.999*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P21	Pearson Correlation	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*	.998*	.999*	.998*	.999*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P22	Pearson Correlation	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*	.998*	.999*	.999*	.999*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P23	Pearson Correlation	1.000*	.999*	.999*	1.000*	.999*	.999*	.998*	.999*	.998*	.999*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P24	Pearson Correlation	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*	.998*	.999*	.998*	.999*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P25	Pearson Correlation	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*	.998*	.999*	.999*	.999*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P26	Pearson Correlation	.999*	.999*	1.000*	.999*	.999*	1.000*	.998*	.999*	.998*	.999*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P27	Pearson Correlation	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*	.998*	.999*	.998*	.999*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P28	Pearson Correlation	1.000*	.999*	.999*	1.000*	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*	.999*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
OUTPUT	Pearson Correlation	.210*	.220*	.372*	.226*	.332*	.482*	.408*	.601*	.426*	.421*
	Sig. (2-tailed)	.036	.028	.000	.024	.001	.000	.000	.000	.000	.000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

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

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

Lampiran 10 Correlations Variable X2

Variables		Variables X2									
		P11	P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20
P17	Pearson Correlation	.999	.999	.999	.999	.999	.999	1	.999	.999	.999
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000		.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P18	Pearson Correlation	.999	1.000	.999	.999	.999	1.000	.999	1	.999	.999
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000		.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P19	Pearson Correlation	1.000	1.000	1.000	1.000	.999	1.000	.999	.999	1	1.000
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000		.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P20	Pearson Correlation	.999	1.000	.999	1.000	.999	1.000	.999	.999	1.000	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P21	Pearson Correlation	.999	.999	.999	1.000	.999	1.000	.999	.999	1.000	.999
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P22	Pearson Correlation	.999	1.000	.999	1.000	.999	1.000	.999	.999	.999	.999
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P23	Pearson Correlation	.999	1.000	.999	1.000	.999	1.000	.999	.999	.999	.999
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P24	Pearson Correlation	1.000	.999	.999	.999	.999	.999	.999	.999	1.000	.999
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P25	Pearson Correlation	.999	.999	.999	.999	.999	.999	.999	.999	.999	.999
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P26	Pearson Correlation	.999	1.000	1.000	1.000	.999	1.000	.999	.999	1.000	1.000
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P27	Pearson Correlation	.999	.999	.999	.999	.999	.999	.999	.999	.999	.999
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
P28	Pearson Correlation	.999	1.000	.999	1.000	.999	1.000	.999	.999	.999	.999
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	101	101
OUTPUT	Pearson Correlation	.428	.487	.541	.613	.442	.553	.634	.558	.626	.486
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

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

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

Lampiran 10 Correlations Variable X2

Variables		Variables X2								OUT PUT
		P21	P22	P23	P24	P25	P26	P27	P28	
P17	Pearson Correlation	.999	.999	.999	.999	.999	.999	.999	.999	.634
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	100
P18	Pearson Correlation	.999	.999	.999	.999	.999	.999	.999	.999	.558
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	100
P19	Pearson Correlation	1.000	.999	.999	1.000	.999	1.000	.999	.999	.626
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	100
P20	Pearson Correlation	.999	.999	.999	.999	.999	1.000	.999	.999	.486
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	100
P21	Pearson Correlation	1	.999	.999	.999	.999	.999	.999	.999	.422
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	100
P22	Pearson Correlation	.999	1	1.000	.999	.999	.999	1.000	1.000	.446
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	100
P23	Pearson Correlation	.999	1.000	1	.999	.999	.999	1.000	1.000	.281
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.005
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	100
P24	Pearson Correlation	.999	.999	.999	1	1.000	1.000	.999	.999	.671
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	100
P25	Pearson Correlation	.999	.999	.999	1.000	1	1.000	.999	.999	.633
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	100
P26	Pearson Correlation	.999	.999	.999	1.000	1.000	1	.999	.999	.494
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	100
P27	Pearson Correlation	.999	1.000	1.000	.999	.999	.999	1	.999	.406
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	100
P28	Pearson Correlation	.999	1.000	1.000	.999	.999	.999	.999	1	.316
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.001
	N	101	101	101	101	101	101	101	101	100
OUTPUT	Pearson Correlation	.422	.446	.281	.671	.633	.494	.406	.316	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.005	.000	.000	.000	.000	.001	.000
	N	100	100	100	100	100	100	100	100	100

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

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

ARMADA KAPAL PENUMPANG PT. PELNI .

NO	NAMA KAPAL	DWT	GRT	DIOPERA SIKAN	KAPA SITAS PNP (ORANG)	DAYA ANGKUT BARANG (T/M3)	ABK
1.	KERINCI	3.400	13.948	20-08-1983	1.572	500	143
2.	UMSINI	3.434	13.860	14-03-1985	1.737	500	145
3.	KELIMUTU	1.450	5.587	30-08-1986	920	250	84
4.	LAWIT	1.450	5.587	16-12-1986	920	250	84
5.	TIDAR	3.420	14.200	05-11-1988	1.904	500	145
6.	TATAMAILAU	1.400	6.000	22-01-1991	969	250	84
7.	SIRIMAU	1.400	6.000	11-05-1991	969	250	84
8.	A W U	1.400	6.000	06-02-1992	969	250	84
9.	CIREMAI	3.400	14.610	17-06-1993	1.973	500	145
10.	DOBONSOLO	3.400	14.610	08-11-1993	1.973	500	145
11.	LEUSER	1.400	6.000	05-03-1994	970	250	87
12.	BINAIYA	1.400	6.400	04-06-1994	970	250	87
13.	BUKIT RAYA	1.400	6.400	26-08-1994	970	250	87
14.	TILONGKABILA	1.400	6.400	18-07-1995	970	250	87
15.	PANGRANGO	400	2.650	09-09-1996	490	-	43
16.	BKT SIGUNTANG	3.375	14.610	23-11-1996	2.003	500	145
17.	LAMBELU	3.375	14.610	02-09-1997	2.003	500	145
18.	SINABUNG	3.375	14.610	20-01-1998	1.906	500	145
19.	KELUD	3.375	14.610	17-12-1998	1.906	500	145
20.	SANGIANG	400	2.650	20-05-1999	490	-	43
21.	WILIS	400	2.650	19-11-1999	490	-	43
22.	DORO LONDA	3.175	14.800	08-08-2001	2.170	1.200	155
23.	NGGAPULU	3.175	14.800	14-04-2002	2.170	1.200	155
24.	FUDI	4.168	11.315	12-05-2001	1.376	2.185 mbl	95
25.	GANDA DEWATA	2.765	9.607	03-06-2000	574	*	76
26.	AGOA MAS	1.604	5.457	24-08-2000	1.258	365 mbl	76
27.	EGON	2.185	4.851	24-08-2000	534	**	41
28.	KFC JET LINER	622	4.563	15-04-2001	645	160 mbl	39
29.	KM. Caraka Jaya Niaga III.1	3.000	3.256	24-04-1988	0	3.100	32
30.	KM. Caraka Jaya Niaga III.4	3.000	3.256	31-12-1988	0	3.100	32
31.	KM. Caraka Jaya Niaga III.22	3.000	3.256	31-12-1988	0	3.100	32
32.	KM. Caraka Jaya Niaga III.32	3.000	3.256	31-12-1988	0	3.100	32
J U M L A H					35.801	22.250	3.125

* truck 20 unit, sedan 67 unit, container 193 unit.

** truck 12 unit, minibus 36 unit.

Sumber: PT PELNI