



ANALISIS KESELAMATAN PELAYARAN DITINJAU DARI KEPUASAN KERJA DAN STRES KERJA DENGAN KINERJA PELAUT SEBAGAI VARIABEL INTERVENING (STUDI PADA PELAUT ALUMNI BP2IP TANGERANG PERIOD 2014-2018)

Indah Purnaningratri^{1*}, Syairi Anwar², Dwi Endah Kurniasari³, Hari Mochamad Mansur⁴

^{1,2,3,4}Politeknik Pelayaran Banten, Jl. Raya No. 1, Karang Serang, Kec. Sukadiri, Tangerang, Banten 15330, Indonesia

E-mail: ^{1*}innary_bp2ip@yahoo.com, ²syairianwar@poltekpel-banten.ac.id, ³dwi.endah@poltekpel-banten.ac.id, ⁴harri.mansur@poltekpel-banten.ac.id

ARTICLE INFO

ABSTRACT

Article history:

Received: Jun 2, 2022

Revised: Jun 30, 2022

Accepted: Aug 30, 2022

Keywords:

Job satisfaction, Work stress, Job performance of seafarers, and Shipping safety.

The purpose of this research is to analyse the effects of job satisfaction and work stress on shipping safety with seafarer's job performance as the intervening variable. This study was conducted at Tangerang Merchant Marine Collegues (TMMC) with the sample size of 93 seafarers who work in many shipping companies. The data is processed using Path Analysis which assisted by application program of Statistical Package for Social Science (SPSS) version 25.0. The results show that job satisfaction has directed effect to 3,24% of job performance of the seafarers and work stress has directed effect to 66,59%. While job satisfaction has indirect effect to 17,87% of shipping safety through job performance of seafarers and work stress has indirect effect to 81,03% of shipping safety through job performance of seafarers. Furthermore, job performance of seafarers has directed effect to 98% of shipping safety. Therefore, it can be concluded that work stress has higher effect on job performance of seafarers than job satisfaction. Job performance of seafarers also has the highest directly effect on shipping safety.

Copyright © 2022 Jurnal Mantik.
All rights reserved.

1. Pendahuluan

Indonesia sebagai negara kepulauan yang berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan sangat luas dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan dengan Undang-Undang. Untuk mencapai tujuan nasional berdasar Pancasila dan Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945, yaitu mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional, maka diperlukan sistem transportasi nasional untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah dan memperkuat kedaulatan negara. Pelayaran yang terdiri atas perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan maritim, merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang harus dikembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan system transportasi yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya distribusi nasional yang mantap dan dinamis.

Dalam pelayaran, terdapat prosedur operasional kapal tentang keselamatan dan keamanan pelayaran serta pencemaran lingkungan yang mengacu kepada *Safety Life at Sea* (SOLAS) mengatur tentang keselamatan jiwa manusia di laut, *The International Regulations for Preventing Collisions at Sea* (*Collision Regulations*/COLREGS) mengatur tindakan yang diperlukan untuk mencegah terjadinya tubrukan kapal, tindakan penanganan yang harus dilakukan saat kapal mengalami kecelakaan, dan memberikan persyaratan penggunaan sarana keselamatan kapal, *Marine Pollution* (MARPOL) mengatur tentang pencegahan pencemaran di laut.

Internasional Safety Management (ISM Code) yang mengatur tentang manajemen keselamatan kapal, dan *Standard for Training Certification and Watchkeeping for Seafarer's* (STCW) yang merupakan standar pelatihan, sertifikasi, dan dinas jaga pelaut, serta yang lainnya yang memberikan panduan dan petunjuk bagi



awak kapal sehingga keselamatan, perlindungan lingkungan, keamanan dan kenyamanan awak kapal, barang, serta kapal itu sendiri terjamin. Namun dalam pelaksanaan pelayaran sering kali terjadi kecelakaan kapal. Berdasarkan laporan hasil investigasi KNKT sejak tahun 2010 di wilayah perairan Indonesia, dengan jenis kecelakaan kapal seperti tenggelam, terguling, kandas, kebakaran dan tabrakan, jumlah kecelakaan pelayaran terus meningkat sedangkan keputusan Mahkamah Pelayaran menunjukkan bahwa faktor penyebab kecelakaan kapal yaitu 65 persen kesalahan manusia, 24 persen faktor alam, dan 11 persen faktor lainnya. Berdasarkan fakta empiris beberapa kecelakaan kapal dan masalah di atas, sebagian besar menunjukkan kesalahan pada manusia (*human error*). Kecelakaan ini menyebabkan konsekuensi bencana tentang kehidupan manusia dan lingkungan laut serta mempengaruhi kinerja pelaut di kapal yang berimplikasi pada keselamatan pelayaran. Oleh karena itu *International Maritime Organization* (IMO) mendorong penelitian untuk berfokus pada manusia untuk meminimalisasi kesalahan yang dilakukan oleh pelaut dan mengurangi kecelakaan maritim.

Menurut Spector (2008) merumuskan kepuasan kerja sebagai sejauh mana seseorang menyukai pekerjaan mereka. Menurut Fei & Lu (2015), karir sebagai pelaut bisa jadi tidak memuaskan, meskipun ada daya tarik dan manfaat yang jelas seperti upah yang tinggi dan peluang untuk berlayar secara internasional. Fenstad, Dahl, & Kongsvik (2016), mengatakan prospek dan kesenangan dapat mengunjungi daerah/negara lain telah berkurang jauh karena perputaran yang lebih cepat di pelabuhan sebagai akibat dari operasi penanganan kargo yang efisien dan meningkatnya permintaan dari perusahaan pelayaran untuk memaksimalkan keuntungan. Selain itu, Sulpice, (2011) mengatakan saat ini pelaut mendapat insentif yang lebih sedikit karena gaji dan tunjangan yang ditawarkan oleh pekerjaan berbasis pantai/darat sama kompetitifnya. Sebuah studi oleh Sánchez-Beaskoetxea & Coca García (2015) menemukan bahwa umumnya publik memiliki gambaran pelaut dengan citra yang negatif karena kelalaian atau kesalahan pelaut sering dianggap sebagai penyebab utama kecelakaan dan polusi laut. Faktor-faktor yang disebutkan di atas telah secara kolektif mengurangi daya tarik pekerjaan di industri pelayaran dan menimbulkan rasa tidak puas terhadap pelaut. Menurut Yuen, Loh, Zhou, & Wong (2018), kepuasan kerja memberi pengaruh positif terhadap kinerja pelaut dan elemen kompensasi, stres, penempatan kerja, dan karakteristik kerja memiliki pengaruh positif terhadap kepuasan kerja.

Industri Pelayaran memiliki pekerjaan dengan karakteristik tertentu dan dilakukan dalam konteks tertentu dari sudut pandang fisik dan psikososial. Stres terkait pekerjaan yang mempengaruhi pelaut memiliki karakteristik khusus yang sering kali berbeda dari stres yang dapat ditemui dalam pekerjaan lainnya. Dalam industri pelayaran ditemukan banyak kemungkinan bahaya dalam bentuk kecelakaan, cedera, dan penyakit. Schultz D (2000) mengatakan resiko pelayaran tergantung pada jenis kegiatan atau pekerjaan di atas kapal dan harus menjadi fokus perhatian bagi pelaku di industri pelayaran karena banyaknya faktor penyebab di dalam dan di luar kapal. Menurutnya, pekerjaan di industri pelayaran ditandai oleh faktor stres subyektif dan obyektif. Faktor-faktor subyektif bergantung pada penilaian diri terhadap kondisi orang itu sendiri dan pada tingkat kepuasan pribadi yang dihasilkan oleh pekerjaan. Faktor-faktor obyektif bergantung pada kondisi di mana pekerjaan dilakukan (kebisingan, getaran, perubahan suhu) yang mengarah pada risiko fisik, kimia, mekanik, dan struktural. Faktor obyektif lain diwakili oleh aspek sosial dan organisasi seperti tanggung jawab yang berlebihan, kehidupan kerja yang monoton, kurangnya prospek karir, kesulitan tidur, dan perpisahan yang lama dari keluarga dan rumah. Ellis & Sampson (2013) menemukan bahwa hanya 23 persen pelaut yang memiliki istirahat yang cukup, dan ini diperburuk oleh kebisingan dan getaran di kabin mereka. Selanjutnya.

Kadarisman (2017), berdasarkan hasil *Focus Group Discussion* (FGD) menegaskan bahwa keselamatan pelayaran adalah keadaan yang terwujud dari penyelenggaraan pelayaran secara lancar, sesuai dengan prosedur operasi dan persyaratan kelaikan teknis terhadap sarana dan prasarana beserta penunjangnya. Lebih lanjut Kadarisman (2017), berdasarkan Humas Kementerian Perhubungan mengemukakan bahwa salah satu faktor penting dalam mewujudkan keselamatan serta kelestarian lingkungan laut adalah keahlian (*ability*), pengetahuan (*knowledge*) dan keterampilan (*skill*) dari sumber daya manusia (SDM) yang terkait dengan pengoperasian kapal. Betapa pun kokohnya konstruksi kapal, dan betapa pun canggihnya teknologi baik sarana bantu maupun peralatan yang ditempatkan di atas kapal, namun kalau dioperasikan oleh SDM yang tidak memiliki kompetensi sesuai dengan tuntutan tugas mau pun fungsinya serta faktor disiplin yang tinggi, maka semuanya akan sia-sia.

Prinsip dasar keselamatan pelayaran adalah kapal yang hendak berlayar harus berada dalam kondisi *seaworthiness* atau laik laut. Artinya, kapal harus mampu menghadapi berbagai kejadian alam secara wajar dalam dunia pelayaran. Selain itu kapal layak menerima muatan maupun penumpang dan mengangkutnya serta melindungi keselamatan muatan dan penumpang serta anak buah kapal (ABK).

Dalam hubungannya dengan kecelakaan kapal, dari berbagai penelitian yang telah dilakukan, faktor kesalahan manusia secara langsung maupun tidak langsung disebabkan oleh kepuasan kerja dan stres kerja yang dapat menurunkan tingkat kinerja pelaut yang pada akhirnya dapat mempengaruhi keselamatan pelayaran. Berdasarkan permasalahan di atas, studi mengenai keselamatan pelayaran adalah hal yang sangat perlu untuk dilakukan untuk memprediksi seberapa besar faktor kepuasan kerja, stres kerja, dan kinerja pelaut yang mempengaruhi keselamatan pelayaran sebagai salah satu upaya untuk menekan angka kecelakaan kapal. Tujuan penelitian ini juga untuk mengetahui pengaruh langsung maupun tidak langsung variabel kepuasan kerja, stres kerja, dan kinerja pelaut terhadap keselamatan pelayaran.

2. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode Kuantitatif Asosiatif, yaitu penelitian yang bertujuan untuk mengetahui pengaruh atau hubungan antara dua variabel atau lebih dengan menggunakan data statistik yang berbentuk angka. Sampel dalam penelitian ini berjumlah 93 pelaut yang merupakan pelaut alumni BP2IP Tangerang periode 2014-2018.

Sumber data penelitian merupakan faktor penting yang menjadi pertimbangan dalam penentuan metode pengumpulan data. Data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan data primer dan data sekunder.

1. Data primer, diperoleh langsung dari responden melalui kuesioner.
2. Data sekunder, diperoleh dari literatur, jurnal dan sumber-sumber lain yang mendukung penelitian.

Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan metode survey yaitu suatu metode pengumpulan data dengan memberikan atau menyebarkan daftar pernyataan kepada responden atau disebut kuesioner. Penyebaran kusioner dilakukan secara manual maupun *online* melalui *Google Form*. Pernyataan-pernyataan dalam kuesioner dibuat dengan menggunakan skala 1-5 (skala Likert yang dikembangkan) untuk mendapatkan data yang bersifat interval dan diberi skor atau nilai dan menggunakan alternatif jawaban yang sama untuk berbagai macam pertanyaan membuat responden dapat memberikan jawaban terhadap berbagai macam pertanyaan dalam waktu yang relatif singkat.

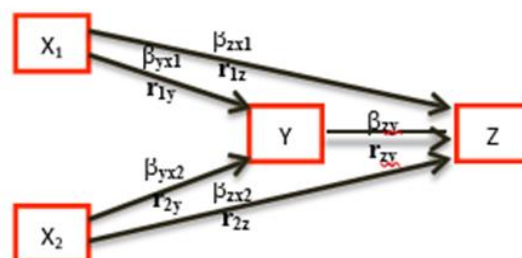
Untuk keperluan menganalisis data yang telah dikumpulkan, digunakan teknik analisis data secara deskriptif dan inferensial. Penggunaan teknik analisis data secara deskriptif untuk memperoleh gambaran karakteristik penyebaran nilai setiap variabel yang diteliti. Analisis deskriptif digunakan dalam hal penyajian data, ukuran sentral, dan ukuran penyebaran. Penyajian data menggunakan daftar distribusi dan histogram. Ukuran sentral meliputi mean, median, dan modus. Ukuran penyebaran meliputi varians dan simpangan baku (*standard deviation*).

Sedangkan analisis inferensial digunakan untuk menguji hipotesis dengan menggunakan analisis jalur (*path analysis*) model *trimming*.

Sesuai dengan kerangka pikir yang dibuat, maka variabel endogen dalam penelitian ini adalah keselamatan pelayaran (Z). Sedangkan variabel eksogen terdiri dari: kepuasan kerja (X₁), stres kerja (X₂), dan kinerja pelaut (Y). Namun demikian kinerja pelaut (Y) juga merupakan variabel endogen bagi variabel kepuasan kerja (X₁) dan stres kerja (X₂) sehingga disebut sebagai variabel *intervening* atau variabel antara.

Menurut [10], langkah-langkah dalam melakukan analisis jalur, yaitu:

1. Instrumen penelitian yang digunakan harus valid dan reliabel.
2. Melakukan uji statistik seperti: uji statistik deskriptif, uji normalitas, uji homogenitas, dan uji linearitas.
3. Pengujian model dengan uji koefisien regresi berganda. Gambar 1 merupakan diagram jalur model penelitian.



Gambar 1. Diagram Jalur

Persamaan struktural pertama:

$$Y = \beta_{yx1} X_1 + \beta_{yx2} X_2 + \varepsilon_1 \quad (1)$$

Keterangan:

X_1, X_2, Y, Z : variabel penelitian

$\beta_{yx1}, \beta_{yx2}, \beta_{zx1}, \beta_{zx2}, \beta_{zy}$: koefisien jalur

$r_{1y}, r_{2y}, r_{1z}, r_{2z}, r_{zy}$: koefisien korelasi

Persamaan struktural kedua:

$$Z = \beta_{zx1} X_1 + \beta_{zx2} X_2 + \beta_{zy} Y + \varepsilon_2 \quad (2)$$

Keterangan:

X_1, X_2, Y, Z : variabel penelitian

$\beta_{yx1}, \beta_{yx2}, \beta_{zx1}, \beta_{zx2}, \beta_{zy}$: koefisien jalur

$r_{1y}, r_{2y}, r_{1z}, r_{2z}, r_{zy}$: koefisien korelasi

4. Pengujian hipotesis.

Hipotesis statistik untuk penelitian ini terdiri dari lima, sebagai berikut:

a. Hipotesis Statistik 1

$H_0: \beta_{yx1} \leq 0$; H_0 diterima berarti kepuasan kerja berpengaruh tidak langsung terhadap kinerja pelaut.

$H_1: \beta_{yx1} > 0$; H_0 ditolak berarti kepuasan kerja berpengaruh langsung terhadap kinerja pelaut.

b. Hipotesis Statistik 2

$H_0: \beta_{yx2} \leq 0$; H_0 diterima berarti stres kerja berpengaruh tidak langsung terhadap kinerja pelaut.

$H_1: \beta_{yx2} > 0$; H_0 ditolak berarti stres kerja berpengaruh langsung terhadap kinerja pelaut.

c. Hipotesis Statistik 3

$H_0: \beta_{zx1} \leq 0$; H_0 diterima berarti kepuasan kerja berpengaruh tidak langsung melalui kinerja pelaut terhadap keselamatan pelayaran.

$H_1: \beta_{zx1} > 0$; H_0 ditolak berarti kepuasan kerja berpengaruh langsung terhadap keselamatan pelayaran.

d. Hipotesis Statistik 4

$H_0: \beta_{zx2} \leq 0$; H_0 diterima berarti stres kerja berpengaruh tidak langsung melalui kinerja pelaut terhadap keselamatan pelayaran.

$H_1: \beta_{zx2} > 0$; H_0 ditolak berarti stres kerja berpengaruh langsung terhadap keselamatan pelayaran.

e. Hipotesis Statistik 5

$H_0: \beta_{zy} \leq 0$; H_0 diterima berarti kinerja pelaut berpengaruh tidak langsung terhadap keselamatan pelayaran.

$H_1: \beta_{zy} > 0$; H_0 ditolak berarti kinerja pelaut berpengaruh langsung terhadap keselamatan pelayaran.

Keterangan:

H_0 = Hipotesis 0

H_1 = Hipotesis alternatif

β_{yx1} = Koefisien jalur untuk kepuasan kerja (X_1) terhadap kinerja pelaut (Y)

β_{yx2} = Koefisien jalur untuk stres kerja (X_2) terhadap kinerja pelaut (Y)

β_{zx1} = Koefisien jalur untuk kepuasan kerja (X_1) terhadap keselamatan pelayaran (Z)

β_{zx2} = Koefisien jalur untuk stres kerja (X_2) terhadap keselamatan pelayaran (Z)

β_{zy} = Koefisien jalur untuk kinerja pelaut (Y) terhadap keselamatan pelayaran (Z)

Perhitungan dilakukan dengan alat bantu komputer. Program yang digunakan merupakan program pengolah data yaitu: *Microsoft Excel* dan *Statistical Package for Social Science (SPSS)*.

3. Hasil Dan Pembahasan

Berdasarkan hasil analisis jalur sub struktural 1 (X_1, X_2 , dan Y) masing- masing diperoleh nilai:

a. $\beta_{yx1} = \text{Beta} = 0,180$ [$t_{\text{hitung}} = 3,075 > t_{\text{tabel}} = 1,990$ dan probabilitas ($\text{sig.}) = 0,003 < 0,05$] maka H_0 ditolak atau koefisien jalur signifikan.

b. $\beta_{yx2} = \text{Beta} = - 0,816$ [$t_{\text{hitung}} = - 13,907 > t_{\text{tabel}} = - 1,990$ dan probabilitas ($\text{sig.}) = 0,000 < 0,05$] maka H_0 ditolak atau koefisien jalur signifikan.

Berdasarkan hasil analisis jalur sub struktural 2 (X1, X2, Y dan Z) masing- masing diperoleh nilai:

- a. $\beta_{zx1} = \text{Beta} = 0,044$ [$t_{hitung} = 0,674 < t_{tabel} = 1,990$ dan probabilitas (sig.) = $0,502 > 0,05$] maka H_0 diterima atau koefisien jalur tidak signifikan.
- b. $\beta_{zx2} = \text{Beta} = - 0,186$ [$t_{hitung} = - 1,691 < t_{tabel} = - 1,990$ dan probabilitas (sig.) = $0,094 > 0,05$] maka H_0 diterima atau koefisien jalur tidak signifikan.
- c. $\beta_{zy} = \text{Beta} = 0,765$ [$t_{hitung} = 6,867 > t_{tabel} = 1,990$ dan probabilitas (sig.) = $0,000 < 0,05$] maka H_0 ditolak atau koefisien jalur signifikan. Setelah model jalur sub struktural 2 mengalami perubahan dan dilakukan perhitungan ulang, maka diperoleh nilai koefisien jalur β_{zy} sebesar 0,993 dengan $t_{hitung} = 78,279$ pada $\alpha = 0,05$ diperoleh $t_{tabel} = 1,990$. Karena nilai $t_{hitung} = 78,279 > t_{tabel} = 1,990$, dan nilai signifikansi $0,000 < 0,05$, maka H_0 ditolak atau koefisien jalur signifikan.

TABEL 1.
REKAPITULASI HASIL PENGUJIAN HIPOTESIS

No	Hipotesis	Uji Statistik	Keputusan H_0	Kesimpulan
1	Kepuasan Kerja berpengaruh langsung terhadap Kinerja Pelaut	$H_0 :$ $\beta_{yx1} \leq 0$ $H_1 :$ $\beta_{yx1} > 0$	H_0 ditolak	Berpengaruh langsung
2	Stres Kerja berpengaruh langsung terhadap Kinerja Pelaut	$H_0 :$ $\beta_{yx2} \leq 0$ $H_1 :$ $\beta_{yx2} > 0$	H_0 ditolak	Berpengaruh langsung
3	Kepuasan Kerja berpengaruh langsung terhadap Keselamatan Pelayaran	$H_0 :$ $\beta_{zx1} \leq 0$ $H_1 :$ $\beta_{zx1} > 0$	H_0 diterima	Berpengaruh tidak langsung
4	Stres Kerja berpengaruh langsung terhadap Keselamatan Pelayaran	$H_0 :$ $\beta_{zx2} \leq 0$ $H_1 :$ $\beta_{zx2} > 0$	H_0 diterima	Berpengaruh tidak langsung
5	Kinerja Pelaut berpengaruh langsung terhadap Keselamatan Pelayaran	$H_0 :$ $\beta_{zy} \leq 0$ $H_1 :$ $\beta_{zy} > 0$	H_0 ditolak	Berpengaruh langsung

Variabel kepuasan kerja (X_1) berpengaruh langsung terhadap kinerja pelaut (Y) sebesar: $\beta_{yx1} \times \beta_{yx1} \times 100\% = 0,180 \times 0,180 \times 100\% = 3,24\%$.

Variabel stres kerja (X_2) berpengaruh langsung terhadap kinerja pelaut (Y) sebesar:

$$\beta_{yx2} \times \beta_{yx2} \times 100\% = 0,816 \times 0,816 \times 100\% = 66,59\%$$

Variabel kepuasan kerja (X_1) berpengaruh tidak langsung melalui kinerja pelaut terhadap keselamatan pelayaran (Z) sebesar: $\beta_{yx1} \times \beta_{zy} \times 100\% = 0,180 \times 0,993 \times 100\% = 17,87\%$.

Variabel stres kerja (X_2) berpengaruh tidak langsung melalui kinerja pelaut terhadap keselamatan pelayaran (Z) sebesar: $\beta_{yx2} \times \beta_{zy} \times 100\% = 0,816 \times 0,993 \times 100\% = 81,03\%$.

Variabel kinerja pelaut (Y) berpengaruh langsung terhadap keselamatan pelayaran (Z) sebesar: $\beta_{zy} \times \beta_{zy} \times 100\% = 0,993 \times 0,993 \times 100\% = 98\%$.

TABEL 2
PERSENTASE PENGARUH VARIABEL EKSOGEN (X_1 DAN X_2) TERHADAP VARIABEL ENDOGEN (Y) PADA SUB STRUKTUR 1

Variabel	Pengaruh Langsung terhadap Y (%)
Kepuasan Kerja (X_1)	3,24
Stres Kerja (X_2)	66,59

TABEL 3
PERSENTASE PENGARUH VARIABEL EKSOGEN (X_1 , X_2 , DAN Y) TERHADAP VARIABEL ENDOGEN (Z) PADA SUB STRUKTUR 2

Variabel	Pengaruh Langsung terhadap Z (%)	Pengaruh Tidak Langsung melalui Y (%)
Kepuasan Kerja (X_1)	-	17,87
Stres Kerja (X_2)	-	81,03



Kinerja Pelaut (Y)	98	-
--------------------	----	---

Pengaruh tidak langsung kepuasan kerja melalui kinerja pelaut terhadap keselamatan pelayaran adalah 17.87%. Sedangkan pengaruh langsung antara kepuasan kerja dan keselamatan pelayaran tidak ada. Stres kerja berpengaruh tidak langsung melalui kinerja pelaut terhadap keselamatan pelayaran adalah 81.03%, sedangkan pengaruh langsung antara stres kerja dan keselamatan pelayaran tidak ada.

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa pengaruh tidak langsung pada variabel kepuasan kerja lebih kecil yaitu 17.87% dibandingkan dengan pengaruh tidak langsung terhadap variabel stres kerja yaitu 81.03%. Sedangkan variabel kinerja pelaut berpengaruh langsung terhadap keselamatan pelayaran yaitu 98%.

Dalam hal ini, penelitian ini sejalan dengan yang dilakukan oleh (Dahlan, Azis, & Nurdasila, 2018) Dahlan (2018) yang menyatakan bahwa kepuasan kerja berpengaruh terhadap peningkatan kinerja pegawai sepanjang variabel bebasnya dapat ditingkatkan dengan manajemen Balai Pendidikan dan Pelatihan Ilmu Kelautan (BP2IP) Malahayati Aceh. Variabel Intervening yaitu disiplin dan komitmen organisasi tidak berpengaruh terhadap peningkatan variabel terikat, dengan kata lain peningkatan keselamatan pelayaran akan lebih baik dilakukan dengan meningkatkan kepuasan kerja secara langsung.

4. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis terhadap variabel-variabel kepuasan kerja, stres kerja, kinerja pelaut, dan keselamatan pelayaran, maka dapat disimpulkan sebagai berikut: Kepuasan kerja berpengaruh secara langsung terhadap kinerja pelaut sebesar 3,24%; Stres kerja berpengaruh secara langsung terhadap kinerja pelaut sebesar 66,59%; Kepuasan kerja berpengaruh tidak langsung melalui kinerja pelaut terhadap keselamatan pelayaran sebesar 17,87%; Stres kerja berpengaruh tidak langsung melalui kinerja pelaut terhadap keselamatan pelayaran sebesar 81,03%; Kinerja pelaut berpengaruh secara langsung terhadap keselamatan pelayaran sebesar 98%.

Implikasi kebijakan yang disarankan dalam penelitian ini adalah variabel stres kerja pada penelitian ini mempunyai pengaruh yang cukup besar dalam meningkatkan kinerja pelaut. Stres kerja merupakan faktor yang mempunyai pengaruh negatif terhadap kinerja pelaut. Berdasarkan kondisi ini, perusahaan perlu mengevaluasi kebijakan-kebijakannya yang sebelumnya berpotensi menimbulkan munculnya stres bagi pelaut. Diperlukan upaya-upaya nyata yang berkesinambungan untuk menurunkan tingkat stres pelaut, misalnya dengan menyediakan sarana prasarana kerja yang memadai, memastikan jumlah pelaut yang cukup untuk menangani berbagai pekerjaan, menerapkan pengelolaan yang baik terhadap sistem kerja pelaut termasuk di dalamnya pembagian tugas yang jelas pada masing-masing jabatan, menjaga hubungan dan pola kerja yang baik antar pelaut, memastikan adanya komunikasi dua arah dan kerja sama yang baik antar manajemen dan pelaut, adanya waktu pesiar yang cukup dan upaya-upaya lain yang dapat menekan tingkat stres pelaut. Pada penelitian ini variabel kinerja pelaut mempunyai pengaruh yang sangat besar terhadap peningkatan keselamatan pelayaran. Berdasarkan kondisi ini, perusahaan perlu mengevaluasi kebijakan-kebijakannya untuk dapat meningkatkan kinerja pelaut dalam rangka meningkatkan keselamatan pelayaran. Diperlukan kebijakan pembagian tugas sesuai kompetensi yang dimiliki pelaut, target yang dicapai sesuai dengan jam kerja pelaut, adanya sistem kerja sama dan komunikasi yang baik antar kru dan manajemen, dan sebagainya sehingga akan menekan tingkat kecelakaan kapal.

Dari kesimpulan dan implikasi di atas, kontribusi penelitian ini bisa membantu para pelaut, perusahaan pelayaran maupun regulator untuk meningkatkan keselamatan pelayaran sehingga mengurangi tingkat kecelakaan kapal. Sementara untuk peneliti sendiri sebagai dasar berpijak dalam melakukan kajian ulang dan mengembangkan penelitian tentang keselamatan pelayaran dan teori manajemen sumber daya manusia secara lebih rinci dengan variabel-variabel yang lebih kompleks. Penelitian ini juga dapat dijadikan sebagai acuan bagi peneliti lain yang akan melakukan penelitian sejenis, sehingga hasil penelitian dapat dikaji secara komprehensif terhadap keterbatasan-keterbatasan dalam penelitian, seperti adanya variabel teknologi komunikasi informasi, budaya organisasi dan sebagainya yang mempengaruhi keselamatan pelayaran.

Daftar Pustaka

Dahlan, H. R., Azis, N., & Nurdasila. (2018). Pengaruh kepuasan kerja terhadap kinerja pegawai balai pendidikan dan pelatihan ilmu pelayaran (bp2ip) malahayati aceh dengan disiplin kerja dan komitmen organisasi sebagai intervening variabel. *Jurnal Magister Manajemen*, 2(3), 236–243.

- Ellis, N., & Sampson, H. (2013). Corporate Social Responsibility and the Quality of Seafarers Accommodation and Recreational Facilities. *Proceedings of the International Scientific Meeting for Corporate Social Responsibility (CSR) in Shipping*, 91–109.
- Fei, J., & Lu, J. (2015). Analysis of students' perceptions of seafaring career in China based on artificial neural network and genetic programming. *Maritime Policy & Management*, 42(2), 111–126. <https://doi.org/10.1080/03088839.2013.873545>
- Fenstad, J., Dahl, Ø., & Kongsvik, T. (2016). Shipboard safety: exploring organizational and regulatory factors. *Maritime Policy & Management*, 43(5), 552–568. <https://doi.org/10.1080/03088839.2016.1154993>
- Kadarisman, M. (2017). Kebijakan keselamatan dan keamanan maritim dalam menunjang sistem transportasi laut. *Jurnal Manajemen Transportasi Dan Logistik*, 4(2), 177. <https://doi.org/10.25292/j.mtl.v4i2.121>
- Sánchez-Beaskoetxea, J., & Coca García, C. (2015). Media image of seafarers in the Spanish printed press. *Maritime Policy & Management*, 42(2), 97–110. <https://doi.org/10.1080/03088839.2014.925593>
- Sandjojo, N. (2014). *Metode Analisis Jalur dan Aplikasinya* (Revisi). Fakultas Ilmu Komputer Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jakarta.
- Schultz, D., & Schulz, S. . (2000). *Theories of Personality*. Brook/Cole Publishing Company.
- Spector, P. E. (2008). *Industrial and organizational psychology*. Wiley.
- Sulpice, G. (2011). *Study on EU seafarers employment: final report*. European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, Directorate C-Maritime Transport.
- Yuen, K. F., Loh, H. S., Zhou, Q., & Wong, Y. D. (2018). Determinants of job satisfaction and performance of seafarers. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 110, 1–12. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.02.006>

