

BAB IV

ANLISIS DATA DAN PEMBAHASAN

4.1. Gambaran Umum Perusahaan

PT. Luas Line adalah perusahaan pelayaran swasta surabaya yang bergerak pada bidang jasa angkutan laut tramper dan liner sekaligus menjadi salah satu operator kapal negara seperti Tol laut dan Container di Indonesia

4.1.1 Sejarah PT. Luas Line

Pada akhir bulan Agustus tahun 1989, tepatnya pada hari Kamis tanggal 31 sesuai dengan AKTA NOTARIS No. 393 didirikanlah sebuah perusahaan cikal bakal dari PT LUAS LINE, yang bernama PT LUAS PERKASA LINE dengan beliau Bapak Sprenson Budiyanto sebagai Direktur dan Bapak Ngadi Jhon Budiyanto sebagai Komisarisnya. PT LUAS PERKASA LINE bertempat di Kota Surabaya dan perusahaan ini bergerak dibidang Pelayaran dalam Negeri. Setelah berjalan kurang lebih dua bulan, perusahaan tersebut berubah nama menjadi PT LUAS LINTAS LINE.

Pada tahun 2009, sesuai dengan naskah yang tertuang pada AKTA NOTARIS No. 12 pada tanggal 23 Oktober 2009, diangkatlah beliau Ibu Suniati, SE. sebagai Direktur Utama, RR Nur Andayani sebagai Direktur, dan Eris Dhanie P.W. sebagai Komisariss. Selain itu, juga berubahlah nama perusahaan tersebut dari PT LUAS LINTAS LINE menjadi PT LUAS LINE.

Kemudian terjadilah perubahan kepengurusan sesuai dengan AKTA No. 03 tanggal 05 November 2015 yang berisi pengangkatan beliau RR Nur Andayani sebagai Direktur Utama dan Bapak Mulyono sebagai Komisariss.

Seiring berjalannya waktu, PT LUAS LINE berhasil mengembangkan usahanya diantaranya adalah sektor Angkutan Laut dalam Negeri Perintis

untuk Kapal Penumpang, Angkutan Laut Dalam Negeri Liner Untuk Barang, serta Angkutan Laut Dalam Negeri Tramper untuk Barang. Selain itu juga diangkat lah Beliau Bapak Deni Malik Hardianto sebagai Direktur Utama, Bapak Mulyono sebagai Direktur, dan pada posisi Komisaris yaitu beliau RR Suryanti.

Tujuan dan susunan kepengurusan PT LUAS LINE ini bertahan sampai sekarang ini, dengan mengemban sebagai perusahaan yang dengan sepenuh hati berusaha menjadi terdepan dan terpercaya, serta membantu kemajuan Nusantara, PT LUAS LINE berkomitmen memberikan pelayanan terbaik, terpercaya, efektif, serta efisien.

4.1.2 Profil PT. Luas Line

Nama Perusahaan: PT. LUAS LINE SURABAYA

Alamat : Jl.Sawahan Baru 2/72 A Surabaya

Telepon : (031) 5479461

Fax : (031) 99142581

E mail : luaslinesby@yahoo.co.id

Web : luasline.com

4.1.3 Visi dan Misi PT. Luas Line

1. Visi Perusahaan :

PT.Luas Line menjadi Perusahaan Pelayaran nasional terdepan dan terpercaya, serta mampu membantu kemajuan Nusantara

2. Misi Perusahaan :

- a. Mengedepankan pelayanan yang ramah dan komunikasi yang baik kepada pelanggan dengan efektif dan efisien
- b. Memberi pelayanan terbaik dalam memenuhi kebutuhan jasa transportasi laut yang di dasarkan tanggung jawab dan etika bisnis yang baik

- c. Menyediakan tenaga kerja yang baik dan profesional
- d. Menciptakan suasana lingkungan kerja yang baik dan mengedepankan keselamatan dan kesehatan kerja
- e. Membantu dan mendukung program pemerintah di bidang pelayaran

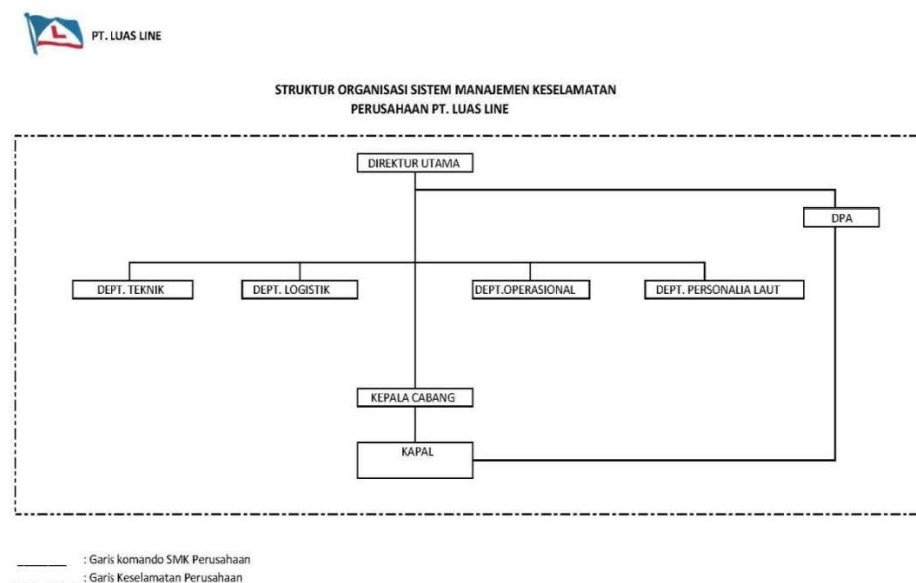
4.1.4 Struktur Organisasi PT. Luas Line

Struktur organisasi adalah sistem yang harus diterapkan oleh manajer untuk menggerakkan aktivitas menuju tujuan bersama. faktor yang mempengaruhi struktur organisasi, yaitu:

Pembagian kerja adalah sejauh mana tugas-tugas dalam suatu organisasi didistribusikan di antara posisi-posisi yang berbeda.

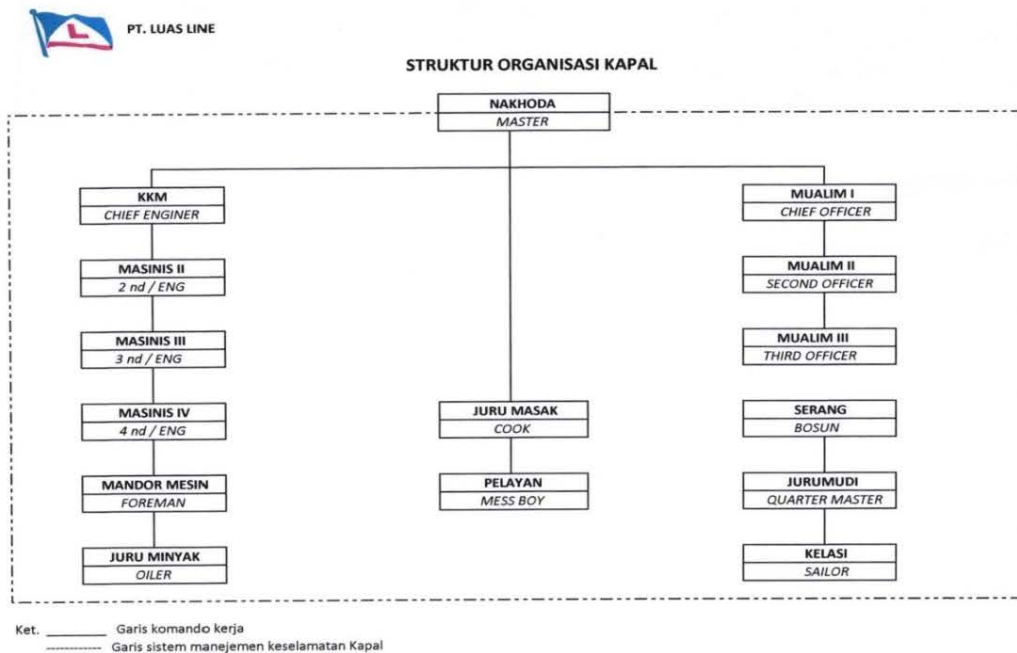
Hirarki adalah garis wewenang yang berkesinambungan yang terbentang dari level tertinggi organisasi hingga level terendah dan menjelaskan hubungan antara pelapor dan penerima informasi (Nurhayati dan Darvansya, 2013).

Adapun struktur organisasi pada PT. Luas Line adalah :



Gambar 4. 1 Struktur Organisasi PT. Luas Line

D. Struktur Organisasi Kapal



Gambar 4. 2 Struktur Organisasi Kapal PT.Luas line

1. JOB DESC KANTOR

A. DIREKTUR

- 1) Bertanggung jawab atas semua kegiatan perusahaan, pengambilan keputusan akhir atas kebijaksanaan umum perusahaan.
- 2) Pemegang tugas koordinasi umum, pembinaan, pengarahan serta pengendalian organisasi untuk mewujudkan kebijakan dan sasaran perusahaan.
- 3) Menjamin mutu perusahaan, termasuk sistem manajemen keselamatan secara menyeluruh.
- 4) Menyediakan sumber daya dan sarana/prasarana yang diperlukan
- 5) untuk pelaksanaan sistem manajemen keselamatan.

- 6) Memonitor dan evaluasi perkembangan bisnis usaha, baik kondisi saat ini maupun yang akan datang dalam rangka perkembangan usaha.
- 7) Mengawasi dan mengendalikan anggaran biaya.
- 8) Mengadakan pertemuan dengan para manajer dan staff kantor,serta mengambil tindakan atas saran yang diberikan oleh mereka, untuk kemampuan operasi secara menyeluruh.

B. DESIGNATED PERSON ASHORE (DPA)

- 1) Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) perusahaan dan kapal.
- 2) Mengkordinasi familiarisasi dan pelatihan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK).
- 3) Kendali dokumen Sistem Manajemen Keselamatan (SMK)
- 4) Mengkoordinir internal audit.
- 5) Mengkoordinir tinjauan manajemen.
- 6) Memimpin team tanggap darurat.
- 7) Memonitor pelaksanaan safety drill dan safety meeting di atas kapal.
- 8) Penghubung antara top management dan crew kapal.
- 9) Koordinasi pelaksanaan eksternal audit (Sertifikasi)

C. DEPARTEMEN OPERASIONAL

- 1) Menyusun pola trayek dan jadwal armada kapal.
- 2) Mengevaluasi laporan pelayaran (Voyage Raport)
- 3) Monitoring posisi kapal (Noon Position)
- 4) Melakukan komuikasi rutin dengan armada kapal.
- 5) Mengkoordinir kegiatan bongkar, muat pelabuhan dan perusahaan bongkar muat.
- 6) Mengatur surat-surat kapal dan dokumen cargo.
- 7) Mensuplai dokumen nautis yang diperlukan

D. DEPARTEMEN PERSONALIA

- 1) Mengkoordinir dan mengadakan seleksi penerimaan crew kapal sesuai kebutuhan kapal.
- 2) Memberikan familiarisasi ISM Code crew kapal sebelum bergabung diatas kapal.
- 3) Memberikan penjekasan tentang gaji, premi, tunjangan lainnya yang di berikan kepada crew kapal.
- 4) Membawahi kondite crew kapal dan harus dilampiri checklist kondite crew kapal.
- 5) Mengatur penyelenggaraan program pendidikan dan pelatihan untuk crew kapal apabila dibutuhkan.
- 6) Menjelaskan kepada crew kapal mengenai peraturan dan kebijakan perusahaan.

E. DEPARTEMEN LOGISTIK

- 1) Menerima permintaan kebutuhan kantor dan kapal serta melakukan pengadaan dan pendistribusian baik permintaan kantor mapupun permintaan kapal.
- 2) Mengendalikan permintaan kapal.
- 3) Mengirim permintaan kapal dan kendali tanda terima.
- 4) Mengendalikan penyimpanan material / stock opname.
- 5) Inventarisasi barang / alat kantor dan kapal-kapal milik atau negara.

F. DEPARTEMEN TEKNIK

- 1) Memproses permintaan kapal yang sudah disetujui.
- 2) Mengendalikan laporan perawatan dan kerusakan kapal.
- 3) Mengupdate PMS dan koordinasi dengan owner surveyor.
- 4) Mengendalikan perbaikan kapal docking & repair list.
- 5) Melakukan Inspeksi kapal & membuat laporannya.

G. DEPARTEMEN KEUANGAN

- 1) Mengkoordinir, mengarahkan dan mengawasi pelaksanaan tugas dan tanggung jawab yang berada dibawah koordinasi langsung Direktur, meliputi antara lain :
- 2) Memeriksa anggaran pendapatan dan anggaran biaya.
- 3) Penyelesaian dana untuk kelancaran operasional.
- 4) Peningkatan efisiensi.
- 5) Penerapan system akuntansi sesuai kebutuhan.
- 6) Pengelolaan administrasi pajak secara tepat dan baik.
- 7) Melakukan usaha insentif agar dicapai optimal :
- 8) Setoran cabang dan agen.
- 9) Skala prioritas penggunaan dana.
- 10) Pengendalian anggaran.
- 11) Menyelenggarakan penyusunan rencana kerja dan anggaran.
- 12) Menyelenggarakan, mengumpulkan dan penyusunan rencana kerja tahunan dan unit kerja, cabang dan perwakilan.
- 13) Menyusun dan menyampaikan usulan rencana anggaran perusahaan.
- 14) Menyampaikan evaluasi atas realisasi anggaran biaya secara periodik.
- 15) Membina hubungan baik dengan lembaga keuangan dan instansi dalam rangka operasi keuangan.
- 16) Membina kerjasama yang harmonis dan saling mendukung dengan para manajer.

H. KEPALA CABANG

- 1) Mengawasi serta melakukan koordinasi dari kegiatan operasional kapal di cabang.
- 2) Memimpin kegiatan pemasaran dalam kantor cabang.
- 3) Menerapkan ISM Code di kantor cabang.

- 4) Memonitor segala kegiatan operasional perusahaan di kantor cabang.
- 5) Memberikan solusi terhadap berbagai permasalahan kantor cabang.

Observasi terhadap kinerja karyawan cabang dan memberikan penilaian terhadap kinerja bawahannya.

2. JOB DESC CREW KAPAL (DECK)

A. NAKHODA

- a) Melaksanakan kebijakan perusahaan dalam bidang keselamatan dan perlindungan lingkungan.
- b) Memotivasi awak kapal agar selalu memperhatikan dan mematuhi ketentuan Sistem Manajemen Keselamatan sesuai dengan peraturan dan prosedur terkait sebagai seorang yang diberi tanggung jawab untuk pengelolaan dokumen di atas kapal.
- c) Membuat/menerbitkan instruksi dan perintah yang memadai untuk pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan, secara jelas dan mudah dipahami.
- d) Memeriksa dan memastikan agar persyaratan yang ditentukan dalam Sistem Manajemen Keselamatan diperhatikan dan melaksanakannya.
- e) Meneliti kembali Sistem Manajemen Keselamatan dan melaporkan kekurangannya kepada DPA.
- f) Memeriksa dan mengawasi kegiatan naik/ turun penumpang dan kendaraan terutama:
 - 1) Dalam hal keselamatan penumpang dan barang.
 - 2) Ketertiban dan keamanan .

- 3) Meyakinkan bahwa kendaraan terikat dengan baik sebelum berlayar.
- 4) Trim dan Stabilitas kapal dalam posisi aman

B. MUALIM I

- 1) Menyelenggarakan tugas jaga navigasi.
- 2) Administrasi, pengawasan, pengoperasian yang aman dan ekonomis di dek Departemen, pemeliharaan semua ruangan dan perlengkapan di bawah tanggung jawabnya, dan ketepatan waktu dalam mempersiapkan
- 3) semua ruangan serta mengadakan pencatatan secara teliti dan benar.
- 4) Menyelenggarakan Buku Harian dek, Buku Olah Gerak, Buku Catatan Minyak dan Buku-buku catatan lainnya, yang ada kaitannya dengan Departemen dek dengan baik dan benar
- 5) Memeriksa dan mengawasi kegiatan embarkasi penumpang dan kendaraan , selesai pemuatan meyakinkan bahwa stabilitas kapal dalam keadaan baik.
- 6) Untuk pemeliharaan dari semua perlengkapan keselamatan, keselamatan jiwa dan pemadam kebakaran. kecuali ditentukan secara khusus untuk Departemen mesin.
- 7) Sebagai Perwira pencegah kecelakaan bekerjasama dengan Masinis I Untuk menjamin kondisi kerja yang aman di atas kapal dan mengawasi semua tingkat pekerjaan. khususnya yang berhubungan dengan kegiatan di deck, agar dilaksanakan dengan aman sesuai dengan kecakapan pelaut yang baik.
- 8) Melaksanakan inspeksi yang dianggap perlu atau yang diperintahkan oleh Nakhoda.
- 9) Mengawasi pelatihan kadet dek.
- 10) Melaksanakan perawatan, pemeliharaan dan pengamanan pada sekoci penolong dan perlengkapannya.

- 11) Melaksanakan pengawasan dan pemeliharaan pada baju pelampung, pelampung keselamatan dan perlengkapannya.
- 12) Melaksanakan pengawasan dan pengamanan pada Life Raft dan perlengkapannya.
- 13) Melaksanakan pengawasan dan pengamanan pada alat-alat isyarat bahaya, selang-selang dan nozzle pemadam, botol-botol pemadam api yang portable dan alat-alat keselamatan jiwa dan pemadam kebakaran lainnya.
- 14) Menyelenggarakan dan memelihara alat-alat keselamatan jiwa dan pemadam kebakaran.
- 15) Menjamin bahwa anak buah Departemen dek sudah lengkap, barang-barang dan perlengkapan cukup untuk pelayaran yang direncanakan, serta mengadakan keamanan siap berlayar semua bagian kapal yang menjadi tanggung jawab Departemen dek, terutama memberikan perhatian khusus terhadap keseimbangan kapal (stabilitet kapal), penutupan kedap air, seperti : lobang bukaan tangki ceruk (peak) tangki muatan/ bahan bakar.

C. MUALIM II

- 1) Melaksanakan tugas jaga berlayar.
- 2) Melaksanakan tugas jaga di pelabuhan.
- 3) Mempersiapkan perencanaan pelayaran sesuai petunjuk dari Nakhoda.
- 4) Melaksanakan perawatan dan pemeliharaan peralatan navigasi termasuk bendera-bendera dan alat-alat isyarat.
- 5) Menarik garis haluan di peta berdasarkan petunjuk dan persetujuan dari Nakhoda.
- 6) Memeriksa tersedianya peta-peta dengan koreksi terakhir BPI & NTM dan buku -buku navigasi untuk keperluan pelayaran

yang direncanakan dan melakukan koreksi sesuai dengan Informasi terakhir yang ada di kapal.

- 7) Menentukan posisi kapal tengah hari dan menyiapkan laporan posisi tengah hari.
- 8) Merawat dan memelihara semua peralatan dan perlengkapan navigasi serta menyiapkan semua laporan dan pencatatan yang terkait termasuk:
 - a) Gyro compass dan perlengkapannya
 - b) Magnetic Compass dan perlengkapannya.
 - c) Radar dan perlengkapannya termasuk peralatan anti tubrukan (ARPA)
 - d) Decca Navigator.
 - e) Satelit Navigator.
 - f) Global Positioning System (GPS).
 - g) Chronometer dan Jam Kapal.
 - h) Barometer dan semua Peralatan Meteorologi.
 - i) Echo Sounder.
 - j) Speed Log.
 - k) Sextant dan Azimuth.
 - l) Lampu - lampu Navigasi.
 - m) Perlengkapan Facsimile Cuaca.
 - n) Perlengkapan NAVTEX.
 - o) Perlengkapan pemeriksa kesehatan
 - p) ECDIS dan perlengkapannya.

D. BOSUN / SERANG

- 1) Pengaturan dan pelaksanaan pemeliharaan rutin dek, pengawasan kerja harian Juru mudi dan Kelasi.
- 2) Pengaturan tugas Juru Mudi dan Kelasi dalam rangka pengaturan bongkar muat, sandar / labuh dan mengevaluasi hasil kerja mereka.

- 3) Siaga di haluan pada saat kapal olah gerak dan menyiapkan jangkar pada saat lego / hibob.
- 4) Merawat kapal, tugas di haluan untuk jangkar dalam posisi kapal olah gerak dan mencatat serta melaporkan semua pelaksanaan kerjanya kepada Mualim I.

E. JURU MUDI

- 1) Pada saat Kapal berlayar, bertugas jaga di anjungan melaksanakan siaga dan menangani ke mudi kapal.
- 2) Menyiapkan bendera-bendera, alat- alat pemadam didek dan perlengkapan lainnya seperti yang diperintahkan oleh Mualim I atau Mualim Jaga.
- 3) Memelihara dan menjaga kebersihan di anjungan serta bagian-bagian kapal lainnya seperti yang diperintahkan oleh Mualim I.
- 4) Menerima dan menghitung secara rutin dengan teliti mengenai air tawar di atas kapal.
- 5) Menghidupkan / mematikan penerangan di dek dan Navigasi.
- 6) Mencatat dan melaporkan semua pelaksanaan kerjanya kepada Mualim I.

F. KELASI

- 1) Menjaga kebersihan dek, gang akomodasi, ruangan kamar mandi dan WC umum dan membuang sampah.
- 2) Mengetok, menyikat dan mengecat dek, lambung, railing, pipa-pipa, struktur serta peralatan dek lainnya.
- 3) Memberi pelumasan sling, derek, engsel-engsel pintu dan peralatan dek lainnya.
- 4) Siaga di haluan pada saat kapal olah gerak dan menyiapkan jangkar dan tali tambat dalam rangka sandar dan labuh.
- 5) Memantau volume minyak pada waktu jaga muat / bongkar.

- 6) Memasang / melepas selang muatan.
 - 7) Mengawasi ketegangan tali pada waktu kapal sandar.
 - 8) Mengawasi tangga kapal dan tangga pandu pada waktu kapal berlabuh / sandar.
 - 9) Melaksanakan / menjaga keamanan kapal , ronda keliling dek pada saat kapal sandar / berlabuh.
- B. JOB DESC CREW KAPAL (KOKI DAN PELAYAN)

G. KOKI

- 1) Bertanggung jawab dan memastikan bahwa persediaan makanan di atas kapal tercukupi.
- 2) Memastikan bahwa makanan selama berlayar aman dan tidak rusak.
- 3) Bertanggung jawab kepada Nahkoda bahwa makanan yang dimasak aman dan bergizi sesuai kebutuhan crew kapal.
- 4) Bertanggung jawab terhadap alat-alat masak kapal agar tetap bias digunakan.
- 5) Bertanggung jawab terhadap kebersihan dapur dan ruang makan kapal.

3. JOB DESC CREW KAPAL (MESIN)

A. MASINIS I (KEPAL KAMAR MESIN)

- 1) Melakukan tugas jaga di kamar mesin pada waktu kapal berlayar dan di pelabuhan jika ditetapkan demikian.
- 2) Kondisi dan pemeliharaan mesin induk, dan perlengkapannya.
- 3) Keselamatan dan efisiensi kegiatan Departemen Mesin sesuai dengan pengarahan dan kebijakan Perusahaan dan yang ditetapkan oleh KKM.

- 4) Semua pekerjaan pemeliharaan yang berkaitan dengan tugas Departemen Mesin dan untuk pengawasan yang semestinya terhadap semua personil yang melaksanakan pekerjaan tersebut, terkecuali hal-hal tertentu yang telah ditetapkan menjadi tugas Masinis II.
- 5) Sebagai Masinis I bertanggung jawab dalam pencegahan kecelakaan bersama Mualim-I Untuk memastikan kondisi kerja yang aman di atas kapal, agar memperhatikan bahwa semua pekerjaan, terutama yang berhubungan dengan kegiatan Departemen Mesin dilaksanakan dengan aman.
- 6) Melakukan tugas-tugas dan pekerjaan pemeliharaan sesuai jadwal pemeliharaan terencana / PMS.
- 7) Kondisi dan pemeliharaan pompa-pompa, alat pemindahan panas (heat exchanger) dan perlengkapannya.
- 8) Melaksanakan tugas-tugas dan pekerjaan pemeliharaan sesuai jadwal pemeliharaan terencana/PMS.
- 9) Melaporkan dan mencatat pemakaian bahan bakar dan minyak pelumas kepada KKM.
- 10) Merencanakan permintaan bunker dan minyak pelumas.
- 11) Pengoperasian dan pencatatan indikator pesawat-pesawat kelistrikan.
- 12) Pengoperasian, menjalankan sistem mesin pendingin, sistem air condition, panel listrik dan elektro motor.
- 13) Menyiapkan dan mengganti lampu-lampu penerangan dan lampu-lampu navigasi apabila ada yang padam.

B. MASINIS II

- 1) Melakukan tugas jaga di kamar mesin pada waktu kapal berlayar dan di pelabuhan jika ditetapkan demikian.
- 2) Kondisi dan pemeliharaan motor bantu, air compressor, pesawat-pesawat darurat dan perlengkapannya.

- 3) Melakukan tugas-tugas dan pekerjaan pemeliharaan sesuai jadwal pemeliharaan terencana PMS.
- 4) Kondisi dan pemeliharaan pipa-pipa dan tangki-tangki dan perlengkapannya.
- 5) Kebersihan ruangan-ruangan mesin .

C. MASINIS III

- A. Melakukan tugas jaga di kamar mesin pada waktu kapal berlayar dan di pelabuhan jika ditetapkan demikian.
- B. Kondisi dan pemeliharaan pompa-pompa, alat pemindahan panas (heat exchanger) dan perlengkapannya.
- C. Melaksanakan tugas-tugas dan pekerjaan pemeliharaan sesuai jadwal pemeliharaan terencana/PMS.
- D. Melaporkan dan mencatat pemakaian bahan bakar dan minyak pelumas kepada KKM.
- E. Merencanakan permintaan bunker dan minyak pelumas.

F. MANDOR MESIN

- 1) Pelaksanaan perawatan peralatan serta menjaga kebersihan / ketertiban dilingkungan Departemen Mesin.
- 2) Pengawas kerja harian juru mesin dan mengatur serta membuat jadwal tugas jaga juru mesin.
- 3) Mengevaluasi hasil kerja Mekanik bengkel dan juru mesin.

G. JURU MINYAK

- 1) Melaksanakan perintah kerja Masinis Jaga pada waktu tugas jaga.
- 2) Menguasai, mengatasi dan mencatat semua alat-alat indikator pesawat yang sedang berjalan dan memeriksa minyak pelumas.
- 3) Melaporkan kepada Masinis Jaga apabila ada kelainan-kelainan pada pesawat yang sedang berjalan .

- 4) Melaksanakan pekerjaan harian dikamar mesin.
- 5) Membantu setiap ada tugas yang diperlukan pada waktu olah gerak dan harus berada di kamar mesin.
- 6) Membantu mencegah pencemaran laut dan keselamatan kerja.
- 7) Melaksanakan kebersihan pesawat-pesawat, peralatan kerja serta kamar mesin
- 8) Melaksanakan tugas-tugas lainnya seperti yang diperintahkan oleh Masinis I atau Masinis jaga.

4.2 Analisis Data

Data primer pada peneliti ini berupa kuesioner yang disebar ke 34 responden abk Km.Kendhaga Nusantara 12 PT. Luas line Surabaya. Berikut jumlah persentase responden berdasarkan jenis kelamin :

Tabel 4. 1 Jumlah Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Jumlah Responden	Persentase
Laki-laki	33	97,1%
Perempuan	1	2,9%
Total	34	100%

Sumber : Data Primer Diolah Sendiri (2023)

Diketahui pada tabel di atas dari 33 responden secara keseluruhan terdapat 33 responden yang berjenis kelamin laki-laki dengan persentase sebesar 97,1% dan 1 responden berjenis kelamin perempuan dengan persentase sebesar 2,9% sedangkan jumlah persentase responden berdasarkan usia yakni sebagai berikut :

Tabel 4. 2 Jumlah Responden Berdasarkan Usia

Rentang Usia (tahun)	Jumlah Responden	Persentase
21-30	25	73,5%
31-40	5	14,7%
41-55	4	11,8%
Total	34	100%

Sumber : Data Primer Diolah Sendiri (2022)

Diketahui pada tabel di atas dari 34 responden secara keseluruhan yang berusia 21-30 tahun berjumlah 25 responden dengan persentase sebesar 73,5%, yang berusia 31-40 tahun berjumlah 5 responden dengan persentase sebesar 14,7%, dan yang berusia 41-55 tahun berjumlah 4 responden dengan persentase sebesar 11,8% sedangkan jumlah persentase responden berdasarkan pendidikan terakhir yakni sebagai berikut :

Tabel 4. 3 Jumlah Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

Pendidikan terakhir	Jumlah Responden	Persentase
SLTA	20	58,8%
Diploma	11	33,3%
Sarjana	3	9,1%
Total	34	100%

Sumber : Data Primer Diolah Sendiri (2023)

Diketahui pada tabel di atas dari 34 responden secara keseluruhan terdapat 20 responden yang pendidikan terakhir SLTA dengan persentase sebesar 58,8%, terdapat 11 responden yang pendidikan terakhir Diploma

dengan persentase sebesar 33,3%, dan terdapat 3 responden yang pendidikan terakhir Sarjana dengan persentase sebesar 9,1% .

4.2.1 Hasil Uji Statistik Deskriptif

Sebagaimana dijelaskan dalam definisi oprasional variabel penelitian ini yaitu sistem rekrutmen offline (X1), sistem rekrutmen online (X2), dan kinerja crew (Y). Yang ditunjukkan sebagai berikut :

Tabel 4. 4 Rekrutmen Offline PT.Luas line Surabaya (X1)

No	Pertanyaan	Skala Nilai					Total
		SB	B	CB	TB	STB	
1.	Bagaimana proses rekrutmen offline crew Km.Kendhaga Nusantara 12 PT.Luas line Surabaya ?	11	21	2	0	0	34
		32,4%	61,8%	5,9%	0%	0%	100%
2.	Bagaimana Metode rekrutmen Offline crew Km.Kendahaga Nusantara 12 Pt.Luas line Surabaya ?	11	21	2	0	0	34
		32,4%	61,8%	5,9%	0%	0%	100%
3.	Bagaimana persyaratan rekrutment Offline yang harus di	12	19	3	0	0	34
		35,3%	55,9%	8,8%	0%	0%	100%

	penuhi crew Km.Kendhaga Nusantara 12 PT.Luas line Surabaya ?						
4.	Bagaimana Tujuan rekrutmen Offline crew Km.Kendhaga Nusantara 12 PT.Luas line Surabaya ?	16	16	2	0	0	34
		47,1%	47,1%	5,9%	0%	0%	100%
5	Bagaimana Penentuan Jumlah dan kualifikasi rekrutmen Offline PT.Luas line Surabaya ?	10	21	3	0	0	34
		29,4%	61,8%	8,8%	0%	0%	100%
6	Bagaimana Hasil rekrutmen Offline crew Km.kendhaga Nusantara 12 PT.Luas line Surabaya ?	11	19	4	0%	0%	34
		32,4%	55,9	11,8%	0%	0%	100%

Sumber : Data Primer Diolah SPSS (2023)

Untuk Indikator “Bagaimana proses rekrutmen offline crew Km.Kendhaga Nusantara 12 PT.Luas line Surabaya” Jawaban Sangat Baik sebanyak 11 yaitu 32,4%, yang menjawab Baik sebanyak 21 yaitu 61,8%, dan yang menjawab Cukup baik sebanyak 3 yaitu 5,9%.

Untuk indikator Bagaimana Metode rekrutmen Offline crew Km.Kendahaga Nusantara 12 Pt.Luas line Surabaya” Jawaban Sangat

Baik sebanyak 11 yaitu 32,4%, jawaban Baik sebanyak 21 yaitu 61,8%, dan jawaban Cukup baik sebanyak 2 yaitu 5,9%.

Untuk indikator “Bagaimana persyaratan rekrutment Offline yang harus di penuhi crew Km.Kendhaga Nusantara 12 PT.Luas line Surabaya” jawaban Sangat Baik sebanyak 12 yaitu 35,3%, jawaban Baik 19 yaitu 55,9%, jawaban Cukup Baik sebanyak 3 yaitu 8,8%.

Untuk indikator “Bagaimana Tujuan rekrutmen Offline crew Km.Kendhaga Nusantara 12 PT.Luas line Surabaya” Jawaban sangat baik sebanyak 16 yaitu 47,1%, jawaban Baik sebanyak 16 yaitu 47,1%, dan jawaban Cukup Baik 2 yaitu 5,9%.

Untuk Inndikator “Bagaimana Penentuan Jumlah dan kualifikasi rekrutmen Offline PT.Luas line Surabaya” jawaban Sangat Baik 10 yaitu 29,4 %, jawaban Baik yaitu 21 yaitu 61,8% dan Jawaban Cukup Baik 3 yaitu 8,8%.

Untuk Indikator “Bagaimana hasil rekrutmen offline crew Km.Kendhaga Nusantara 12 PT.Luas line Surabaya” Jawaban sangat baik sebanyak 11 yaitu 32,4%, jawaban Baik sebanyak 19 yaitu 55,9% dan jawaban Cukup Baik sebanyak 4 yaitu 11,8%.

Tabel 4. 5 Rekrutmen Online PT.Luas line Surabaya (X2)

No	Pertanyaan	Skala Nilai					Total
		SB	B	CB	TB	STB	
1.	Bagaimana proses rekrutmen online crew Km.Kendhaga Nusantara 12 PT.Luas line Surabaya ?	12	20	2	0	0	34
		35,3%	58,8%	5,9%	0%	0%	100%

2.	Bagaimana Metode rekrutmen Online crew Km.Kendahaga Nusantara 12 Pt.Luas line Surabaya	9	22	3	0	0	34
		26,5%	64,7%	8,8%	0%	0%	100%
3.	Bagaimana persyaratan rekrutment Online yang harus di penuhi crew Km.Kendhaga Nusantara 12 PT.Luas line Surabaya ?	11	19	4	0	0	34
		32,4%	55,9%	11,8%	0%	0%	100%
4.	Bagaimana Tujuan rekrutmen Online crew Km.Kendhaga Nusantara 12 PT.Luas line Surabaya ?	15	16	3	0	0	34
		44,1%	47,1%	8,8%	0%	0%	100%
5	Bagaimana Penentuan Jumlah dan kualifikasi rekrutmen Offline PT.Luas line Surabaya ?	13	19	2	0	0	34
		38,2	55,9	5,9%	0%	0%	100%

6	Bagaimana Hasil rekrutmen Offline crew Km.kendhaga Nusantara 12 PT.Luas line Surabaya ?	12	20	2	0	0	34
		35,3%	58,8%	5,9%	0%	0%	100%

Sumber : Data Primer Diolah SPSS (2023)

Untuk indikator “Bagaimana proses rekrutmen online crew Km.Kendhaga Nusantara 12 PT.Luas line Surabaya ” jawaban Sangat Baik sebanyak 12 yaitu 35,3%, jawaban Baik sebanyak 20 yaitu 58,8%, dan jawaban Cukup Baik sebanyak 2 yaitu 5,9%,

Untuk indikator “Bagaimana Metode rekrutmen Online crew Km.Kendahaga Nusantara 12 Pt.Luas line Surabaya” jawaban Sangat Baik sebanyak 9 yaitu 26,5%, jawaban Baik sebanyak 22 yaitu 64,7%, dan Jawaban Cukup Baik sebanyak 2 yaitu 5,9%,

Untuk indikator “Bagaimana persyaratan rekrutment Online yang harus di penuhi crew Km.Kendhaga Nusantara 12 PT.Luas line Surabaya” jawaban sangat baik sebanyak 11 yaitu 32,4%, jawaban Baik sebanyak 19 yaitu 55,9%, dan jawaban Cuku Baik sebanyak 4 yaitu 11,8%.

Untuk indikator “Bagaimana Tujuan rekrutmen Online crew Km.Kendhaga Nusantara 12 PT.Luas line Surabaya” jawaban Sangat Baik sebanyak 15 yaitu 44,1%, jawaban Baik sebanyak 16 yaitu 47,1%, dan jawaban Cukup Baik sebanyak 3 yaitu 8,8%.

Untuk Indikator “Bagaimana Penentuan Jumlah dan kualifikasi rekrutmen Offline PT.Luas line Surabaya” jawaban Sangat Baik sebanyak 13 yaitu 38,2 %, jawaban Baik sebanyak 19 yaitu 55,9 % dan Jawaban Cukup Baik sebanyak 2 yaitu 5,9 %.

Untuk Indikator “Bagaimana Hasil rekrutmen Offline crew Km.kendhaga Nusantara 12 PT.Luas line Surabaya” jawaban Sangat Baik sebanyak 12 yaitu 35,3%, jawaban Baik sebanyak 20 yaitu 58,8 % dan Jawaban Cukup Baik sebanyak 2 yaitu 5,9%.

Tabel 4. 6 Indikator Kinerja Crew Km.kendhaga Nusantara 12

PT. Luas Line Surabaya (Y)

No	Pertanyaan	Skala Nilai					Total
		SB	B	CB	TB	STB	
1.	Bagaimana Kualitas Kinerja Crew Km.kendhaga Nusantara 12 PT.Luas line Surabaya ?	16	17	1	0	0	34
		47,1%	50%	2,9%	0%	0%	100%
2.	Bagaimana Kuantitas Kinerja crew Km.kendhaga Nusantara 12 PT.Luas line Surabaya ?	16	17	1	0	0	34
		47,1%	50%	2,9%	0%	0%	100%
3.	Bagaimana ketepatan waktu kinerja crew Km.Kendhaga Nusantara 12 PT.Luas line Surabaya ?	13	17	4	0	0	34
		38,2%	50%	11,8%	0%	0%	100%

4.	Bagaimana	15	16	3	0	0	34
	Efektifitas Kinerja crew Km.kendhaga Nusantara 12 PT.Luas line Surabaya ?	44,1%	47,1%	8,8%	0%	0%	100%
5	Bagaimana	13	18	3	0	0	34
	Kemandirian Kinerja Crew Km.Kendhaga Nusantara 12 PT.Luas line Surabaya ?	38,2%	52,9%	8,8%	0%	0%	100%

Sumber : Data Primer Diolah SPSS (2023)

Untuk indikator “Bagaimana Kualitas Kinerja Crew Km.kendhaga Nusantara 12 PT.Luas line Surabaya ? Jawaban Sangat Baik sebanyak 16 yaitu 47,1%, Jawaban Baik sebanyak 17 yaitu 50%, dan jawaban Cukup Baik sebanyak 1 yaitu 2,9%.

Untuk indikator “Bagaimana Kuantitas Kinerja crew Km.kendhaga Nusantara 12 PT.Luas line Surabaya” jawaban Sangat Baik sebanyak 16 yaitu 47,1%, jawaban baik sebanyak 17 yaitu 50%, dan jawaban Cukup Baik sebanyak 1 yaitu 2,9%.

Untuk indikator “Bagaimana ketepatan waktu kinerja crew Km.Kendhaga Nusantara 12 PT.Luas line Surabaya ” jawaban Sangat Baik sebanyak 13 yaitu 38,2%, jawaban Baik sebanyak 17 yaitu 50%, dan jawaban Cukup Baik sebanyak 4 yaitu 11,8%.

Untuk indikator “Bagaimana Efektifitas Kinerja crew Km.kendhaga Nusantara 12 PT.Luas line Surabaya” jawaban Sangat Baik sebanyak 15 yaitu 44,1%, jawaban Baik sebanyak 16 yaitu 47,1%, dan jawaban Cukup Baik sebanyak 3 yaitu 8,8%

Untuk indikator “Bagaimana Kemandirian Kinerja Crew Km.Kendhaga Nusantara 12 PT.Luas line Surabaya” jawaban Sangat Baik 13 yaitu 38,2%, jawaban Baik sebanyak 18 yaitu 52,9 dan jawaban Cukup Baik sebanyak 3 yaitu 8,8 %

4.2.2 Hasil Uji Data

A. Hasil Uji Validitas

Nilai r_{tabel} dengan jumlah 34 responden maka :

$$r_{\text{tabel}} = N - k$$

keterangan :

N = jumlah responden

k = jumlah variabel

$r_{\text{tabel}} = 34 - 2 = 32$, maka dapat diketahui $r_{\text{tabel}} = 0,329$

Tabel 4. 7 Hasil Uji Validitas

Item	R_{hitung}	Keterangan
Sistem Rekrutmen Offline (X1)		
X1.1	0,787	VALID
X1.2	0,903	VALID
X1.3	0,935	VALID
X1.4	0,887	VALID
X1.5	0,949	VALID
X1.6	0,906	VALID

Sistem Rekrutmen Online (X2)		
X2.1	0,903	VALID
X2.2	0,763	VALID
X2.3	0,830	VALID
X2.4	0,790	VALID
X2.5	0,877	VALID
X2.6	0,903	VALID
Indikator Kinerja crew (Y)		
Y1.1	0,864	VALID
Y1.2	0,934	VALID
Y1.3	0,901	VALID
Y1.4	0,907	VALID
Y1.5	0,871	VALID

Sumber : Data Primer Diolah SPSS (2023)

Berdasarkan tabel di atas maka diketahui bahwa semua item pada variabel di atas memiliki jumlah nilai $r_{hitung} > r_{tabel}$ (0,329) sehingga dapat dinyatakan bahwa semua item pada variabel di penelitian ini dinyatakan valid.

4.2.3 Hasil Uji Reliabilitas

Tabel 4. 8 Hasil Uji Reliabilitas

VARIABEL	<i>Cronbach Alpha's</i>	Keterangan
Sistem Rekrutmen Offline (X ₁)	0,950	RELIABEL
Sistem Rekrutmen Online (X ₂)	0,918	RELIABEL
Indikator Kinerja Crew (Y)	0,937	RELIABEL

Sumber : Data Diolah SPSS (2023)

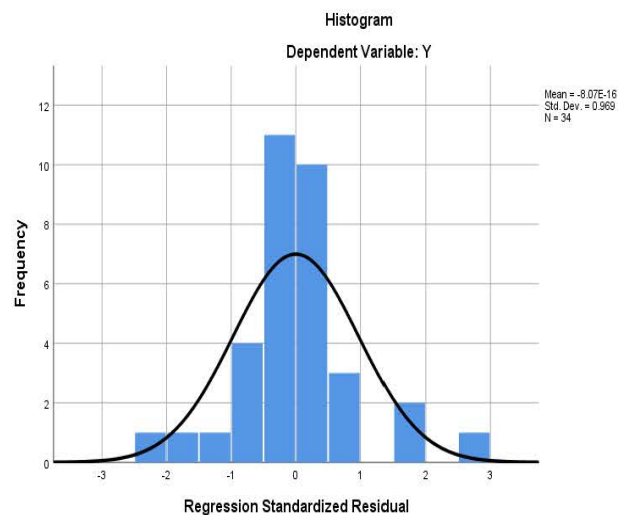
Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa nilai *Cronbach Alpha's* $> 0,60$ maka semua item pada variabel penelitian dianggap reliabel.

4.2.4 Hasil Uji Asumsi Klasik

1. Hasil Uji Normalitas

Menurut Ghozali (2016), uji normalitas dilakukan untuk menguji apakah suatu model regresi memiliki variabel bebas dan variabel terikat atau keduanya berdistribusi normal atau anomali. Jika variabel tidak berdistribusi normal, maka hasil uji statistik akan menurun. Maka dari itu peneliti telah melakukan uji normalitas untuk menguji normal atau tidak normal suatu variabel independen dan variabel dependen adalah sebagai berikut:

1. Histogram

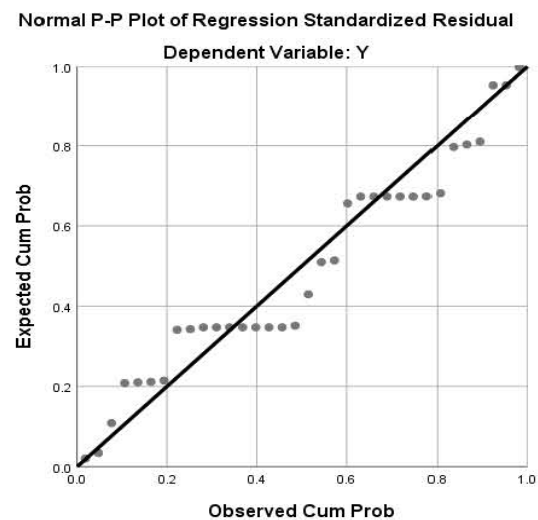


Gambar 4. 3 Histogram Standardize Regression Residual

Sumber : Data Diolah SPSS (2023)

Dengan menggunakan histogram dengan menggambarkan variabel dependen dengan sumbu vertikal sedangkan nilai residual terstandarisasi digambarkan sebagai sumbu horisontal. Jika Histogram Standardize regression residual membentuk kurva seperti lonceng maka nilai residual tersebut membentuk kurva norma.

2. Uji Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



Gambar 4. 4 Hasil Uji Normalitas

Sumber : Data Diolah SPSS (2023)

Berdasarkan grafik di atas dapat diketahui bahwa titik-titik tidak menyimpang dan tidak bertumpukkan mengikuti garis diagonal. Maka dapat disimpulkan bahwa data terdistribusi secara normal.

3. Uji One-Sampel Kolmogorov-Smirnov Tes

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		Unstandardized Residual	
N		34	
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000	
	Std. Deviation	2.34420483	
Most Extreme Differences	Absolute	.153	
	Positive	.153	
	Negative	-.130	
Test Statistic		.153	
Asymp. Sig. (2-tailed)		.042 ^c	
Monte Carlo Sig. (2-tailed)	Sig.	.372 ^d	
	99% Confidence Interval	Lower Bound	.359
		Upper Bound	.384

a. Test distribution is Normal.
b. Calculated from data.
c. Lilliefors Significance Correction.
d. Based on 10000 sampled tables with starting seed 2000000.

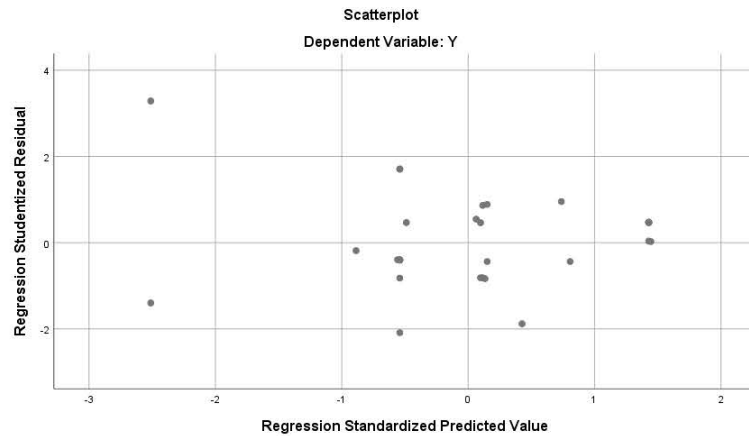
Gambar 4. 5 Hasil Uji One-Sample kolmogrov

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa nilai tolerance pada variabel sistem rekrutmen Offline (X1) sebesar $0,069 < 0,10$ dan nilai VIF sebesar $0,8352 < 10,00$, nilai tolerance pada variabel system rekrutmen Online (X2) sebesar $0,1,302 > 0,10$ dan nilai VIF sebesar $0,832 < 10,00$. Maka dapat disimpulkan bahwa semua variabel bebas pada penelitian ini tidak mengalami gejala multikolinieritas.

4. Uji Heteroskedastisitas

Uji Heteroskedastisitas di gunakan untuk mengetahui ada atau tidaknya penyimpangan asumsi klasik bereteroskedastisitas yaitu adanya ketidaksamaan varian dari residual untuk semua pengamatan pada model regresi.

Prasyarat yang harus terpenuhi dalam model regresi adalah tidak adanya gejala heteroskedastisitas.



Gambar 4. 6 Hasil Uji Heteroskedastisitas

Berdasarkan tabel di atas terlihat bahwa nilai Kolmogorov-Smirnov Test sebesar 0.110 dengan tingkat signifikan 0.200 berarti hal itu menunjukkan bahwa model regresi terdistribusi normal karena tingkat signifikansinya $> 0,05$.

5. Hasil Uji Linearitas

Tabel 4. 9 Hasil Uji Linearitas Variabel system rekrutmen offline (X1)

ANOVA Table			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Y * X1	Between Groups	(Combined)	115.403	8	14.425	2.563	.034
		Linearity	64.858	1	64.858	11.523	.002
		Deviation from Linearity	50.545	7	7.221	1.283	.299
	Within Groups	140.714	25	5.629			
Total			256.118	33			

Sumber : Data Diolah SPSS (2022)

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui nilai Sig. sebesar $0,299 > 0,05$. Maka dapat disimpulkan bahwa variabel system rekrutmen offline (X1) berhubungan secara linear terhadap variabel indicator kinerja crew (Y).

Tabel 4. 10 Hasil Uji Linearitas Variabel system rekrutmen online (X2)

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Y * X2	Between Groups	(Combined)	110.083	6	18.347	3.392	.013
		Linearity	74.745	1	74.745	13.819	.001
		Deviation from Linearity	35.338	5	7.068	1.307	.291
	Within Groups		146.034	27	5.409		
	Total		256.118	33			

Sumber : Data Diolah SPSS (2022)

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui nilai Sig. sebesar $0,291 > 0,05$. Maka dapat disimpulkan bahwa variable Ketepatan waktu (X2) berhubungan secara linear terhadap variable Kepuasan Pelanggan (Y).

Hasil Uji Regresi Linear Berganda

Tabel 4. 11 Hasil Uji Regresi Linear Berganda

Coefficients ^a								
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	9.089	3.572		2.544	.016		
	X1	-.026	.378	-.030	-.069	.945	.120	8.352
	X2	.520	.400	.569	1.302	.203	.120	8.352

a. Dependent Variable: Y

Sumber : Data Diolah SPSS (20223)

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui persamaan regresi pada penelitian ini jika dilihat pada kolom B yakni :

$$Y = 9.089 + 0,026X1 + 0,520X2$$

Persamaan di atas memiliki makna bahwa nilai konstanta pada penelitian ini sebesar 9,089 yang artinya bahwa jika variabel system rekrutmen offline (X1), system rekrutmen online (X2) maka variabel Kinerja crew (Y) akan meningkat sebesar 9,089.

Nilai koefisien regresi pada variabel system rekrutmen offline (X1) sebesar 0,026 pengaruh negatif. Maka dapat dinyatakan jika variabel system rekrutmen offline (X1) meningkat satuan maka variabel indicator kinerja crew (Y) akan meningkat sebesar 0,026.

Nilai koefisien regresi pada variabel system rekrutmen offline (X2) sebesar 0,520 pengaruh positif. Maka dapat dinyatakan jika system rekrutmen online (X2) meningkat satuan maka variabel indicator kinerja crew(Y) akan meningkat sebesar 0,520.

6. Hasil Uji Hipotesis

A. Hasil Uji T

Tabel 4. 12 Hasil Uji T

Coefficients ^a								
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	9.089	3.572		2.544	.016		
	X1	-.026	.378	-.030	-.069	.945	.120	8.352
	X2	.520	.400	.569	1.302	.203	.120	8.352

a. Dependent Variable: Y

Sumber : Data Diolah SPSS (2023)

Berikut cara menghitung nilai t_{tabel} :

$$t_{\text{tabel}} : (\alpha / 2 : n - k - 1)$$

Keterangan :

k : jumlah variabel *independent*

n : jumlah data responden

$$t_{\text{tabel}} : (\alpha / 2 : n - k - 1) = (0,05 / 2 : 34 - 2 - 1) = (0,025:32) = 2,052$$

Perumusan hipotesis pada penelitian ini untuk uji T :

H_0 = sistem rekrutmen offline tidak berpengaruh parsial terhadap kinerja crew KM.Kendhaga Nusantara 12 pada di PT. Luas line surabaya

H1= system rekrutmen berpengaruh parsial terhadap kinerja crew KM.Kendhaga Nusantara 12 pada di PT. Luas line surabaya

Kesimpulan :

Berdasarkan tabel di atas pada kolom t diketahui bahwa nilai t_{hitung} variabel rekrutmen offline (X1) sebesar $0,069 < 2,052$ dan nilai Sig. sebesar $0,945 > 0,05$. Maka dapat disimpulkan bahwa hipotesis pertama ditolak sehingga system rekrutmen offline tidak berpengaruh parsial terhadap kinerja crew KM.Kendhaga Nusantara 12 pada PT.luas line surabaya

Ho = sistem rekrutmen offline tidak berpengaruh parsial terhadap kinerja crew KM.Kendahaga Nusantara 12 pada PT.Luas line Surabaya

H2 = sistem rekrutmen online tidak berpengaruh parsial terhadap kinerja crew KM.Kendahaga Nusantara 12 pada PT.Luas line Surabaya

Kesimpula :

Berdasarkan tabel di atas pada kolom t diketahui bahwa nilai t_{hitung} variabel sistem rekrutmen online (X2) sebesar $1,302 < 2,052$ dan nilai Sig. sebesar $0,203 > 0,05$. Maka dapat disimpulkan bahwa hipotesis pertama ditolak sehingga system rekrutmen online tidak berpengaruh parsial terhadap kinerja crew KM.Kendhaga Nusantara 12 pada PT.luas line surabaya.

B. Hasil Uji F

Tabel 4. 13 Hasil Uji F

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	74.773	2	37.386	6.391	.005 ^b
	Residual	181.345	31	5.850		
	Total	256.118	33			

a. Dependent Variable: Y

b. Predictors: (Constant), X2, X1

Sumber : Data Diolah SPSS (2023)

Berikut cara menghitung nilai F_{tabel} :

$$F_{\text{tabel}} : (k : n - k)$$

Keterangan :

k : jumlah variabel *independent*

n : jumlah data responden

$$F_{\text{tabel}} : (k : n - k) = (2 : 34 - 2) = (2 : 32) = 2,95$$

Perumusan hipotesis untuk uji F pada penelitian ini yakni sebagai berikut :

H_0 = sistem rekrutmen offline dan online tidak saling mempengaruhi simultan terhadap kinerja crew KM.Kendhaga Nusantara 12 pada PT.Luas line Surabaya

H_3 = sistem rekrutmen offline dan online tidak saling mempengaruhi simultan terhadap kinerja crew KM.Kendhaga Nusantara 12 pada PT.Luas line Surabaya

Kesimpulan :

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa nilai F_{hitung} (6.391) > 2,95 dan nilai Sig. (0,005) < 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa hipotesis kedua diterima sehingga variabel sistem rekrutmen offline dan sistem rekrutmen online saling berpengaruh simultan terhadap kinerja crew KM.Kendhaga Nusanatara 12 pada PT.Luas line Surabaya.

7. Hasil Uji Koefisien Determinasi

Tabel 4. 14 Hasil Uji Koefisien Determinasi

Model Summary^b				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.540 ^a	.292	.246	2.419

a. Predictors: (Constant), X2, X1

b. Dependent Variable: Y

Sumber : Data Diolah SPSS (2023)

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa nilai Adjusted R Square sebesar 0,246. Maka variabel Kepuasan Pelanggan (Y) dapat di jelaskan oleh variabel sistem rekrutmen offline (X1) dan sistem rekrutmen online (X2) sebesar 24,6% sisanya dijelaskan 75,4% variabel lain di luar penelitian ini.

4.3 Pembahasan

Responden pada penelitian ini yakni tersebar ke crew Km.kendhaga Nusanatara 12 baik yang di kapal maupun yang sudah off dari kapal Km.Kendhaga Nusanatara 12 pada PT.Luas line sebanyak 34 responden terbagi berdasarkan jenis kelamin yakni 33 responden yang berjenis kelamin laki-laki dengan persentase yang ada 97,1 % dan 1 responden berjenis kelamin Perempuan dengan persentase 2,9 %, jumlah persentase responden berdasarkan usia yakni yang berusia 21-30 tahun berjumlah 25 orang responden dengan persentase 73,5%, yang berusia 31-40 tahun berjumlah 5 orang responden dengan persentase 14,7%, yang berusia 41-55 tahun berjumlah 4 orang responden dengan persentase 11,8% sedangkan jumlah responden berdasarkan Pendidikan terakhir SLTA berjumlah 19 orang responden dengan persentase 57,6%, terdapat 11 orang responden dengan Pendidikan terakhir Diploma dengan persentase 33,3%, dan terdapat 3 orang responden Pendidikan terakhir sarjana dengan persentase 9,1%

4.3.1 Hubungan sistem rekrutmen offline Terhadap kinerja Crew

Berdasarkan hasil uji hipotesis di atas dapat diketahui bahwa nilai t_{hitung} variabel sistem rekrutmen offline (X_1) sebesar $-0,069 < 2,052$ dan nilai Sig. sebesar $0,945 > 0,05$. Maka dapat disimpulkan bahwa hipotesis pertama ditolak sehingga sistem rekrutmen offline tidak berpengaruh parsial terhadap kinerja crew KM.Kendhaga Nusantara 12 pada PT.Luas line Surabaya.

Penelitian ini tidak sejalan dengan apa yang diteliti oleh Fajar Tyas Adi (2021) dalam penelitiannya yang berjudul Pengaruh Kinerja Pelayanan Jasa Keagenan Terhadap Kepuasan Pelanggan Di PT. Citra Abadi Line. Menurutnya, Berdasarkan hasil analisis regresi linier sederhana yang dilakukan, dapat diketahui bahwa nilai koefisien regresi variabel Kinerja Pelayanan (X) adalah 0,812 yang

merupakan nilai positif dengan tanda. t-tabel (2,01) dengan nilai signifikan $<0,001 < 0,05$.

4.3.2 Hubungan sistem rekrutmen online Terhadap kinerja crew

Berdasarkan hasil uji hipotesis di atas dapat diketahui bahwa nilai t_{hitung} variabel sistem rekrutmen online (X2) sebesar $1,302 < 2,052$ dan nilai Sig. sebesar $0,203 > 0,05$. Maka dapat disimpulkan bahwa hipotesis kedua tidak diterima sehingga rekrutmen online tidak berpengaruh parsial terhadap kinerja crew km.Kendhaga Nusantara 12 pada PT.Luas line Surabaya.

Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Aldi Eka Oktavianto (2016) dalam penelitiannya yang berjudul Pengaruh Iklim Organisasi terhadap Kinerja Karyawan Pada PT.Taspen (Persero) Cabang Manado. Menurutnya bahwa budaya organisasi, karakteristik individu dan kepuasan kerja tidak memiliki pengaruh signifikan secara simultan maupun parsial terhadap kinerja karyawan.

4.3.3 Hubungan sistem rekrutmen offline dan sistem rekrutmen online terhadap kinerja crew

Diketahui bahwa nilai F_{hitung} ($6,391 > 2,95$) dan nilai Sig. ($0,005 < 0,05$). Maka dapat disimpulkan bahwa hipotesis kedua tidak diterima sehingga variabel sistem rekrutmen offline dan sistem rekrutmen online tidak saling berpengaruh simultan terhadap kinerja crew dengan nilai koefisien determinasi sebesar 24,6%. Maka variabel Kepuasan Pelanggan (Y) dapat di jelaskan oleh variabel sistem rekrutmen offline (X1) dan variable sistem rekrutmen online sebesar 24,6% sisanya dijelaskan 75,4% variabel lain di luar penelitian ini.