

Pengaruh Penerapan Manajemen Kapal Dan Manajemen Armada Terhadap Optimalisasi Perusahaan

(Studi Kasus PT. PELINDO II Pontianak-Kalimantan Barat)

Slamet Riyadi¹⁾, Muh. Syafril Sanusi²⁾, Eva Susanti³⁾, Haerani⁴⁾

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Jalan Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode pos. 90172
Telp. (0411) 3616975; Fax (0411) 3628732
E-mail: pipmks@pipmakassar.com

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penerapan manajemen kapal, manajemen armada berpengaruh terhadap optimalisasi perusahaan secara simultan pada PT.Pelindo II Pontianak. Metode penelitian menggunakan analisis deskriptif dan analisis regresi berganda (Pamudji Pasaribu, 1983 : 358) : $Y = a_0 + a_1X_1 + a_2X_2 + e_i$. Hasil analisis secara deskriptif menunjukkan bahwa optimalisasi perusahaan di dalam kategori sedang, kemudian manajemen kapal dan manajemen armada dalam kategori sedang dimana manajemen kapal dan manajemen armada memberikan pengaruh yang positif dan signifikan terhadap optimalisasi perusahaan di PT.Pelindo II Pontianak dengan kontribusi masing-masing variabel adalah manajemen kapal sebesar 0.392, dan manajemen armada sebesar 0.299. Sedangkan hasil analisis regresi secara parsial menunjukkan bahwa faktor manajemen kapal adalah faktor yang paling berpengaruh dominan terhadap optimalisasi perusahaan di PT.Pelindo II Pontianak.

Kata Kunci : *Manajemen Kapal, Armada, Optimalisasi, PT.Pelindo.*

1. PENDAHULUAN

Pertumbuhan dunia Pelayaran saat ini tidak terlepas dari pertumbuhan perkenomian yang seiring dengan perkembangan teknologi kemaritiman. Sebagai negara maritim membuat Indonesia telah menjadi sorotan dimata dunia, karena perairan laut menjadi jembatan bagi terhubungnya satu pulau di Indonesia dengan pulau lainnya. Kepemilikan laut yang luas tentu menjadi peluang bagi Indonesia untuk dapat memanfaatkannya guna mencapai kesejahteraan rakyat.

Upaya pemerintah tersebut diantaranya *Pertama*, pembangunan kembali budaya maritim Indonesia; *Kedua*, komitmen menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus membangun kedaulatan pangan laut melalui pengembangan industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai pilar utama; *Ketiga*, komitmen mendorong pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut, pelabuhan laut, logistik, dan industri perkapalan, serta pariwisata maritim; *Keempat*, diplomasi maritim yang mengajak semua mitra Indonesia untuk bekerja sama pada bidang kelautan; dan *kelima*, sebagai negara yang menjadi titik tumpu dua samudera, Indonesia berkewajiban membangun kekuatan pertahanan maritim.

Biro Komunikasi dan Informasi Publik Kementrian Perhubungan pada tanggal 14 April 2011, PT Pelindo II diminta membenahi pengelolaan kapal pandu mereka, menyusul ditemukannya berbagai pelanggaran yang bersifat teknis dan administratif oleh TIM KPLP Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan yang melakukan pemeriksaan di Pelabuhan Tanjung Priok. KPLP juga tidak menemukan jadwal pemeliharaan dan perawatan. Pemakaian kapal juga tidak menggunakan *schedule* yang jelas. Tidak ditemukan juga adanya izin pemakaian frekuensi radio serta tidak ditemukan adanya izin gerak dari syahbandar untuk melakukan penundaan di pelabuhan.

Tentang pengawakan (*crew*) yang bekerja diatas kapal juga tidak sesuai dengan ketentuan. Tidak ada *crew* kapal yang disijil serta tidak sesuai dengan jumlah pengawakan dalam aturan serta sangat terkait dengan *gross tonnage* dan *horse power* serta daerah pelayaran. "Bahkan buku pelaut dan ijazah pelaut di atas kapal-kapal kepanduan tidak ditemukan," kata Sunaryo. Sementara itu dari segi teknis tanda sandar dan tanda pendaftaran kapal tidak terpasang sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Tanda lambung timbul (*plimsoll mark*) tidak terpasang di lambung kiri maupun kanan. Beberapa kapal pandu milik PT Pelindo II diketahui alat navigasinya tidak berfungsi. Jumlah alat pemadam kebakaran juga kurang bahkan *life jacket* tidak dilengkapi dengan ketentuan yang menggunakan lampu dan *whistle*, serta tidak dilengkapi nama kapal. Bahan kamar mesin sangat kotor dan tidak terawat.

2. TINJAUAN TEORITIS

Manajemen adalah sebuah proses yang dilakukan untuk mencapai sebuah tujuan suatu organisasi dengan cara bekerja dalam team. Manajemen kapal adalah sebuah terminology yang memayungi bermacam-macam tipe dan bentuk manajemen yang meliputi semua aspek dari pengoperasian harian suatu kapal. Menurut John M Downard didalam bukunya "*Managing Ships*" *Fairplay Publications 1984*, memberikan pengertian yang ringkas. *Ship Management is the functions of taking care of a ship, i.e responsibility for manning, maintaining, supplying and insuring that the ship is available to the operators for the maximum amount of time possible. Operations is the functions associated with the earning of a ship i.e responsibility for obtaining cargoes, scheduling, stemming or ordering bunkers, making arrangements for the loading and discharge of cargoes and associated port activities and the lay up of ships. The term also includes the sale and purchase and chartering of ships.* Sedangkan Manajemen armada adalah salah satu kegiatan utama dalam bisnis angkutan laut. Tujuan umum manajemen armada pada dasarnya adalah mendapatkan

keuntungan melalui kegiatan dan kemampuan profesional dalam mengelola dan menjalankan kapal-kapal secara ekonomis dan efisien.

Nina Nurhasanah, Asmar Joni, Nur Shabrina. Universitas Esa Unggul, Jakarta. 2017. Persepsi Crew dan Manajemen dalam Penerapan ISM Code Bagi Keselamatan Pelayaran Dan Perlindungan Lingkungan Laut. PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero). International Safety Management Code (ISM Code) merupakan standar peraturan manajemen keselamatan internasional untuk keamanan maupun keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran lingkungan laut yang ditetapkan oleh Dewan Keselamatan Maritim IMO. Tujuan ISM Code adalah untuk menjamin keselamatan di laut, mencegah kecelakaan dan hilangnya jiwa manusia serta menghindari kerusakan lingkungan khususnya lingkungan laut dan serta hilangnya harta benda.

Buana Ma'ruf¹, Sjarief Widjaja, Program Pascasarjana FTK ITS. 2015. Pemodelan Lingkungan Bisnis Galangan Kapal Dengan Menggunakan Metode Analisis Faktor. Hasil penelitian ini menyimpulkan, faktor dominan internal dan eksternal usaha bangunan baru dan usaha reparasi kapal relatif berbeda. Perbedaannya, faktor *process technology* (internal) dan *global restrictions* (eksternal) hanya relevan pada usaha bangunan baru, sedangkan faktor *shipyard location* (internal) hanya relevan pada usaha reparasi kapal.

Ibrahin Hasyim, 2011. Model Agregat Pengembangan Armada Kapal Tanker dan Analisis Dampak Kinerja Korporat: Studi Kasus Angkutan Produk Minyak oleh Perusahaan Pelayaran di Indonesia. Penelitian ini menunjukkan dapat terjadinya perbedaan di antara perusahaan pada interaksi manajemen dan teknologi yang memberi dampak pada kinerja korporat.

3. METODE ANALISIS DATA

Metode pengumpulan data sebagai berikut : Studi Kepustakaan (*Library Research*, Riset Lapangan dan kuisisioner kepada Pegawai

Struktural pada PT.Pelindo II Pontianak, Provinsi Kalimantan Barat. Variabel Bebas (*independent Variabel*). Variabel ini sering juga disebut variabel stimulus. Variabel bebas atau X adalah variabel yang menjadi sebab perubahan yang akan menjelaskan atau mempengaruhi secara positif maupun negatif variabel tidak bebas di dalam pola hubungannya. Yang menjadi variabel bebas dalam penelitian berupa :

X1 = Manajemen Kapal dan X2 = Manajemen Armada.

Variabel Terikat (*Dependent Variabel*). Variabel terikat atau Y adalah variabel yang dijelaskan atau dipengaruhi oleh variabel bebas. Dalam penelitian ini variabel terikatnya : Y = Optimalisasi Perusahaan.

Untuk menganalisis data yang telah diperoleh serta menguji hipotesis yang telah dikemukakan sebelumnya, maka digunakan metode analisis deskriptif dan analisis regresi berganda yang mempunyai formula sebagai berikut (Pamudji Pasaribu, 1983 : 358): $Y = a_0 + a_1X_1 + a_2X_2 + e_i$

Dimana : Y = Optimalisasi Perusahaan

X₁ = Manajemen Kapal

X₂ = Manajemen Armada

a₁-a₂ = Koefisien regresi X₁ -X₂

e_i = Faktor kesalahan

Untuk pengujian hipotesis yang diajukan, dilakukan sebagai berikut :

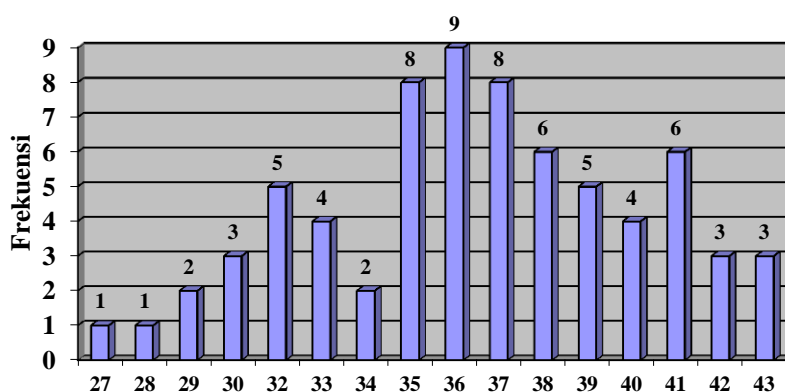
1. Untuk mengukur pengaruh seluruh variabel bebas secara bersamaan terhadap variabel terikat, digunakan uji statistik yaitu uji Fisher (uji-F) dengan derajat kemaknaan (*degree of freedom*) 95 % atau alpha (α)=5 %
2. Untuk melihat kedekatan hubungan antara variabel bebas (*independent variabel*) terhadap variabel terikat (*dependent variabel*) dijelaskan oleh Koefisien Korelasi (R) apabila nilai R > 0,5 berarti hubungan kuat, R = 0,5 berarti hubungan sedang dan R < 0,5 berarti hubungan lemah.
3. Untuk mengestimasi persentase ketergantungan variabel terikat (*dependent variabel*) terhadap variabel bebas (*independent*

variabel) dan konstanta intercept dijelaskan oleh Koefisien Determinasi (R^2) atau (*R-Square*) dan apabila pengaruh intercept dikeluarkan maka R^2 menjadi R^2 terkoreksi (*Adj.R-Square*).

4. Untuk mengukur signifikan pengaruh masing-masing variabel bebas (X_1 - X_4) terhadap variabel terikat (Y), akan digunakan uji statistik yaitu uji student (uji-t).

5. Hasil Penelitian Variabel Manajemen Kapal

Hasil penelitian menunjukkan bahwa skor variabel Manajemen Kapal menyebar antara 27 sampai dengan 43 skor rata-rata adalah 36.3857 dengan simpangan baku atau standar deviasi sebesar 3.8421. Median sebesar 36.50. Oleh karena median lebih besar dari skor rata-rata maka distribusi data menceng ke kanan. Hal itu menunjukkan proporsi Optimalisasi Perusahaan berkualitas baik lebih besar daripada yang kurang baik. Distribusi frekuensi dapat dilihat pada gambar berikut ini.



Manajemen Kapal
Grafik Histogram Frekuensi Manajemen Kapal

Berdasarkan distribusi data yang terlihat pada gambar Grafik di atas, jika dibandingkan dengan nilai rata-rata menunjukkan bahwa skor Manajemen Kapal yang berada di atas skor rata-rata sebanyak 35 responden (50%), yang berada pada kelompok/kelas harga rata-rata sebanyak 9 responden (12.9%), dan yang berada di bawah skor rata-rata sebanyak 26 responden (37.14%). Data pada distribusi frekuensi

Manajemen Kapal selanjutnya dikonversi dalam kategori sangat tinggi, tinggi, sedang, rendah dan sangat rendah, seperti terlihat pada tabel berikut ini.

Tabel Konversi Penilaian Variabel Manajemen Kapal

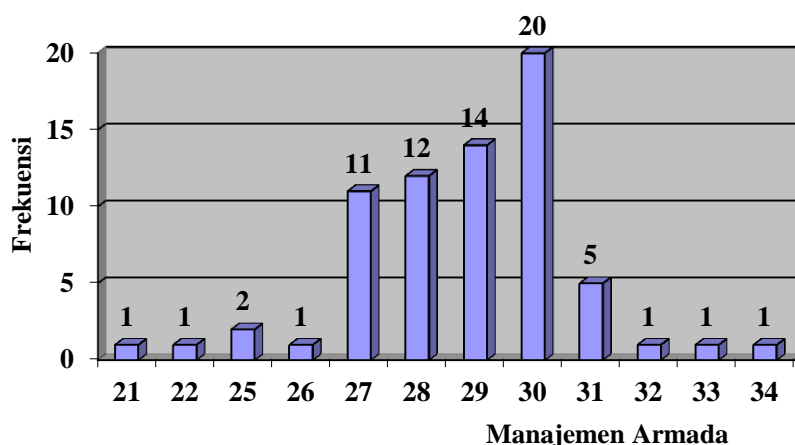
Kategori	Nilai (skor)	Frekuensi	Persentase
Sangat Tinggi	42 - 43	6	8.57
Tinggi	38 - 41	21	30
Sedang	34 - 37	27	38.57
Rendah	30 - 33	12	17.14
Sangat rendah	27 - 29	4	5.71
Jumlah		70	100,00

Sumber : Dianalisis dari data Primer, 2018

Berdasarkan tabel konversi tersebut dapat diketahui bahwa skor Manajemen Kapal yang berada pada kategori sangat tinggi sebanyak 6 orang (8,57%), kategori tinggi sebanyak 21 orang (30,0%), yang berkategori sedang 27 orang (38,57%), rendah 12 orang (17,14%) dan sangat rendah sebanyak 4 orang (5,71%). Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa Manajemen Kapal di Pelindo II (Persero) Pontianak termasuk dalam kategori sedang.

6. Hasil Penelitian Variabel Manajemen Armada

Hasil penelitian menunjukkan bahwa skor variabel Manajemen Armada berada antara 21 sampai dengan 34 harga rata-rata sebesar 28.7429 simpangan baku atau standar deviasi sebesar 2.0690 median sebesar 29,00. Oleh karena median lebih besar dari skor rata-rata rata-rata distribusi data menceng ke kanan. Hal itu menunjukkan proporsi Manajemen Armada berkualitas baik lebih besar daripada yang kurang baik. Sedangkan histogram variabel ini dapat gambarkan seperti pada gambar berikut ini.



Grafik Histogram Frekuensi Manajemen Armada

Berdasarkan grafik di atas, jika dibandingkan dengan skor rata-rata menunjukkan bahwa skor Manajemen Armada yang berada di atas skor rata-rata sebanyak 42 responden (60.00%), yang berada pada di sekitar rata-rata sebanyak 12 responden (17.1%), dan yang berada di bawah skor rata-rata sebanyak 6 responden (8.57%). Data pada distribusi frekuensi Manajemen Armada selanjutnya dikonversi dalam kategori sangat tinggi, tinggi, sedang, rendah, dan sangat rendah seperti terlihat pada tabel berikut ini.

Tabel Konversi Penilaian Variabel Manajemen Armada

Kategori	Nilai (skor)	Frekuensi	Persentase
Sangat	33 - 34	2	2.85
Tinggi	30 - 32	26	37.14
Tinggi	27 - 29	37	52.85
Sedang	24 - 26	3	4.28
Rendah	21 - 23	2	2.85
Sangat rendah			
Jumlah		70	100,00

Sumber : Dianalisis dari data primer, 2018

Berdasarkan tabel konversi tersebut dapat diketahui bahwa skor Manajemen Armada yang berada pada kategori sangat tinggi terjadi pada 2 orang responden (2,85%). Kategori tinggi sebanyak 26 orang (37,14%), kategori sedang sebanyak 37 orang (52,85%), kategori rendah 3 orang (4,28%) dan kategori sangat rendah 2 orang (2,85%). Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa Manajemen Armada di Pelindo II (Persero) Pontianak dalam kategori sedang.

7. ANALISIS HASIL PENELITIAN

Faktor-faktor yang mempengaruhi Optimalisasi Perusahaan yang terdiri atas, Manajemen Kapal dan Manajemen Armada dapat diketahui setelah dilakukan pengujian hipotesis. Pengujian hipotesis menggunakan analisis statistik inferensial dengan teknik analisis regresi linear berganda untuk melihat pengaruh secara bersama-sama kedua variabel bebas terhadap variabel tidak bebas (Optimalisasi Perusahaan). Hasil pengujian hipotesis secara lengkap dapat dilihat pada Lampiran. Untuk mengetahui faktor yang berpengaruh terhadap Optimalisasi Perusahaan, maka dilakukan pengujian yakni dengan menggunakan analisis regresi linear berganda. Hasil analisis regresi linear berganda pengaruh Manajemen Kapal dan Manajemen Armada terhadap Optimalisasi Perusahaan dapat dilihat pada Tabel berikut.

Tabel anova pengaruh Manajemen Kapal dan Manajemen Armada terhadap Optimalisasi Perusahaan.

Model	Sum of Squars	df	Mean square	F	P	R square	R
Regression	687.926	3	229.309	45.770	0.000	0.675	0.822
Residual	330.660	66	5.010				
Total	1018.586	69					

Sumber : data diolah, 2018

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa nilai $P = 0,000 < \alpha$ 0,05. Ini berarti H_0 ditolak dan H_1 diterima. Dengan demikian dapat

disimpulkan bahwa ada pengaruh secara bersama-sama Manajemen Kapal dan Manajemen Armada terhadap Optimalisasi Perusahaan. Selanjutnya nilai R square = 0,675, hal ini berarti bahwa 67,5% variansi variabel Optimalisasi Perusahaan mampu dijelaskan oleh variabel Manajemen Kapal dan Manajemen Armada sedangkan sisanya 32,5% dapat dijelaskan oleh faktor lain di luar model ini. Sedangkan koefisien korelasi $R = 0,822$ berarti korelasi antara variabel dependen dan independen sangat kuat.

Hasil analisis lebih lanjut (uji t) dapat dilihat pada Tabel berikut :

Tabel Coefficients pengaruh Manajemen Kapal (X_1) dan Manajemen Armada (X_2) terhadap Optimalisasi Perusahaan (Y)

Variabel terikat	Variabel Bebas	B	t	Sig
Y	Constant	3.885	1.029	0.307
	X_1	0.763	3.465	0.001
	X_2	0.392	2.543	0.013

Sumber : Data diolah, 2018

Berdasarkan tabel di atas diperoleh persamaan regresi berganda : $\hat{y} = 3,885 + 0,763X_1 + 0,392X_2$. Dari persamaan regresi tersebut diperoleh pengaruh Manajemen Kapal (X_1) dengan nilai koefisien sebesar 0,763 berarti setiap peningkatan Manajemen Kapal sebesar 1 satuan akan meningkatkan Optimalisasi Perusahaan sebesar 0.763, t hitung sebesar 3,465 dengan tingkat signifikansi 0,001 (sig < 0,05) yang menunjukkan bahwa terdapat pengaruh yang positif dan signifikan terhadap Optimalisasi Perusahaan. Manajemen Armada (X_2) dengan nilai koefisien sebesar 0,392 berarti setiap peningkatan Manajemen Armada sebesar 1 satuan akan meningkatkan Optimalisasi Perusahaan sebesar 0,392, t hitung sebesar 2,543 dengan tingkat

signifikansi sebesar 0,013 ($\text{sig} < 0,05$) yang menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang positif dan signifikan antara Manajemen Armada dengan Optimalisasi Perusahaan.

8. PEMBAHASAN

Berdasarkan uraian yang telah dipaparkan di atas, memberi gambaran bahwa faktor Manajemen Kapal dan Manajemen Armada memberikan pengaruh yang positif dan signifikan terhadap Optimalisasi Perusahaan di Pelindo II (Persero) Pontianak dengan kontribusi masing-masing variabel adalah Manajemen Kapal sebesar 0.392, dan Manajemen Armada sebesar 0.299. Hasil penelitian ini didukung oleh penelitian yang dilakukan oleh Nina Nurhasanah (2016), yang menunjukkan bahwa optimalisasi perusahaan dipengaruhi oleh sistem manajemen kapal sebab sistem manajemen yang buruk akan berdampak pada keselamatan pelayaran, untuk itu harus dibuat sistem manajemen yang mampu menciptakan kerjasama yang baik dan erat antara manajemen kapal dan manajemen darat. Penelitian yang selaras dilakukan oleh Indrawan Ahmad Azhar (2014), dimana hasil penelitian menunjukkan bahwa Manajemen Kapal dipengaruhi oleh pemahaman keselamatan awak kapal terhadap penerapan ISM-Code oleh awak kapal PT PELNI. Hasil Penelitian yang serupa dilakukan oleh Tri Achmadi & Ibrahim Hasyim (2015) tentang penerapan strategi manajemen armada dan peningkatan produktivitas dipengaruhi oleh strategi pertumbuhan pendapatan yang berpengaruh terhadap optimalisasi perusahaan. Manajemen Kapal dan Manajemen Armada mempunyai hubungan terhadap Optimalisasi Perusahaan, yang menunjukkan bahwa faktor yang paling berpengaruh terhadap Optimalisasi Perusahaan adalah Manajemen Kapal dimana faktor Manajemen Kapal memberikan kontribusi terbesar yang mempengaruhi Optimalisasi Perusahaan pada Pelindo II (Persero)

Pontianak. Kontribusi masing-masing variabel akan kami jelaskan berikut ini :

Pengaruh Manajemen Kapal terhadap Optimalisasi Perusahaan

Manajemen juga merupakan salah satu fungsi dalam organisasi. Manajemen dapat berlangsung dalam bidang kerja Operasional, Armada, Administrasi Keuangan, Perbekalan, Tata Usaha dan Hubungan Masyarakat. Manajemen Kapal merupakan salah satu tatacara pelayaran sebagai salah satu moda transportasi dalam penyelenggaraannya harus ditata dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang dengan tingkatkebutuhan dan tersedianya pelayananangkutan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, teratur, nyaman dan efisien dengan biaya yang wajar serta terjangkau oleh daya beli masyarakat. Hasil analisis statistik menunjukkan bahwa Manajemen Kapal memberikan pengaruh yang positif dan signifikan serta memberikan kontribusi yang paling besar diantara kedua variabel yang diteliti. Ini menunjukkan bahwa betapa pentingnya Manajemen Kapal dalam meningkatkan Optimalisasi Perusahaan. Pegawai atau Karyawan yang memahami Manajemen kapal cenderung berkinerja dengan baik dalam mencapai tujuan perusahaan, sebaliknya jika pegawai atau karyawan tidak memahami Manajemen Kapal akan cenderung mempunyai kinerja yang rendah, sehingga berdampak pada optimalisasi perusahaan. Secara deskriptif menunjukkan bahwa variabel Manajemen Kapal dalam kategori sedang (signifikan). Ini berarti masih perlu peningkatan pemahaman dan penguasaan Manajemen kapal. Untuk itu variabel pendukung Manajemen Kapal seperti tingkat pendidikan dan pengalaman kerja perlu mendapat perhatian dari pimpinan Pelindo II(persero) Pontianak sehingga pegawai mampu mewujudkan Optimalisasi Perusahaan guna meningkatkan pendapatan perusahaan yang efektif dan efisien.

Pengaruh Manajemen Armada terhadap Optimalisasi Perusahaan

Manajemen Armada Kapal adalah kegiatan utama dalam bisnis angkutan laut mendapatkan keuntungan melalui kegiatan dan kemampuan profesional dalam mengelola dan menjalankan kapal-kapal secara ekonomis. Manajemen Armada merupakan suatu tatanan atau aturan yang berpotensi terhadap pelaksana kegiatan pelayaran. Manajemen Armada ini mungkin dimanfaatkan sepenuhnya atau mungkin juga tidak. Manajemen Armada ini berhubungan erat dengan totalitas daya pikir dan daya fisik yang dimiliki seseorang untuk melaksanakan pekerjaan, jadi berarti bahwa kemampuan setiap orang belum tentu dapat mengerjakan setiap pekerjaan. Faktor pendidikan formal yang telah ditempuh pegawai pelayaran dipandang dapat menggambarkan tingkat kemampuan kerja seseorang. Mengenai hal tersebut Siagian (1995:196), mengatakan bahwa melalui pendidikan formal yang telah ditempuh dapat diperkirakan tingkat dan jenis pengetahuan yang dimiliki seseorang. Hasil analisis statistik menunjukkan bahwa Manajemen Armada memberikan pengaruh yang positif dan signifikan terhadap Optimalisasi Perusahaan. Ini menunjukkan bahwa Manajemen Armada sangat dibutuhkan untuk menunjang Optimalisasi Perusahaan dalam peningkatan pendapatan perusahaan. Secara deskriptif menunjukkan bahwa Manajemen Armada berada dalam kategori sedang. Ini menunjukkan bahwa Manajemen Armada masih perlu ditingkatkan. Untuk itu pimpinan Pelindo II(persero) Pontianak perlu memberikan pelatihan-pelatihan kepada pegawainya baik secara nasional maupun internasional guna meningkatkan Manajemen Armada pegawainya.

9. SIMPULAN

Hasil analisis secara deskriptif menunjukkan bahwa optimalisasi perusahaan dalam kategori sedang. manajemen kapal dan manajemen armada dalam kategori sedang, dimana manajemen kapal dan manajemen armada memberikan pengaruh yang positif dan signifikan terhadap optimalisasi perusahaan pontianak dengan kontribusi masing-masing variabel adalah manajemen kapal sebesar 0.392, dan manajemen armada sebesar 0.299. hasil uji secara simultan menunjukkan bahwa manajemen kapal dan manajemen armada berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap optimalisasi perusahaan. hasil analisis regresi secara parsial menunjukkan bahwa faktor manajemen kapal adalah faktor yang paling berpengaruh dominan terhadap optimalisasi perusahaan di pelindo ii (persero) pontianak

10. SARAN

Terus meningkatkan Optimalisasi Perusahaan, pimpinan perusahaan harus terus meningkatkan intensifikasi pengawasan, hendaknya memberikan kelonggaran dan dorongan kepada semua karyawan untuk melanjutkan pendidikan ke jenjang yang lebih tinggi dan memberikan kesempatan yang seluas-luasnya kepada pegawai untuk mengikuti pelatihan yang berkenaan dengan bidang tugas yang diemban. Perlu penerapan aturan yang ketat terhadap pegawai dan memberikan sanksi yang tegas terhadap pegawai yang melanggar aturan yang telah ditetapkan.

DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Arwinas Dirgahayu, 1999. Petunjuk Penanganan Kapal dan Barang di Pelabuhan, Cetakan Pertama, Penerbit CV. Herindo Ergatama, Jakarta.
- [2]. Buana Ma'ruf¹, Sjarief Widjaja. Program Pascasarjana FTK ITS. 2015. Pemodelan Lingkungan Bisnis Galangan Kapal Dengan Menggunakan Metode Analisis Faktor.
- [3]. Echols, John M. dan Hassan Shadily. 2005. Kamus Inggris Indonesia : An English – Indonesian Dictionary. Jakarta: PT Gramedia.
- [4]. Gaspersz Vincent, 1998 .Manajemen Produktivitas Total, Penerbit Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- [5]. *Ibrahim Hasyim. 2011. Model Agregat Pengembangan Armada Kapal Tanker dan Analisis Dampak Kinerja Korporat*
- [6]. Jay Heizer, Barry Render, 2005. Operations Management, Edisi Ketujuh Buku 1 Penerbit Salemba Empat, Jakarta.
- [7]. M.Syamsul Ma'arif, 2003. Hendri Tanjung. Manajemen Operasi, Penerbit Graziado, Jakarta.
- [8]. Kamaluddin, Rustian. 1986. Ekonomi Transportasi. Penerbit Ghalia Indonesia. Jakarta.
- [9]. Nasution, M.Nur, 1986. Manajemen Transportasi, Edisi Kedua. Penerbit Ghalia Indonesia. Jakarta.

- [10]. Nina Nurhasanah, Asmar Joni, Nur Shabrina. Universitas Esa Unggul, Jakarta. 2017. Persepsi Crew Dan Manajemen Dalam Penerapan Ism Code Bagi Keselamatan Pelayaran Dan Perlindungan Lingkungan Laut. PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero).
- [11]. R.P Suyono, 2003. Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut, Edisi Revisi Penerbit PPM, Jakarta.