

Analisis Pengaruh Kondisi Kerja terhadap Kesejahteraan dan Kinerja Awak Kapal Niaga: Studi Perbandingan Pelayaran Dalam dan Luar Negeri

Hadijah¹, Tatang Suryana¹, Ardiansyah¹, Tri Porwanti¹ dan Malik Abdul Aziz¹

¹Balai Besar Pendidikan Penyegaran dan Peningkatan Ilmu Pelayaran Jakarta, BPSPDM Perhubungan
Jl. Danau Sunter Utara Blok G, Sunter Podomoro, Jakarta Utara 14350, Indonesia

E-mail: *diahpurwanto@yahoo.co.id

Diterima: 18 Januari 2022, disetujui: 25 Mei 2023, diterbitkan online: 30 Juni 2023

Abstrak

Awak kapal yang berkinerja tinggi, bertanggung jawab, berdedikasi, dan terampil, tentu tidak terlepas dari adanya jaminan terpenuhinya kesejahteraan awak kapal, kondisi kerja yang baik dan regulasi yang mendukung. Penelitian ini menggunakan model kuantitatif dengan 334 responden yang terdiri dari awak kapal niaga, kapal berbendera Indonesia, pelayaran dalam negeri, dan 114 responden pelayaran luar negeri. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh kondisi kerja terhadap kinerja awak kapal, pengaruh kondisi kerja terhadap kesejahteraan awak kapal, pengaruh regulasi terhadap kinerja awak kapal, pengaruh regulasi terhadap kesejahteraan awak kapal, pengaruh kesejahteraan terhadap kinerja awak kapal, pengaruh kondisi kerja terhadap kinerja awak kapal melalui kesejahteraan, dan pengaruh regulasi terhadap kinerja awak kapal melalui kesejahteraan. Data kuesioner didapat dengan *convenience* sampling dan diolah dengan menggunakan SEM-PLS. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa kondisi kerja berpengaruh signifikan terhadap kesejahteraan dan kinerja untuk pelayaran rute dalam dan luar negeri. Pengaruh kesejahteraan terhadap kinerja tidak signifikan untuk pelayaran dalam negeri, sedangkan berpengaruh untuk pelayaran luar negeri. Pengaruh regulasi terhadap kinerja untuk pelayaran dalam negeri signifikan dan negatif, dengan adanya peningkatan regulasi, maka awak kapal akan menanggung konsekuensi dari regulasi tersebut yang berdampak pada penurunan kinerja.

Kata kunci: Kesejahteraan awak kapal, kinerja awak kapal, kapal niaga, pelayaran dalam negeri, regulasi perkapalan

Abstract

Analysis of the Effect of Working Conditions on the Welfare and Performance of Commercial Ship Crews: A Comparative Study of Domestic and Overseas Shipping: High-performance, responsible, dedicated, and skilled crews are certainly inseparable from the guarantee of the welfare of the crew, good working conditions, and supportive regulations. This study used a quantitative model with 334 respondents of commercial ship crews of Indonesian-flagged ships shipping domestically and 114 respondents shipping abroad. This study aimed to determine the effect of working conditions on crew performance, the effect of working conditions on crew welfare, the effect of regulations on crew performance, the effect of regulations on crew welfare, the effect of welfare on crew performance, the effect of working conditions on crew performance through welfare, and the effect of regulations on crew performance through welfare. Questionnaire data was obtained by convenience sampling and processed using SEM-PLS. The results of this study show that working conditions have a significant effect on welfare and performance for domestic and foreign route shipping. The effect of welfare on performance is not significant for domestic shipping, while it is impactful for foreign shipping. The effect of regulations on performance for domestic shipping is significant and negative, with the increase in regulations, the crew will bear the consequences of these regulations which have an impact on decreasing performance.

Keywords: Welfare of domestic shipping crews, performance of domestic shipping commercial ship crews, shipping regulations

1. Pendahuluan

Angkutan di perairan merupakan moda transportasi yang mampu membawa muatan dan penumpang dengan jumlah besar, dibanding moda transportasi lainnya, terlebih moda ini dapat mengangkut muatan barang dan orang sampai ke pelosok pulau terpencil dan terluar. Menurut data dari Ditjen Perhubungan Laut, jumlah armada niaga nasional yang terdaftar di Indonesia pada Desember 2019 sebanyak 32.587 kapal. Selanjutnya pada Juli 2022 mencapai 99.611 kapal [1]. Terdapat peningkatan jumlah armada sebanyak 67.024 kapal. Angkutan di perairan, yang dimaksud dalam penelitian ini yakni kapal niaga, tentu harus dilengkapi oleh sumber daya manusia untuk mengoperasikannya, di mana angkutan ini membawa muatan dan orang dengan selamat sampai tujuan. Setiap awak kapal wajib memiliki kompetensi sebelum berlayar dengan mengikuti pendidikan maupun pelatihan, sesuai tingkatan keahlian atau keterampilannya dan setelahnya diberikan sertifikat maupun ijazah sesuai ketentuan. Pada awal kuartal tahun 2021, jumlah pelaut Indonesia diperkirakan sebanyak lebih dari 1,2 juta jiwa, sekitar 28,5% bekerja di perusahaan asing atau pelayaran internasional, sedangkan sisanya bekerja di pelayaran domestik atau pelayaran dalam negeri [2].

Salah satu syarat kelaik-lautan kapal, yaitu terpenuhinya “Kesejahteraan Awak Kapal”. Peran awak kapal sangat penting, oleh karena mereka adalah roda penggerak kapal yang sangat menentukan. Awak kapal merupakan faktor pendukung utama sebuah kapal beroperasi, dan penentu utama mengendalikan muatan agar sampai di tempat tujuan dengan selamat. Awak kapal berani mengambil risiko pekerjaan di perjalanan yang berbahaya terutama jika cuaca buruk, dengan harapan akan mendapatkan imbalan yang seimbang dengan kontribusi dan risiko pekerjaan yang dilakukannya. Tujuan awak kapal bekerja dan memenuhi harapan hidupnya adalah ingin hidup sejahtera. Kesejahteraan awak kapal akan didapatkan dengan baik, apabila selama bekerja, mereka mendapatkan hak-haknya sesuai dengan kontrak yang disepakati, dalam suatu perjanjian kerja laut/kesepakatan antara awak kapal dengan perusahaan. Penelitian tentang kesejahteraan awak kapal sebelumnya telah dilakukan [3]. Hal ini menunjukkan bahwa kesejahteraan awak kapal dipengaruhi banyak aspek mulai dari kondisi tempat kerja, hubungan di antara para awak kapal, jaminan kesehatan, kompensasi, dan promosi.

Kinerja operasional kapal yang baik dapat memberikan dampak positif bagi perusahaan secara keseluruhan. Salah satunya adalah meningkatnya pemenuhan tugas yang diberikan perusahaan kepada karyawannya. Faktor keselamatan dan keamanan di tempat kerja merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi kinerja. Penelitian terkait hal kinerja telah dilakukan sebelumnya [4]. Jika awak kapal merasa aman, nyaman, dan merasa terlindungi dengan baik oleh perusahaan, mereka juga akan tenang dan berkinerja baik. Hasil kajian tentang perlindungan tenaga kerja sektor maritim dari Pusat Penelitian dan Pengembangan Ketenagakerjaan tahun 2018 menunjukkan lebih dari sepertiga (35%) pelaut yang menduduki jabatan rating tidak mengetahui tentang Perjanjian Kerja dan Peraturan Perusahaan, tidak memiliki salinan *copy* PKL (45,4%), awak kapal bekerja selama 9-14 jam sehari (48,8%), jam istirahat kurang dari 10 jam (18,8%), upah rating di bawah Rp 3 juta (26.3%), belum adanya pengawasan ketenagakerjaan sektor maritim, dan belum adanya pedoman mekanisme penyampaian keluhan awak kapal [5].

Perjanjian kerja laut hanya menyebutkan secara umum tidak secara terperinci sehingga perlindungan hukum tenaga kerja di laut kaitannya dengan risiko bahaya di laut belum mencerminkan adanya kepastian hukum [6]. Kesejahteraan pekerja ditetapkan sebagai tujuan umum berlakunya hukum ketenagakerjaan berupa pemenuhan kebutuhan atau keperluan yang bersifat jasmaniah dan rohaniah baik di dalam maupun di luar hubungan kerja, secara langsung atau tidak langsung untuk mendorong produktivitas kerja dalam lingkungan kerja yang aman dan sehat. Poin-poin kesejahteraan ABK sejatinya tercermin dari perjanjian kerja laut (disebut PKL) yang menjadi dasar hubungan kerja [7]. Menurut penelitian terdahulu oleh Ivan Potto dkk., Institut Transportasi dan Logistik (ITL) Trisakti Tahun 2022, yang berjudul “Analisis Sertifikasi Pelaut, Keterampilan, dan Kesejahteraan Awak Kapal Sebagai Variabel Mediasi Terhadap Kinerja Operasional Kapal”, kesejahteraan awak kapal dapat memediasi keterampilan awak kapal terhadap kinerja operasional awak kapal [8].

Berdasarkan penjelasan tersebut, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh kondisi kerja terhadap kinerja awak kapal, pengaruh kondisi kerja terhadap kesejahteraan awak kapal, pengaruh regulasi terhadap kinerja awak kapal, pengaruh regulasi terhadap kesejahteraan awak kapal, pengaruh kesejahteraan terhadap kinerja awak kapal, pengaruh kondisi kerja terhadap kinerja awak kapal melalui kesejahteraan, dan pengaruh regulasi terhadap kinerja awak kapal melalui kesejahteraan.

2. Metodologi

Metodologi yang digunakan dalam penelitian ini meliputi metode pengumpulan data, pengolahan data, dan analisis data. Populasi dalam penelitian ini adalah ABK perwira dan rating di kapal berbendera Indonesia di wilayah perairan dalam negeri Indonesia dan luar negeri. Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah *probability sampling*, yaitu teknik pengambilan sampel dengan menentukan kriteria-kriteria tertentu dengan tujuan untuk menghasilkan sampel yang secara logis dapat dianggap mewakili populasi [9]. Penelitian ini menggunakan data responden 334 ABK dalam negeri dan 114 ABK luar negeri. Perhitungan dan analisis data dalam penelitian ini menggunakan metode analisis regresi *Structural*

Equation Modeling-Partial Least Square (SEM-PLS) menggunakan aplikasi *software SmartPLS 3.0*. Metode statistika SEM didesain untuk menyelesaikan regresi berganda ketika ditemukan permasalahan yang khusus pada data, seperti kecilnya ukuran sampel, dapat digunakan untuk memprediksi model dengan landasan teori yang lemah, dapat dipergunakan pada data yang mengalami “penyakit” asumsi klasik, dapat digunakan untuk ukuran sampel kecil, dan dapat dipergunakan untuk konstruk formatif dan reflektif [10]. Proses permodelan SEM terdiri atas dua tahapan dasar, yaitu validasi model pengukuran dan pengujian model struktural. Model pengukuran (*outer model*) terdiri dari uji validitas dan uji reliabilitas, sedangkan model struktural (*inner model*) menggambarkan hubungan antarvariabel laten berdasarkan teori substansif penelitian.

2.1. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data akan menjelaskan jenis data dan pengambilan data yang digunakan. Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer. Adapun metode pengumpulan data dilakukan dengan kuesioner. Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk jawabnya. Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang efisien bila peneliti tahu dengan pasti variabel yang akan diukur dan tahu apa yang bisa diharapkan dari responden [11]. Kuesioner penelitian ini menggunakan skala Likert dengan empat skala *scoring*.

2.2. Pengolahan Data

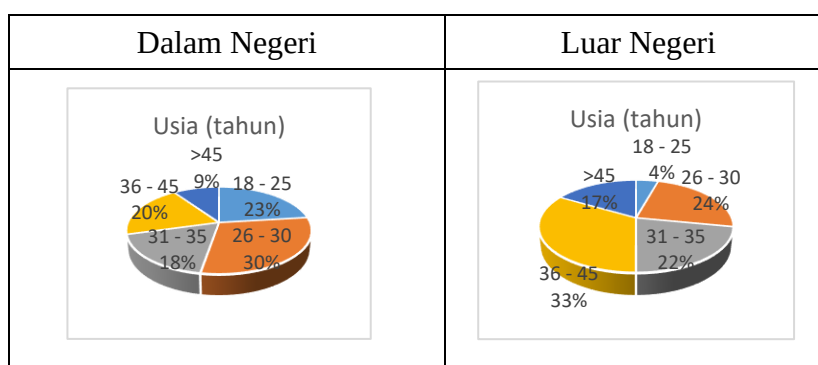
Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kuantitatif. Penelitian kuantitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti populasi atau sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif atau statistik dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan. Jadi, disebut metode kuantitatif karena data penelitian berupa data angka-angka dan analisis menggunakan statistik.

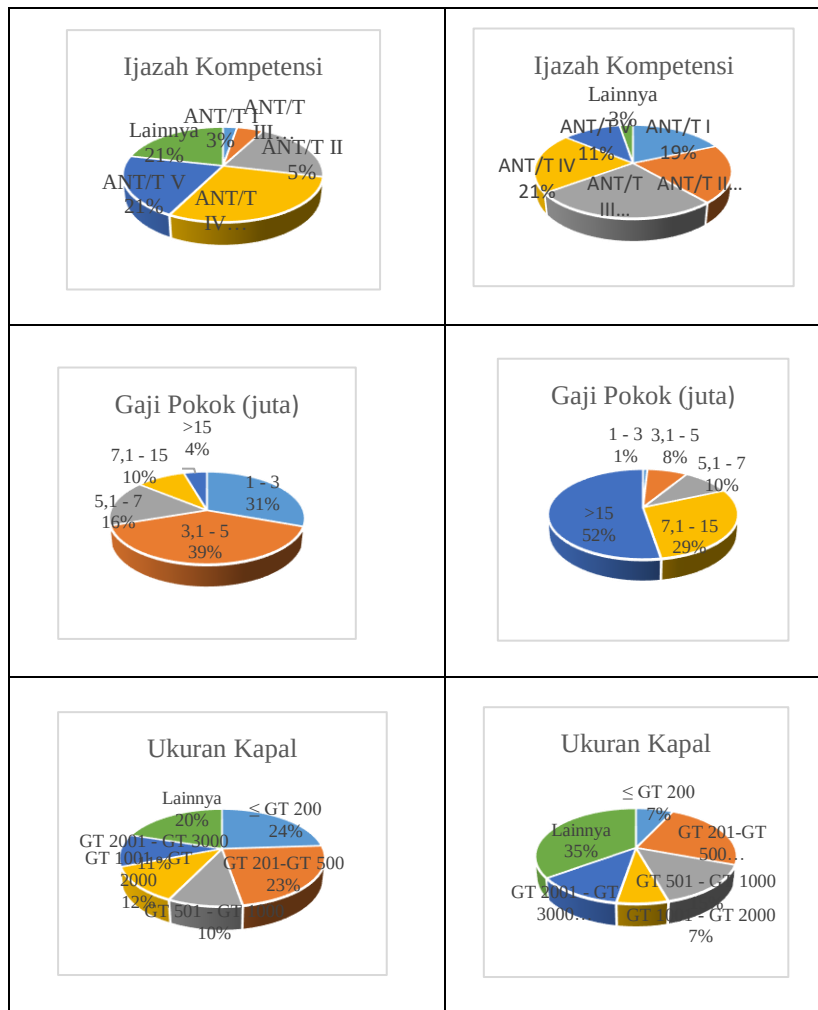
3. Hasil dan Pembahasan

Bab ini akan membahas mengenai hasil penelitian studi lapangan yang dimulai dari statistik deskriptif yang berhubungan dengan data penelitian (meliputi gambaran umum dan karakteristik responden, variabel penelitian, uji kualitas data, uji struktural model, dan uji hipotesis model penelitian). Hasil pengujian hipotesis dan pembahasan terhadap uji hipotesis yang diuji secara statistik dengan menggunakan aplikasi *software SmartPLS 3.0*.

3.1. Penyajian Data Responden Melalui Statistik Deskriptif

Peneliti menguraikan mengenai data deskriptif yang diperoleh dari hasil para responden. Data deskriptif dipergunakan sebagai informasi tambahan yang dapat mendukung hasil dari penelitian. Penelitian ini mengambil sampel sebanyak 334 responden awak kapal pada pelayaran dalam negeri dan luar negeri.





Sumber: Hasil olahan, 2022

Gambar 1. Grafik Karakteristik Responden

3.2. Uji Kualitas Data

3.2.1. Pengujian Outer Model

Measurement model dilakukan untuk menguji validitas dan reliabilitas konstruk dari masing-masing indikator. Pengujian validitas konstruk dalam *PLS-SEM* terdiri dari validitas konvergen dan validitas diskriminan. Untuk mengukur reliabilitas suatu konstruk dengan indikator reflektif dapat dilakukan dengan dua cara yaitu Cronbach's alpha dan *composite reliability* [12].

a) Convergent Validity

Uji validitas indikator reflektif menggunakan program *SmartPLS* dapat dilihat dari nilai *loading factor* untuk tiap indikator konstruk [12]. *Rule of thumb* untuk menilai validitas konvergen adalah nilai *outer loading* harus lebih dari 0,7 untuk penelitian yang bersifat *confirmatory* dan antara 0,6 – 0,7 untuk penelitian yang bersifat *exploratory*. Setelah dilakukan pengolahan data dengan menggunakan *SmartPLS* 3.0, hasil *outer loading* dapat ditunjukkan seperti Tabel 1.

Tabel 1. Nilai *Outer Loading* Pelayaran Luar Negeri

	Kinerja	Kondisi Kerja	Regulasi	Sejahtera
K1	0,918			
K2	0,767			
K3	0,910			
K4	0,848			
K5	0,862			
KK1		0,762		
KK2		0,849		
KK3		0,841		
KK4		0,902		
KK5		0,842		

KK6	0,864		
R1		0,911	
R2		0,924	
R3		0,950	
R4		0,891	
S1			0,879
S2			0,631
S3			0,755
S4			0,835
S5			0,842
S6			0,828
S7			0,872
S8			0,843
S9			0,817

Sumber: hasil olahan, 2022.

	Kesejahteraan	Kinerja	Kondisi Kerja	Regulasi
K1		0,806		
K3		0,919		
K4		0,916		
K5		0,926		
KK1			0,820	
KK2			0,780	
KK3			0,792	
KK4			0,856	
KK5			0,717	
KK6			0,782	
R1				0,868
R2				0,852
R3				0,897
R4				0,884
S1	0,737			
S2	0,671			
S3	0,681			
S4	0,644			
S5	0,721			
S6	0,736			
S7	0,792			
S8	0,730			

Tabel 2. Nilai *Outer Loading* Pelayaran Luar Negeri

Sumber: Hasil olahan, 2022.

Berdasarkan hasil pengolahan data menggunakan *SmartPLS* yang ditunjukkan pada Tabel 2, semua indikator pada pelayaran luar negeri pada masing-masing variabel dalam penelitian ini memiliki nilai *loading factor* yang lebih besar dari 0,70. Pada indikator variabel kesejahteraan ada satu indikator (S2) yang mempunyai *outer loading* kurang dari 0,70 tetapi nilai tersebut mendekati 0,70. Karena penelitian ini adalah penelitian *explanatory*, maka indikator tersebut dikatakan valid apabila memiliki *range* 0,6 – 0,7. Hal ini menunjukkan bahwa indikator variabel dalam penelitian ini dinyatakan valid setelah membuang indikator yang tidak valid sebanyak 1 indikator (R5) karena kurang dari 0,6 sehingga memenuhi *convergent validity*.

Berdasarkan hasil pengolahan data menggunakan *SmartPLS* yang ditunjukkan pada Tabel 2, semua indikator pada perusahaan pelayaran dalam negeri dalam penelitian ini menunjukkan nilai *outer loading* yang lebih besar dari 0,70, menandakan tingkat validitas yang baik. Meskipun terdapat tiga indikator pada variabel kesejahteraan dengan *loading factor* kurang dari 0,70, nilai tersebut mendekati 0,70. Dalam konteks penelitian ini, yang bersifat eksplanatif, indikator tersebut masih dianggap valid karena berada dalam *range* 0,6 - 0,7. Setelah membuang dua indikator yang tidak valid (R5 dan K2), penelitian ini memenuhi kriteria *convergent validity*.

Evaluasi selanjutnya nilai *Average Variance Inflation Factor* (AVE) harus lebih besar dari 0,5 [12]. Nilai sebesar 0,5 ini menggambarkan validitas konvergen yang memadai dan memiliki arti, dengan kata lain satu variabel laten dapat menjelaskan lebih dari setengah varian pada indikator-indikator yang ada dalam rata-rata [13]. Dalam penelitian ini nilai AVE dapat ditunjukkan pada Tabel 3.

Tabel 3. Nilai *Average Variabce Extracted (AVE)* Pelayaran Luar Negeri

	<i>Cronbach's alpha</i>	<i>rho_A</i>	<i>Composite Reliability</i>	<i>Average Variance Extracted (AVE)</i>
Kinerja	0,913	0,916	0,935	0,744
Kondisi Kerja	0,919	0,922	0,937	0,713
Regulasi	0,939	0,941	0,956	0,845
Sejahtera	0,936	0,945	0,946	0,663

Sumber: Hasil olahan, 2022.

Tabel 4. Nilai *Average Variabce Extracted (AVE)* Pelayaran Dalam Negeri

	<i>Cronbach's alpha</i>	<i>rho_A</i>	<i>Composite Reliability</i>	<i>Average Variance Extracted (AVE)</i>
Kesejahteraan	0,865	0,873	0,893	0,512
Kinerja	0,914	0,917	0,940	0,798
Kondisi Kerja	0,881	0,888	0,910	0,628
Regulasi	0,898	0,903	0,929	0,766

Sumber: Hasil olahan, 2022

Tabel 5. Nilai *Heterotrait-Monotrait Ratio (HTMT)* Pelayaran Luar Negeri

	Kinerja	Kondisi Kerja	Regulasi	Sejahtera
Kinerja				
Kondisi Kerja	0,718			
Regulasi	0,345	0,648		
Sejahtera	0,522	0,686	0,566	

Sumber: Hasil olahan, 2022

Tabel 6. Nilai *Cross Loading* Pelayaran Dalam Negeri

	Kesejahteraan	Kinerja	Kondisi Kerja	Regulasi
Kesejahteraan				
Kinerja	0,242			
Kondisi Kerja	0,632	0,367		
Regulasi	0,325	0,183	0,302	

Sumber: Hasil olahan, 2022

Berdasarkan Tabel 3, semua variabel penelitian yaitu kinerja, kondisi kerja, regulasi, dan kesejahteraan untuk pelayaran luar negeri memiliki nilai AVE lebih dari 0,5 sehingga pengujian ini dinyatakan valid. Hal ini menunjukkan bahwa indikator variabel yang memiliki nilai AVE lebih besar dari 0,50 adalah variabel laten yang dapat menjelaskan lebih dari setengah varian pada indikator-indikator yang ada dalam rata-rata.

Berdasarkan tabel di atas, semua variabel penelitian yaitu kinerja, kondisi kerja, regulasi, dan kesejahteraan untuk pelayaran dalam negeri memiliki nilai AVE lebih dari 0,5 sehingga pengujian ini dinyatakan valid. Hal ini menunjukkan bahwa indikator variabel yang memiliki nilai AVE lebih besar dari 0,50 adalah variabel laten yang dapat menjelaskan lebih dari setengah varian pada indikator-indikator yang ada dalam rata-rata.

b) *Discriminant Validity*

Pengujian *discriminant validity* dilakukan dengan cara melihat nilai *cross loading* pengukuran konstruk. Nilai *cross loading* dapat menunjukkan besarnya korelasi antara setiap konstruk dengan

Tabel 7. Nilai *Composite Reliability* Pelayaran Luar Negeri

	<i>Cronbach's alpha</i>	<i>rho_A</i>	<i>Composite Reliability</i>	<i>Average Variance Extracted (AVE)</i>
Kinerja	0,913	0,916	0,935	0,744
Kondisi Kerja	0,919	0,922	0,937	0,713
Regulasi	0,939	0,941	0,956	0,845
Sejahtera	0,936	0,945	0,946	0,663

Sumber: Hasil olahan, 2022

Tabel 8. Nilai *Composite Reliability* Pelayaran Dalam Negeri

	<i>Cronbach's alpha</i>	<i>rho_A</i>	<i>Composite Reliability</i>	<i>Average Variance Extracted (AVE)</i>
Kesejahteraan	0,864	0,873	0,893	0,512
Kinerja	0,914	0,917	0,940	0,798
Kondisi Kerja	0,881	0,888	0,910	0,628
Regulasi	0,898	0,903	0,929	0,766

Sumber: Hasil olahan, 2022

indikatornya dan indikator dari konstruk blok lainnya. Suatu model pengukuran memiliki *discriminant validity* yang baik apabila korelasi antarkonstruk dengan indikatornya lebih tinggi daripada korelasi dengan indikator dari konstruk blok lainnya. Setelah dilakukan pengolahan data dengan menggunakan *SmartPLS 3.0*, hasil *Heterotrait-Monotrait Ratio* (HTMT) dapat ditunjukkan pada Tabel 5.

Hasil *Heterotrait Monotrait Ratio* (HTMT) pada tabel di atas menunjukkan bahwa nilai dari *Heterotrait Monotrait Ratio* (HTMT) dari semua variabel dalam penelitian ini pada pelayaran luar negeri, mempunyai nilai lebih kecil dari 0,9. Dengan demikian bahwa semua konstruk atau variabel laten sudah memiliki *discriminant validity* yang baik.

Hasil *Heterotrait Monotrait Ratio* (HTMT) pada tabel di atas menunjukkan bahwa nilai dari *Heterotrait Monotrait Ratio* (HTMT) dari semua variabel dalam penelitian ini pada rute dalam negeri, yang dapat dilihat dari nilai *Heterotrait Monotrait Ratio* (HTMT) mempunyai nilai lebih kecil dari 0,9. Dengan demikian, semua konstruk atau variabel laten sudah memiliki *discriminant validity* yang baik.

c) *Composite Reliability*

Selain diukur dengan menilai *convergent validity* dan *discriminant validity outer model* juga dapat dilakukan dengan melihat reliabilitas konstruk atau variabel laten yang diukur dengan nilai *composite reliability*. Konstruk dinyatakan reliabel jika *composite reliability* mempunyai nilai $>0,7$, suatu variabel laten dapat dikatakan mempunyai reliabilitas yang baik apabila nilai *composite reliability* lebih besar dari 0,7 dan nilai *Cronbach's alpha* lebih besar dari 0,7. Hasil *output SmartPLS* untuk nilai *composite reliability* dapat ditunjukkan pada Tabel 7 [13].

Berdasarkan Tabel 7, model penelitian pada rute luar negeri ini menghasilkan nilai *composite reliability* untuk semua konstruk berada di atas nilai 0,70 dan mempunyai nilai *Cronbach's alpha* untuk semua variabel yaitu kinerja, kondisi kerja, regulasi, dan kesejahteraan mempunyai nilai di atas 0,7. Dengan nilai yang dihasilkan tersebut, semua konstruk memiliki reliabilitas yang baik sesuai dengan batas nilai minimum yang telah disyaratkan.

Berdasarkan Tabel 8, model penelitian pada pelayaran dalam negeri ini menghasilkan nilai *composite reliability* untuk semua konstruk berada di atas nilai 0,70 dan mempunyai nilai *Cronbach's alpha* untuk semua variabel yaitu kinerja, kondisi kerja, regulasi, dan kesejahteraan mempunyai nilai di atas 0,7. Dengan nilai yang dihasilkan tersebut, semua konstruk memiliki reliabilitas yang baik sesuai dengan batas nilai minimum yang telah disyaratkan.

3.2.2. Uji Structural Model (Inner Model)

Setelah pengujian *outer model* yang telah memenuhi syarat, berikutnya dilakukan pengujian *inner model* (*structural model*). *Structural model* ini adalah pengujian yang bertujuan untuk menguji seperangkat variabel eksogen dan endogen dalam suatu model, bersamaan dengan efek langsung atau ditunjukkan dengan arah anak panah langsung yang menghubungkannya serta faktor gangguan untuk semua variabel

tersebut. *Structural model* bertujuan untuk mengetahui ada tidaknya pengaruh antar variabel atau korelasi antara konstruk-konstruk yang diukur. Ada beberapa komponen item yang menjadi kriteria dalam penilaian model struktural yaitu nilai *R-Square* dan nilai signifikansi. Di dalam modul [14] analisis *inner model*/analisis *structural model* dilakukan untuk memastikan bahwa *structural model* yang dibangun *robust* dan akurat. Evaluasi *inner model* dapat dilihat dari beberapa indikator yang meliputi Koefisien determinasi (*R*²) dan *Goodness of Fit Index (GoF)*.

a) *Analisis Varian (R²) atau Uji Determinasi*

Analisis varian (*R*²) atau uji determinasi yaitu untuk mengetahui besar pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen tersebut, nilai dari koefisien determinasi dapat ditunjukkan pada Tabel 9. Dari hasil penghitungan yang didapat, nilai *R-square* pada pelayaran luar negeri pada Tabel 9 menunjukkan bahwa variabel kinerja yang ditentukan oleh variabel kondisi kerja, regulasi, dan kesejahteraan mempunyai nilai *R-square* sebesar 46,7% dan sisanya sebesar 53,3% diterangkan oleh konstruk lainnya di luar model dalam penelitian ini. Sedangkan untuk variabel kesejahteraan yang ditentukan oleh kondisi kerja dan regulasi mempunyai *R-square* sebesar 44,7%, dan sisanya sebesar 55,3% diterangkan oleh konstruk lainnya di luar model dalam penelitian ini. Hal ini menunjukkan bahwa perlu dilakukan penelitian lebih lanjut atau pengembangan model penelitian.

Dari hasil penghitungan yang didapat, nilai *R-square* pada pelayaran dalam negeri pada Tabel 10, menunjukkan bahwa variabel kinerja yang ditentukan oleh variabel kondisi kerja, regulasi dan kesejahteraan mempunyai nilai *R-square* sebesar 18,6% dan sisanya sebesar 81,4% diterangkan oleh konstruk lainnya di luar model dalam penelitian ini. Sedangkan untuk variabel kesejahteraan yang ditentukan oleh kondisi kerja dan regulasi mempunyai *R-square* sebesar 33,8% dan sisanya sebesar 66,2% diterangkan oleh konstruk lainnya di luar model dalam penelitian ini. Hal ini menunjukkan bahwa perlu dilakukan penelitian lebih lanjut atau pengembangan model penelitian.

Meskipun *R-square* yang relatif rendah menunjukkan bahwa sebagian besar variasi dalam kinerja dan kesejahteraan awak kapal tidak dapat dijelaskan oleh faktor-faktor yang dimasukkan dalam model, itu tidak berarti bahwa model penelitian tidak memiliki nilai atau relevansi dalam konteks kapal niaga pelayaran dalam dan luar negeri. Sebaliknya, ada beberapa justifikasi mengapa model ini masih cukup sesuai dengan kebutuhan kapal niaga, yaitu model ini mungkin dirancang dengan pertimbangan awal yang lebih terbatas, berfokus pada variabel-variabel yang telah diidentifikasi sebagai faktor kunci dalam kinerja dan kesejahteraan awak kapal. Hal ini bisa menjadi langkah awal yang baik untuk memahami hubungan antara variabel-variabel utama. Model ini mungkin juga berfungsi sebagai pengingat bahwa faktor-faktor seperti kondisi kerja, regulasi, dan kesejahteraan merupakan hal-hal yang penting dan perlu diperhatikan oleh para pemangku kepentingan dalam industri kapal niaga. Hasil *R-square* yang rendah menekankan pentingnya penelitian lebih lanjut untuk mengidentifikasi faktor-faktor lain yang memengaruhi kinerja dan kesejahteraan. Ini dapat memotivasi penelitian lanjutan yang dapat memberikan wawasan yang lebih dalam dan komprehensif.

Kesimpulannya, meskipun model penelitian saat ini memiliki *R-square* yang relatif rendah, itu dapat dilihat sebagai langkah awal dalam pemahaman faktor-faktor yang memengaruhi kinerja dan kesejahteraan awak kapal di kapal niaga pelayaran dalam dan luar negeri. Hasil penelitian ini dapat memicu penelitian lebih lanjut dan memberikan landasan untuk upaya perbaikan dalam industri ini, yang pada gilirannya dapat meningkatkan kesejahteraan dan kinerja para awak kapal.

Tabel 9. Nilai *R-square* Pelayaran Luar Negeri

	<i>R Square</i>	<i>R Square Adjusted</i>
Kinerja	0,914	0,917
Sejahtera	0,881	0,888

Sumber: Hasil olahan, 2022.

Tabel 10. Nilai *R-square* Pelayaran Dalam Negeri

	<i>R Square</i>	<i>R Square Adjusted</i>
Kesejahteraan	0,338	0,334
Kinerja	0,186	0,179

Sumber: Hasil olahan, 2022.

Tabel 11. Nilai *f-square* Pelayaran Luar Negeri

	Kinerja	Kondisi Kerja	Regulasi	Sejahtera
Kinerja				
Kondisi Kerja	0,379			0,294
Regulasi	0,023			0,059
Sejahtera	0,031			

Sumber: Hasil olahan, 2022.

Tabel 12. Nilai *f-square* Pelayaran Dalam Negeri

	Kesejahteraan	Kinerja	Kondisi Kerja	Regulasi
Kesejahteraan		0,008		
Kinerja				
Kondisi Kerja	0,410	0,100		
Regulasi	0,017	0,093		

Sumber: Hasil olahan, 2022.

Uji f^2 dilakukan untuk mengetahui apakah terdapat *effect size* dari sebuah *predictor variable* di dalam sebuah model pengukuran, nilai dari *effect size* dapat ditunjukkan pada tabel berikut:

Dari hasil perhitungan pada tabel di atas, nilai *f-square* di atas untuk pelayaran luar negeri, *effect size* yang dapat dikategorikan besar pengaruhnya kondisi kerja terhadap kinerja sebesar 0,379. Karena nilai ini di atas 0,35, maka dikategorikan mempunyai efek kuat. Sedangkan nilai variabel kondisi kerja terhadap kesejahteraan sebesar 0,29. Nilai ini di atas 0,15 sehingga dikategorikan mempunyai efek sedang. Variabel regulasi dan kesejahteraan terhadap kinerja mempunyai efek rendah karena mempunyai nilai 0,023 dan 0,031. Nilai ini di atas 0,02 dan di bawah 0,15. Sedangkan variabel regulasi terhadap kesejahteraan mempunyai nilai sebesar 0,059 sehingga dikategorikan mempunyai efek yang rendah karena nilainya berada di atas 0,02 dan di bawah 0,15.

Dari hasil perhitungan pada Tabel 12, nilai *f-square* di atas untuk pelayaran dalam negeri, *effect size* yang dapat dikategorikan besar pengaruhnya adalah kondisi kerja terhadap kesejahteraan sebesar 0,410. Karena nilai ini di atas 0,35, sehingga dikategorikan mempunyai efek kuat, sedangkan variabel kondisi kerja terhadap kinerja sebesar 0,100. Nilai ini di bawah 0,15 sehingga dikategorikan mempunyai efek rendah. Untuk variabel regulasi terhadap kinerja mempunyai efek rendah karena mempunyai nilai 0,093. Nilai ini di atas 0,02 dan di bawah 0,15. Sedangkan variabel regulasi terhadap kesejahteraan dan variabel kesejahteraan terhadap kinerja dapat dikategorikan tidak mempunyai efek karena nilai *f-square* sebesar 0,017 dan 0,008, mempunyai nilai di bawah 0,02.

b) Evaluasi Goodness of Fit (Gof)

Evaluasi *Goodness of Fit* (GoF) digunakan dengan tujuan untuk memvalidasi model secara keseluruhan atau untuk memvalidasi performa gabungan antara model pengukuran *outer model* dan *model structural* (*inner model*). GoF adalah ukuran tunggal yang digunakan untuk memvalidasi performa gabungan antara model pengukuran dan model *structural*. Nilai GoF terbagi antara 0-1 dengan interpretasi nilai GoF kecil = 0,1, GoF medium = 0,25, dan GoF besar = 0,38 (Hussein, 2015). Nilai Gof diperoleh dari akar nilai rata-rata *communalities* dan R^2 model di mana pada PLS nilai *communalities* sama dengan nilai AVE. Rumus untuk menghitung nilai GoF untuk pelayaran luar negeri ditunjukkan dengan persamaan sebagai berikut:

$$GoF = \sqrt{AVE. R^2}$$

$$GoF = \sqrt{AVE. R^2}$$

$$GoF = \sqrt{0.74125 \times 0,457}$$

$$GoF = 0,3935$$

Dari hasil perhitungan berdasarkan persamaan di atas, nilai dari *Goodness of Fit* (GoF) dalam model penelitian ini untuk pelayaran luar negeri adalah 0,3935. Secara keseluruhan model penelitian ini memiliki performa gabungan yang lebih tinggi dari skala 0-1 yang terbagi menjadi GoF kecil = 0,1, GoF

medium = 0,25, dan GoF besar = 0,38. Dengan nilai perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa model atau performa hubungan antara *outter* dan *inner model* ini *fit* atau sangat valid karena mempunyai nilai GoF di atas 0,38.

Sedangkan rumus untuk menghitung nilai GoF untuk pelayaran dalam negeri ditunjukkan dengan persamaan sebagai berikut:

$$GoF = \sqrt{AVE. R^2}$$

$$GoF = \sqrt{AVE. R^2}$$

$$GoF = \sqrt{0.6760 \times 0,262}$$

$$GoF = 0,2154$$

Dari hasil perhitungan berdasarkan persamaan di atas, nilai dari *Goodness of Fit* (GoF) dalam model penelitian ini untuk pelayaran dalam negeri adalah 0,2154. Secara keseluruhan, model penelitian ini memiliki performa gabungan yang lebih tinggi dari skala 0-1 yang terbagi menjadi GoF kecil = 0,1, GoF medium = 0,25, dan GoF besar = 0,38. Dengan nilai perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa model atau performa hubungan antara *outter* dan *inner model* ini *fit* atau valid karena mempunyai nilai GoF mendekati 0,25.

c) Q2 Predictive Relevance

Q2 *predictive relevance* digunakan untuk mempresentasikan sintesis dari validasi dan fungsi *fitting* dengan prediksi dari variabel *manifest* dan estimasi dari parameter konstruk. Nilai dari hasil perhitungan Q2 *predictive relevance* dapat dilihat dengan Tabel 13.

Nilai dari Q2 *predictive relevance* dari variabel penelitian ini pada pelayaran luar negeri menunjukkan bahwa nilai Q2 >0, hal ini menunjukkan bukti bahwa nilai-nilai yang diobservasi sudah direkonstruksi dengan baik dengan demikian model mempunyai relevansi prediktif.

Nilai dari Q2 *predictive relevance* dari variabel penelitian ini pada pelayaran dalam negeri menunjukkan bahwa nilai Q2 >0. Hal ini menunjukkan bukti bahwa nilai-nilai yang diobservasi sudah direkonstruksi dengan baik dengan demikian model mempunyai relevansi prediktif.

3.2.3. Pengujian Hipotesis Penelitian

a) Pengaruh Langsung Antarvariabel Penelitian

Pengujian Hipotesis dapat dilakukan setelah mendapatkan hasil pengujian *inner model* (*structural model*) dan *outer model* (*measurement model*) yang meliputi *output R-square*, GoF, validitas konvergen, validitas diskriminan, dan *composite reliability*. Untuk melihat apakah suatu hipotesis itu dapat diterima atau ditolak di antaranya dengan memperhatikan nilai signifikansi antarkonstruksi, t-statistik, dan *p-values*. Pengujian hipotesis penelitian ini dilakukan dengan bantuan *software SmartPLS 3.0*. Nilai-nilai tersebut dapat dilihat dari hasil *bootstrapping*. *Rules of thumb* yang digunakan pada penelitian ini adalah t-statistik >1,96 dengan tingkat signifikansi *p-value* 0,05 (5%) dan koefisien beta bernilai positif.

Rule of thumbs dari terbentuknya suatu hipotesis penelitian yaitu: (1) jika koefisien atau arah hubungan variabel (ditunjukkan oleh nilai *original sample*) sejalan dengan yang dihipotesiskan, dan (2) jika nilai t-statistik lebih dari 1,64 (*two-tailed*) atau 1,96 (*one-tailed*) dan *probability value* (*p-value*) kurang dari 0,05 atau 5%. Untuk hasil model penelitian pada pelayaran luar negeri dapat digambarkan pada Gambar 2.

Tabel 13. Tabel Nilai Q2 Pelayaran Luar Negeri

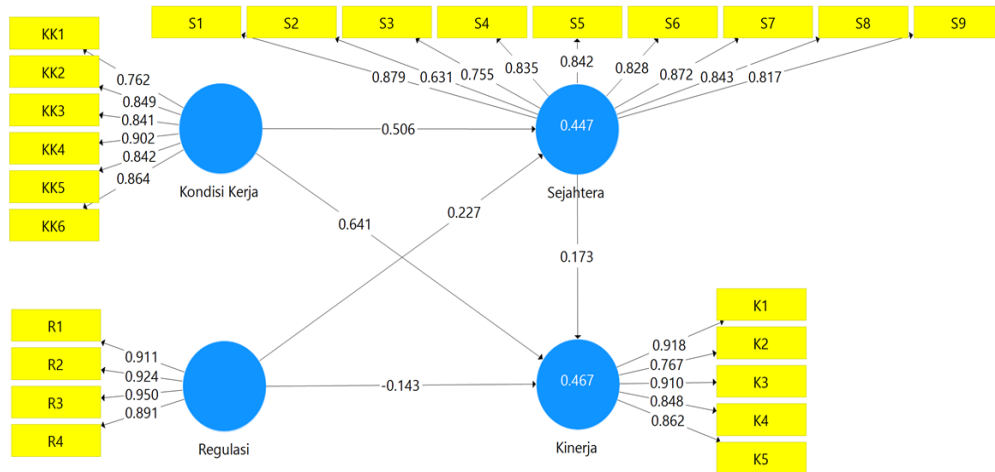
	1	1-R square	R Square*
R Square 1	0,447	0,553	0,294749
R Square 1	0,467	0,533	
Nilai Q ²	0,705251		

Sumber: Hasil olah, 2022.

Tabel 14. Nilai Q2 Pelayaran Dalam Negeri

	1	1-R square	R Square*
R Square 1	0,338	0,662	0,538868
R Square 1	0,186	0,814	
Nilai Q ²	0,705251		

Sumber: Hasil olah, 2022.



Sumber: hasil olahan, 2022.

Gambar 2. Hasil Model Penelitian Pelayaran Luar Negeri.**Tabel 15.** Nilai *Path Coefficients* Pelayaran Luar Negeri

	Original Sample (O)	Sample Mean (M)	Standard Deviation (STDEV)	T Statistics (O/STDEV)	P Values
Kondisi Kerja → Kinerja	0,641	0,642	0,105	6,127	0,000
Kondisi Kerja → Sejahteraan	0,506	0,504	0,075	6,775	0,000
Regulasi → Kinerja	-0,143	-0,146	0,082	1,746	0,081
Regulasi → Sejahtera	0,227	0,233	0,083	2,739	0,006
Sejahtera → Kinerja	0,173	0,172	0,084	2,059	0,040

Sumber: hasil olahan, 2022.

Nilai pengujian hipotesis penelitian pada pelayaran luar negeri dapat ditunjukkan pada Tabel 15.

Tabel 15 merupakan perhitungan untuk uji signifikansi pada pelayaran luar negeri. Hipotesis pertama menguji apakah kondisi kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja. Hasil pengujian hipotesis pertama menunjukkan bahwa kondisi kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja dengan nilai *p-value* sebesar 0,000 dan nilai *t-statistik* sebesar 6,127 (>1,96). Nilai *original sample estimate* adalah positif yaitu sebesar 0,641 yang menunjukkan bahwa arah hubungan antara kondisi kerja dengan kinerja searah. Dengan demikian hipotesis H1 dalam penelitian ini yang menyatakan bahwa kondisi kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja diterima.

Hipotesis kedua menguji apakah kondisi kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap kesejahteraan. Hasil pengujian menunjukkan bahwa kondisi kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap kesejahteraan dengan nilai *p-value* sebesar 0,000 dan nilai *t-statistik* sebesar 6,775 (>1,96). Nilai *original sample estimate* adalah 0 positif yaitu sebesar 0,506 yang menunjukkan bahwa arah hubungan antara kondisi kerja dengan kesejahteraan adalah positif atau searah. Dengan demikian hipotesis H2 dalam penelitian ini yang menyatakan bahwa kondisi kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap kesejahteraan diterima.

Hipotesis ketiga menguji apakah regulasi berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja. Hasil pengujian menunjukkan bahwa pengaruh antara regulasi terhadap kinerja negatif dan tidak signifikan dengan nilai *p-value* sebesar 0,081 dan nilai *t-statistik* sebesar 1,746 (<1,96), artinya tidak signifikan. Dengan demikian hipotesis H3 dalam penelitian ini ditolak. Hal ini sejalan dengan penelitian dari [15]

bahwa regulasi tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap kinerja pemerintah desa. Dalam hal ini, aparatur desa masih mengalami kesulitan dalam memahami regulasi yang berlaku dan dalam menjalankan tugasnya, aparatur desa belum sepenuhnya menerapkan regulasi yang berlaku.

Hipotesis keempat menguji apakah regulasi berpengaruh positif dan signifikan terhadap kesejahteraan. Hasil pengujian menunjukkan bahwa pengaruh regulasi terhadap kesejahteraan adalah positif dan signifikan dengan nilai *p-value* sebesar 0,006 dan nilai *t-statistik* sebesar 2,739 ($> 1,96$). Nilai *original sample estimate* positif yaitu sebesar 0,227 yang menunjukkan bahwa arah hubungan antara regulasi dengan kesejahteraan adalah positif atau searah. Dengan demikian, hipotesis dalam penelitian ini yang menyatakan bahwa pengaruh regulasi terhadap kesejahteraan signifikan diterima.

Hipotesis kelima menguji apakah kesejahteraan berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja. Hasil pengujian menunjukkan bahwa pengaruh kesejahteraan terhadap kinerja adalah positif dan signifikan dengan nilai *p-value* sebesar 0,040 dan nilai *t-statistik* sebesar 2,059 ($< 1,96$). Nilai *original sample estimate* adalah positif yaitu sebesar 0,173 yang menunjukkan bahwa arah hubungan antara kesejahteraan dengan kinerja adalah positif atau searah. Dengan demikian hipotesis dalam penelitian ini yang menyatakan bahwa pengaruh kesejahteraan terhadap kinerja signifikan diterima.

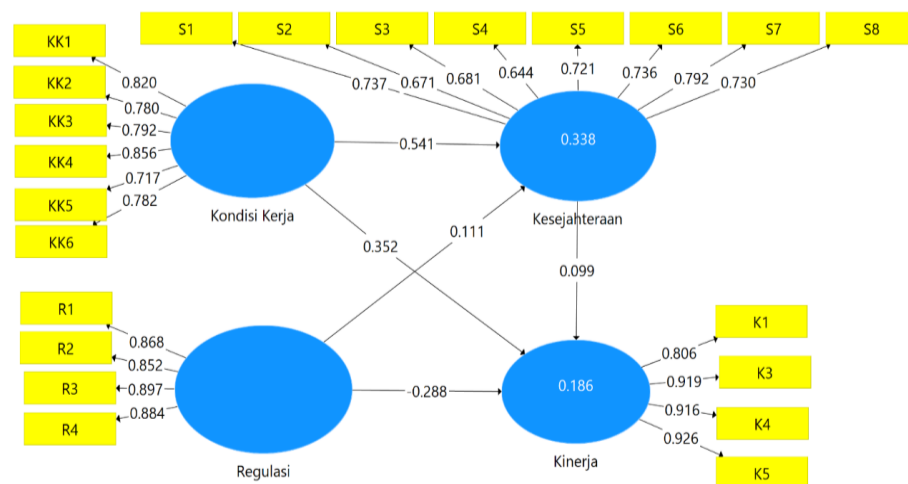
Berdasarkan nilai *original sample estimate*, maka diperoleh bahwa variabel yang memiliki nilai tertinggi yang mempengaruhi kinerja adalah kondisi kerja yaitu sebesar 0,641. Hal tersebut menunjukkan bahwa kondisi kerja mempunyai pengaruh terhadap kinerja lebih tinggi dari pada kedua variabel lainnya yaitu regulasi dan kesejahteraan. Sedangkan variabel yang memiliki nilai tertinggi yang mempengaruhi kesejahteraan adalah kondisi kerja yaitu sebesar 0,506. Hal tersebut menunjukkan bahwa kondisi kerja mempunyai pengaruh terhadap kesejahteraan lebih tinggi dari pada regulasi yaitu sebesar 0,227, dapat dilihat dalam tabel 4.17. berikut ini:

Sedangkan untuk hasil model penelitian pada pelayaran dalam negeri dapat digambarkan pada Gambar 3. Nilai pengujian hipotesis penelitian pada pelayaran dalam negeri dapat ditunjukkan pada Tabel 17. Tabel 17 merupakan perhitungan untuk uji signifikansi pada pelayaran dalam negeri. Hipotesis pertama menguji apakah kondisi kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja. Hasil pengujian hipotesis pertama menunjukkan bahwa kondisi kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja dengan nilai *p-value* sebesar 0,000 dan nilai *t-statistik* sebesar 4,259 ($> 1,96$). Nilai *original sample estimate* adalah positif yaitu sebesar 0,352 yang menunjukkan bahwa arah hubungan antara kondisi kerja dengan kinerja searah. Dengan demikian hipotesis H1 dalam penelitian ini yang menyatakan bahwa kondisi kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja diterima.

Tabel 16. Ringkasan Hasil Pengujian Hipotesis Pelayaran Luar Negeri

Hipotesis		Hasil	Keterangan
H1	Kondisi kerja terhadap kinerja	Koef. Beta = 0,641 <i>T-Statistics</i> = 5,491 <i>P-value</i> = 0,000	Diterima
H2	Kondisi Kerja terhadap kesejahteraan	Koef. Beta = 0,506 <i>T-Statistics</i> = 6,273 <i>P-value</i> = 0,000	Diterima
H3	Regulasi terhadap kinerja	Koef. Beta= -0,143 <i>T-Statistics</i> = 1,679 <i>P-value</i> = 0,094	Ditolak
H4	Regulasi terhadap kesejahteraan	Koef. Beta = 0,227 <i>T-Statistics</i> = 2,396 <i>P-value</i> = 0,017	Diterima
H5	Kesejahteraan terhadap kinerja	Koef. Beta = 0,173 <i>T-Statistics</i> = 1,910 <i>P-value</i> = 0,057	Diterima

Sumber: Hasil olahan, 2022.



Sumber : Data primer diolah, 2022

Gambar 3. Hasil Model Penelitian Pelayaran Rute Dalam Negeri

Tabel 17. Nilai *Path Coefficients* Pelayaran Dalam Negeri

	Original Sample (O)	Sample Mean (M)	Standard Deviation (STDEV)	T-statistics (O/STDEV)	P-values
Kesejahteraan → Kinerja	0,099	0,100	0,054	1,841	0,066
Kondisi Kerja → Kesejahteraan	0,541	0,546	0,041	13,282	0,000
Kondisi Kerja → Kinerja	0,352	0,352	0,083	4,259	0,000
Regulasi → Kesejahteraan	0,111	0,111	0,054	2,038	0,042
Regulasi → Kinerja	-0,288	-0,295	0,053	5,431	0,000

Sumber: Hasil olahan, 2022.

Hipotesis kedua menguji apakah kondisi kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap kesejahteraan. Hasil pengujian menunjukkan bahwa pengaruh kondisi kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap kesejahteraan dengan nilai *p-value* sebesar 0,000 dan nilai t-statistik sebesar 13,282 ($>1,96$). Nilai *original sample estimate* adalah positif yaitu sebesar 0,541 yang menunjukkan bahwa arah hubungan antara kondisi kerja dengan kesejahteraan adalah positif atau searah. Dengan demikian hipotesis H2 dalam penelitian ini yang menyatakan bahwa kondisi kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap kesejahteraan diterima.

Hipotesis ketiga menguji apakah regulasi berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja. Hasil pengujian menunjukkan bahwa pengaruh antara regulasi terhadap kinerja berpengaruh negatif dan signifikan dengan nilai *p-value* sebesar 0,000 dan nilai t-statistik sebesar 5,431 ($<1,96$). Nilai *original sample estimate* adalah negatif yaitu sebesar -0,288 yang menunjukkan bahwa arah hubungan antara regulasi dengan kinerja berbanding terbalik. Dengan demikian, hipotesis H3 dalam penelitian ini yang menyatakan bahwa regulasi berpengaruh signifikan terhadap kinerja diterima, tetapi pengaruhnya negatif. Hal ini tidak sejalan dengan penelitian dari Tertius & Christiawan, 2010, bahwa tidak terdapat pengaruh langsung dari penerapan *good corporate governance* terhadap kinerja ABK.

Hipotesis keempat menguji apakah regulasi berpengaruh positif dan signifikan terhadap kesejahteraan. Hasil pengujian menunjukkan bahwa pengaruh regulasi terhadap kesejahteraan adalah positif dan signifikan dengan nilai *p-value* sebesar 0,042 dan nilai t-statistik sebesar 2,038 ($>1,96$). Nilai *original sample estimate* positif yaitu sebesar 0,111 yang menunjukkan bahwa arah hubungan antara regulasi dengan kesejahteraan adalah positif atau searah. Dengan demikian, hipotesis dalam penelitian ini yang menyatakan bahwa pengaruh regulasi terhadap kesejahteraan signifikan diterima.

Tabel 18. Ringkasan Hasil Pengujian Hipotesis Perusahaan Pelayaran Dalam Negeri

	Hipotesis	Hasil	Keterangan
1	Kondisi kerja terhadap kinerja	Koef. Beta = 0,352 T-statistics = 4,259 P-value = 0,000	Diterima
2	Kondisi Kerja terhadap kesejahteraan	Koef. Beta = 0,541 T-statistics = 13,282 P-value = 0,000	Diterima
3	Regulasi terhadap kinerja	Koef. Beta = -0,288 T-statistics = 5,431 P-value = 0,000	Diterima (pengaruh berbanding terbalik)
4	Regulasi terhadap kesejahteraan	Koef. Beta = 0,111 T-statistics = 2,038 P-value = 0,042	Diterima
5	Kesejahteraan terhadap kinerja	Koef. Beta = 0,099 T-statistics = 1,841 P-value = 0,066	Ditolak

Sumber : Hasil olahan, 2022.

Tabel 19. Nilai *Path Coefficients* Pelayaran Luar Negeri

	<i>Original Sample (O)</i>	<i>Sample Mean (M)</i>	<i>Standard Deviation (STDEV)</i>	<i>T-statistics (O/STDEV)</i>	<i>P-values</i>
Kondisi Kerja → Sejahtera → Kinerja	0,087	0,086	0,042	2,069	0,039
Regulasi → Sejahtera → Kinerja	0,039	0,041	0,027	1,439	0,151

Sumber: Hasil olahan, 2022.

Hipotesis kelima menguji apakah kesejahteraan berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja. Hasil pengujian menunjukkan bahwa pengaruh kesejahteraan terhadap kinerja adalah positif dan tidak signifikan dengan nilai *p-value* sebesar 0,066 dan nilai t-statistik sebesar 1,841 (<1,96). Nilai *original sample estimate* adalah positif yaitu sebesar 0,099 yang menunjukkan bahwa hipotesis dalam penelitian ini yang menyatakan bahwa pengaruh kesejahteraan terhadap kinerja signifikan ditolak.

Berdasarkan nilai *original sample estimate* maka diperoleh bahwa variabel yang memiliki nilai tertinggi yang mempengaruhi kinerja adalah kondisi kerja yaitu sebesar 0,352. Hal tersebut menunjukkan bahwa kondisi kerja mempunyai pengaruh terhadap kinerja lebih tinggi dari pada kedua variabel lainnya yaitu regulasi dan kesejahteraan. Sedangkan variabel yang memiliki nilai tertinggi yang mempengaruhi kesejahteraan adalah kondisi kerja yaitu sebesar 0,541. Hal tersebut menunjukkan bahwa kondisi kerja mempunyai pengaruh terhadap kesejahteraan lebih tinggi dari pada regulasi yaitu sebesar 0,111, dapat dilihat dalam Tabel 18.

b) Pengaruh Tidak Langsung Antarvariabel Penelitian

Untuk melihat pengaruh tidak langsung dalam penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 19.

Tabel 19 merupakan perhitungan untuk uji signifikansi tidak langsung pada pelayaran luar negeri. Hipotesis keenam menguji apakah secara tidak langsung kondisi kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja melalui kesejahteraan. Hasil pengujian hipotesis keenam menunjukkan bahwa secara tidak langsung kondisi kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja melalui kesejahteraan dengan nilai *p-value* sebesar 0,039 dan nilai t-statistik sebesar 2,069 (>1,96). Nilai *original sample estimate* adalah positif yaitu sebesar 0,087 yang menunjukkan bahwa arah hubungan antara kondisi kerja dengan kinerja melalui kesejahteraan searah. Dengan demikian, hipotesis H6 dalam penelitian ini yang menyatakan bahwa secara tidak langsung kondisi kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja melalui kesejahteraan diterima.

Tabel 20. Tabel Nilai *Path Coefficients* Pelayaran Dalam Negeri

	Original Sample (O)	Sample Mean (M)	Standard Deviation (STDEV)	T-statistics (O/STDEV)	P- values
Kondisi Kerja → Kesejahteraan → Kinerja	0,054	0,055	0,030	1,796	0,073
Regulasi → Kesejahteraan → Kinerja	0,011	0,011	0,008	1,352	0,177

Sumber : Hasil olahan, 2022.

Tabel 20 merupakan perhitungan untuk uji signifikansi tidak langsung pada pelayaran dalam negeri. Hipotesis keenam menguji apakah secara tidak langsung kondisi kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja melalui kesejahteraan. Hasil pengujian hipotesis keenam menunjukkan bahwa secara tidak langsung kondisi kerja tidak berpengaruh signifikan terhadap kinerja melalui kesejahteraan dengan nilai *p-value* sebesar 0,073 dan nilai *t-statistik* sebesar 1,796 ($<1,96$). Nilai *original sample estimate* adalah positif yaitu sebesar 0,054 yang menunjukkan bahwa arah hubungan antara kondisi kerja dengan kinerja melalui kesejahteraan searah. Dengan demikian, hipotesis H6 dalam penelitian ini yang menyatakan bahwa secara tidak langsung kondisi kerja berpengaruh signifikan terhadap kinerja melalui kesejahteraan ditolak.

Hipotesis ketujuh menguji apakah secara tidak langsung regulasi berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja melalui kesejahteraan. Hasil pengujian hipotesis ketujuh menunjukkan bahwa secara tidak langsung regulasi tidak berpengaruh signifikan terhadap kinerja melalui kesejahteraan dengan nilai *p-value* sebesar 0,177 dan nilai *t-statistik* sebesar 1,352 ($<1,96$). Nilai *original sample estimate* adalah positif yaitu sebesar 0,011 yang menunjukkan bahwa arah hubungan antara regulasi dengan kinerja melalui Kesejahteraan searah. Dengan demikian, hipotesis H7 dalam penelitian ini yang menyatakan bahwa secara tidak langsung regulasi berpengaruh signifikan terhadap kinerja melalui kesejahteraan ditolak.

4. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis penelitian mengenai kesejahteraan dan kinerja awak kapal niaga pelayaran dalam negeri, terdapat beberapa implikasi manajemen dan teoretis yang dapat ditarik dari temuan-temuan tersebut:

Pertama, implikasi manajemen terhadap peningkatan kondisi kerja. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kondisi kerja yang baik dapat meningkatkan kinerja awak kapal. Oleh karena itu, perusahaan perkapalan perlu memprioritaskan dan memastikan bahwa kondisi kerja di kapal memenuhi standar yang aman dan nyaman untuk awak kapal. Hal ini dapat mencakup perawatan kapal yang baik, manajemen waktu yang efisien, dan kebijakan-kebijakan yang mendukung kesejahteraan awak kapal. Implikasi manajemen terhadap perbaikan regulasi, faktor regulasi yang berdampak negatif pada kinerja, dan kesejahteraan awak kapal perlu diperhatikan oleh otoritas pelayaran dan pemerintah. Perlu ada upaya untuk merumuskan regulasi yang mendukung dan melindungi hak serta kesejahteraan awak kapal sehingga mereka merasa lebih nyaman dan mendapatkan keuntungan yang layak dalam menjalankan tugas mereka. Implikasi manajemen terhadap peningkatan kesejahteraan, meskipun hasil penelitian menunjukkan bahwa kesejahteraan tidak berpengaruh signifikan terhadap kinerja di dalam negeri, perusahaan perkapalan masih perlu memperhatikan aspek kesejahteraan awak kapal. Meningkatkan kesejahteraan dapat meningkatkan kepuasan awak kapal dan memberikan dampak positif dalam jangka panjang, seperti retensi karyawan yang lebih baik dan kinerja yang stabil.

Kedua, implikasi teoretis terhadap teori motivasi. Temuan bahwa kondisi kerja yang baik berdampak positif terhadap kinerja awak kapal konsisten dengan teori motivasi. Faktor-faktor seperti lingkungan kerja yang kondusif dan manajemen yang mendukung dapat menjadi pendorong motivasi awak kapal untuk memberikan kinerja terbaik. Implikasi teori terhadap kesejahteraan menunjukkan temuan bahwa kesejahteraan tidak signifikan memengaruhi kinerja dalam konteks pelayaran dalam negeri menggambarkan perlunya mempertimbangkan faktor-faktor lain yang memengaruhi hubungan antara kesejahteraan dan kinerja. Hal ini mengindikasikan kompleksitas faktor-faktor yang mempengaruhi hubungan antara kesejahteraan dan kinerja di sektor ini. Implikasi teoretis terhadap regulasi dan kinerja menunjukkan temuan bahwa regulasi memiliki pengaruh negatif pada kinerja menggarisbawahi

pentingnya regulasi yang mendukung dan adil dalam industri kapal niaga. Ini menyoroti bahwa peran regulasi dalam mengatur industri maritim sangat penting dan dapat memengaruhi kinerja awak kapal.

Kondisi kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja baik pelayaran dalam negeri maupun pelayaran luar negeri. Hal ini menunjukkan bahwa semakin baik kondisi kerja, maka kinerja awak kapal semakin meningkat. Pengaruh terbesar dari kondisi kerja terhadap kinerja terdapat pada pelayaran luar negeri dibandingkan dalam negeri.

Kesejahteraan tidak berpengaruh signifikan terhadap kinerja untuk pelayaran dalam negeri. Hal ini disebabkan awak kapal sudah memberikan kinerja dengan optimal tetapi kesejahteraan belum terpenuhi. Sedangkan untuk pelayaran luar negeri berpengaruh signifikan karena kesejahteraan awak kapal sesuai dengan *Maritime Labour Convention* (MLC) sehingga mampu meningkatkan kinerja.

Untuk meningkatkan kesejahteraan awak kapal, perusahaan pelayaran perlu menjamin tersedianya fasilitas kondisi kerja yang sehat dan nyaman, tersedianya perangkat peralatan kerja, dan keselamatan jiwa sesuai ketentuan, serta memberikan akomodasi sehari-hari yang cukup untuk awak kapal. Koordinasi dan sinergi antara Kementerian Perhubungan dan Kementerian Tenaga Kerja untuk mengatur regulasi pedoman/standar gaji pokok/upah minimal tenaga kerja maritim, juga standar pedoman perjanjian/kontrak kerja/PKL, serta menambahkan fungsi penegakan dan kepatuhan terhadap pemenuhan hak-hak awak kapal yang belum diatur di Undang-undang pelayaran, mengingat faktor risiko pekerjaan awak kapal yang berbeda dengan tenaga kerja di darat pada umumnya. Selain itu, diperlukan penerapan kewajiban awak kapal untuk selalu memenuhi persyaratan dan sertifikasi keahlian dan keterampilan sesuai amandemen konvensi internasional *Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers* (STCW) 2010.

Ucapan Terima Kasih

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Direktur BP3IP yang telah mendukung penuh kepada penulis dan tim dalam melakukan penelitian ini. Ucapan terima kasih juga penulis sampaikan kepada KSOP Sunda Kelapa dan KSOP Marunda, yang membantu memfasilitasi pengambilan data sehingga penelitian ini memiliki data dukung secara lengkap. Serta tak lupa kepada pihak-pihak lain yang sudah membantu dan memberikan masukan untuk melengkapi dokumen ini. Akhir kata, penulis berharap penelitian ini dapat memberikan manfaat bagi instansi terkait dalam rangka menetapkan kebijakan terkait kesejahteraan awak kapal khususnya kapal niaga berbendera Indonesia dengan rute pelayaran dalam negeri.

Daftar Pustaka

- [1] Kementerian Perhubungan RI, "PPID Kementerian Perhubungan," Kementerian Perhubungan RI. [Online]. Available: <https://ppid.dephub.go.id>
- [2] A. Laraspati, "350.000 Pelaut Indonesia Kerja di Perusahaan Asing," Detik News. Accessed: Nov. 24, 2021. [Online]. Available: <https://news.detik.com/berita/d-5825790/350-000-pelaut-indonesia-kerja-di-perusahaan-asing>
- [3] Amalia Katris Hardini and Pitaya, "Implementasi Ketentuan Tentang Kesejahteraan Awak Kapal sebagai Bentuk Pemenuhan Hak Bagi Pekerja sesuai dengan Peraturan Bidang Ketenagakerjaan, khususnya Tenaga Kerja Sektor Transportasi Laut," Universitas Gajah Mada, 2016.
- [4] D. Arianto and A. Sutrisno, "Kajian Antisipasi Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan Pada Masa Pandemi Covid-19," *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, vol. 22, no. 2, pp. 97–110, Mar. 2021, doi: 10.25104/transla.v22i2.1682.
- [5] Sedarmayanti, *Sumber Daya Manusia dan Produktivitas Kerja*. Bumi Aksara, 2001.
- [6] A. Azis, R. Eldianson, and M. T. Tampubolon, "Kesejahteraan Karyawan Mempengaruhi Produktivitas Kerja Perusahaan di Era Pandemi Covid-19," *El-Mal: Jurnal Kajian Ekonomi & Bisnis Islam*, vol. 3, no. 3, pp. 608–616, Feb. 2022, doi: 10.47467/elmal.v3i3.968.
- [7] A. P. Pramuditya, A. M. Karsona, and H. Singadimedja, "Perlindungan hukum anak buah kapal dalam aspek kesejahteraan di bidang hukum ketenagakerjaan," *Jurnal Cakrawala Hukum*, vol. 11, no. 2, Aug. 2020, doi: 10.26905/idjch.v11i2.4100.
- [8] I.- Potto, S.- Handayani, Y.- Tatiana, and P.- Ricardianto, "Analisis Sertifikasi Pelaut, Keterampilan, dan Kesejahteraan Awak Kapal Sebagai Variabel Mediasi Terhadap Kinerja Operasional Kapal," *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, vol. 24, no. 1, 2022, doi: 10.25104/transla.v24i1.2059.
- [9] O. D. Sapto Setyodhono, Khairul Ismed, Ardhian Kurniawati, Ikbil Salim Priyono, Ayu Puspita Sari, Krisna Fatmawati, "Kajian Perlindungan Tenaga Kerja Di Sektor Maritim Dalam Rangka Maritime Labor Convention (MLC)," Jakarta, 2018.
- [10] M. Tenenhaus, V. Esposito Vinzi, Y.-M. Chatelin, and C. Lauro, "PLS path modeling. Computational Statistics & Data Analysis," *Comput Stat Data Anal*, vol. 48, no. 1, 2005.
- [11] Sugiyono., "Metode Penelitian Pendidikan : Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D (8 Edition)," Alfabeta,CV. [Online]. Available: <https://scholar.google.com>

- [12] H. Ghozali, I., & Latan, *Partial Least Square (Konsep, Teknik dan Aplikasi) Menggunakan Program SmartPLS 3.0 (2nd ed.)*. Semarang: Universitas Diponegoro, 2015.
- [13] U. Narimawanti, J. Sarwono, D. Munandar, and M. B. Winarti, *Metode Penelitian dalam Implementasi Ragam Analisis: untuk Penulisan Skripsi, Tesis, dan Disertasi*. Andi, 2020.
- [14] A. S. Husein, *Penelitian Bisnis dan Manajemen Menggunakan Partai Least Squares (PLS) dengan smart PLS 3.0*. Malang: Universitas Brawijaya, 2015.
- [15] N. Fitria and N. Wibisono, "Regulasi, Komitmen Organisasi, Sumber Daya Manusia, dan Pengelolaan Keuangan Desa terhadap Kinerja Pemerintah Desa," *JAAF (Journal of Applied Accounting and Finance)*, vol. 3, no. 2, p. 85, Feb. 2020, doi: 10.33021/jaaf.v3i2.808.