

PENGARUH USIA PENGGUNA JASA KAPAL TERHADAP KUALITAS KEAMANAN DAN TINDAK KEJAHATAN PADA PELABUHAN KENDARI

Dharma Manullang
Badan Litbang Departemen Perhubungan

Diterima 08 Januari 2007, Disetujui 31 Januari 2007

Abstract : *Basically, the aim of this research is to know how much the variable of the customer 's age influence the services's quality in the short ranged shipping , operated in Kendari's harbor. Especially The services's quality has focused on the security aspect for analyzing criminality in the short ranged ship. The result of this research shows that ChiSquare (estimated) have 26,946, and ChiSquare (table) have 10,856 at the significant one percent. At the significant five percent, this result shows ChiSquare (estimated) have 10,856 and ChiSquare (table) have 13,848. At the significant ten percent, this result shows ChiSquare (estimated) have 15,659. The ChiSquare analysis describes that there is real the enormous difference in the statistical analysis. Because of The difference between ChiSquare (table) and ChiSquare (estimated), so that some significantly the variable of the customer's age influence the level of criminality in ship figure out the value of the services's quality As a important conclusion is the authorized management in Kendari's harbor must establish a flexible system in security aspect for minimizing the criminality in shipping. To attain the customer satisfaction in the short shipping, the criminality holds a primary priority in security aspect.*

Keywords : Usia, Keamanan, Pelabuhan, Criminality, Produktivitas

LATAR BELAKANG

Indonesia, yang dikenal sebagai negara maritim, memiliki kurang lebih 17.508 pulau dan luas laut 5,8 Juta Km² atau 70% luas total wilayah Indonesia. Kondisi geografis seperti itu, sudah barang tentu memerlukan dukungan transportasi laut yang handal dan menjangkau seluruh wilayah tanah air, termasuk daerah terpencil, baik untuk angkutan barang maupun orang. Penyelenggaraan angkutan laut penumpang dimaksudkan untuk mendorong dan mengembangkan daerah dalam rangka upaya peningkatan pemerataan pembangunan, laju pertumbuhan ekonomi, dan stabilitas nasional yang dinamis bagi seluruh wilayah di negara Republik Indonesia.

Bagi negara berkembang seperti Indonesia, yang secara geografis terdiri dari beribu-ribu pulau, jasa pelayanan dimaksud sangat berperan untuk menunjang upaya peningkatan pertumbuhan wilayah. Di sisi lain, keterbatasan sumber daya, khususnya anggaran yang dialokasikan di sektor transportasi, sangat membatasi peran dalam mengoptimalkan kinerja pelayanannya, apalagi bila dikaitkan dengan peranannya dalam pemerataan pembangunan wilayah. Perkembangan pelayanan angkutan laut penumpang, selain dilayani armada yang dimiliki PT (Persero) PELNI, juga terdapat armada perintis yang beroperasi dengan 38 trayek dan melayani lebih dari 150 pelabuhan

singgah dengan 18 pelabuhan pangkalan dan armada-armada angkutan laut penumpang yang melayani trayek-trayek jarak pendek.

Dilihat dari aspek pelayanan dan pengusaha, angkutan laut yang ada saat ini dirasa masih tidak sepenuhnya berpihak kepada pengguna jasanya. Hal ini, antara lain, disebabkan oleh luasnya daerah pelayanan dan tidak meratanya sebaran penduduk, yang mengharuskan dilakukan pelayaran dengan rute-rute panjang dan secara estafet. Kondisi pelayaran seperti ini, mengakibatkan kurang meratanya pemenuhan kebutuhan terhadap pelayanan jasa transportasi laut.

Dengan beroperasinya kapal-kapal penumpang, mobilitas penduduk melalui laut diharapkan dapat semakin meningkat dengan pesat. Selama periode lima tahun terakhir, lalu lintas penumpang moda laut mengalami peningkatan setiap tahunnya. Walau demikian, tampak penyediaan sarana transportasi laut, khusus untuk penumpang, terasa masih belum dapat memenuhi tuntutan kebutuhan masyarakat pengguna jasa. Hal ini, karena masih banyak daerah-daerah yang tinggi potensi mobilitas penduduknya tetapi belum terjangkau oleh kapal-kapal penumpang. Keterbatasan dana yang dimiliki oleh Pemerintah, merupakan salah satu penyebab belum tersentuhnya permintaan tersebut.

Uraian tersebut di atas, memberikan indikasi bahwa betapa semakin beragamnya kebutuhan pengguna jasa terhadap kualitas pelayanan dan betapa terbatasnya kualitas pelayanan yang sudah diberikan oleh operator angkutan laut penumpang, khususnya yang melayani trayek-trayek jarak pendek.

Indikasi pelayanan angkutan laut penumpang, dapat dilihat dari berbagai aspek. Beberapa di antaranya:

- a. Waktu operasi angkutan umum yang digunakan untuk melakukan perjalanan dari rumah responden ke pelabuhan asal;
- b. Alternatif pilihan angkutan umum yang dapat digunakan untuk melakukan perjalanan dari rumah responden ke pelabuhan asal;
- c. Besar ongkos angkutan umum yang digunakan untuk melakukan perjalanan dari rumah responden ke pelabuhan asal;
- d. Kenyamanan angkutan umum yang digunakan untuk melakukan perjalanan dari rumah responden ke pelabuhan asal;
- e. Waktu tempuh angkutan umum yang digunakan untuk melakukan perjalanan dari rumah responden ke pelabuhan asal;
- f. Jarak lokasi pemberhentian angkutan umum di sekitar pelabuhan ke lokasi penjualan tiket kapal penumpang atau ruang tunggu penumpang di pelabuhan;
- g. Kondisi keamanan dari gangguan tindak kejahatan di area pelabuhan asal;
- h. Kebersihan, kondisi penerangan, dan kenyamanan, di area pelabuhan asal;
- i. Kejelasan informasi mengenai lokasi ruang tunggu, loket, tempat ibadah, toilet, atau fasilitas umum lainnya, di pelabuhan asal;
- j. Kejelasan informasi mengenai jadwal keberangkatan kapal, harga tiket, dan lain-lain, di pelabuhan asal;
- k. Kecukupan jumlah loket yang melayani penjualan tiket di pelabuhan asal;
- l. Kecukupan kapasitas ruang tunggu di pelabuhan asal;
- m. Sikap petugas (petugas keamanan, penjual tiket, dan lain-lain) meliputi karamahan, keterampilan, kejujuran, dan lain-lain;
- n. Kebersihan, kenyamanan, keamanan, dan kondisi lampu penerangan, di ruang tunggu penumpang;
- o. Ketersediaan fasilitas ruang tunggu, meliputi tempat duduk, toilet, tempat ibadah, dan lain-lain;

- p. Kejelasan informasi mengenai lokasi tempat duduk, tempat ibadah, toilet, dan fasilitas umum lainnya, di atas kapal;
- q. Ketepatan jadwal waktu pemberangkatan kapal;
- r. Ketepatan jadwal waktu tiba di pelabuhan tujuan;
- s. Sikap petugas atau crew, meliputi keramahan, kejujuran, keterampilan, dan lain-lain, di atas kapal;
- t. Kondisi kebersihan ruang penumpang di atas kapal;
- u. Kenyamanan tempat duduk penumpang di atas kapal;
- w. Kondisi keamanan dari gangguan tindak kejahatan di atas kapal;
- x. Kondisi lampu penerangan di atas kapal;
- y. Kondisi jaminan keselamatan selama perjalanan di atas kapal;
- z. Kesesuaian tarif dengan pelayanan yang dirasakan.

Namun demikian, penilaian terhadap kualitas aspek pelayanan angkutan laut penumpang tersebut, juga dipengaruhi oleh adanya faktor lain, seperti karakteristik zona dan spasial wilayah pelayanannya, serta adanya pengaruh modalitas para pengguna jasanya. Beberapa modalitas pengguna jasa, seperti jenis kelamin, usia, tingkat pendidikan, jenis pekerjaan, penghasilan rata-rata per bulan, keperluan atau tujuan perjalanan, cara memperoleh tiket, kelas kapal yang dipesan atau digunakan, serta frekuensi perjalanan yang pernah dilakukan dalam menggunakan kapal penumpang yang sama, sangat mempengaruhi obyektivitas penilaiannya. Untuk itu, kajian ini mengamati sampai sejauh mana pengaruh tingkat usia dalam menilai kualitas keamanan dari gangguan tindak kejahatan di atas kapal di pelabuhan Kendari.

METODOLOGI PENELITIAN

Dalam suatu penelitian, seringkali para pengamat tertarik pada masalah yang berhubungan dengan suatu obyek atau respon yang pada dasarnya dapat dibagi ke berbagai macam kategori. Sebagai contoh, sekelompok pasien dapat dikategorikan menurut respon mereka terhadap perlakuan tertentu yang diberikan kepadanya, sekelompok anak-anak dapat dikategorikan menurut macam permainan yang disukainya, atau dapat juga diteliti mengenai bagaimana respon seseorang terhadap opini tertentu, apakah mereka akan setuju, menentang, atau netral terhadap opini tersebut. Untuk menganalisis gejala-gejala seperti contoh-contoh tersebut, maka **Metoda Kai Kuadrat** dapat digunakan. Dalam analisis selanjutnya, jumlah kategori dapat dibagi ke dalam dua kategori atau lebih, tergantung pada obyek ataupun respon yang ingin diamati.

Kegunaan metoda ini ditujukan untuk menguji apakah ada perbedaan yang cukup berarti atau signifikan antara jumlah pengamatan suatu obyek atau respon tertentu pada setiap klasifikasinya terhadap nilai harapannya (*expected value*) yang berdasarkan hipotesa nolnya. Di lain pihak, pengujian **Kai Kuadrat** dapat pula digunakan untuk menguji independensi antara suatu variabel terhadap variabel lainnya. Dalam metoda ini, H_0 dapat diuji sebagai berikut.

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^k \frac{(O_i - E_i)^2}{E_i}$$

dengan:

O_i = nilai pengamatan yang diperoleh pada kategori ke- i ;

E_i = nilai harapan (*expected value*) pada kategori ke- i .

Bila perbedaan antara O_i dan E_i relatif kecil, maka χ^2 juga akan semakin kecil, dan sebaliknya, jika perbedaan antara O_i dan E_i sangat besar, akan menyebabkan χ^2 menjadi besar. Konsekuensinya, semakin besar χ^2 , maka ada kemungkinan hasil pengamatan yang diperoleh selama penelitian bukan berasal dari populasi yang dijadikan dasar penentuan H_0 tersebut. Pada pengujian χ^2 ini, distribusi χ^2 memiliki derajat kebebasan sebesar $(k - 1)$ atau $df(k - 1)$.

Untuk kasus satu macam sampel yang memiliki k kategori dan jumlah pengamatan sebesar N , maka setiap sel kategori mempunyai nilai harapan (E_i) sebesar

$\frac{N}{k}$. Jika H_0 menyatakan bahwa proporsi tiap kategori sama, maka dapat diharapkan

bahwa $E_i = O_i$, sedangkan hipotesis alternatifnya adalah $E_i \neq O_i$. Berdasarkan uraian di atas, maka langkah-langkah yang dilakukan dalam penggunaan Uji Kai Kudrat adalah sebagai berikut:

- Menyusun hipotesis;
- Melakukan perhitungan χ^2_{Hitung} ;
- Menentukan nilai kritis χ^2_{Tabel} berdasarkan tingkat kesalahan (α) yang diinginkan, yaitu $\chi^2_{\alpha df(k-1)}$, kemudian membandingkan antara χ^2_{Hitung} dengan χ^2_{Tabel} . Jika χ^2_{Hitung} lebih kecil χ^2_{Tabel} , maka H_0 **diterima**. Jika χ^2_{Hitung} lebih besar atau sama dengan χ^2_{Tabel} , H_0 **ditolak**.

Pelabuhan kendari terletak di pantai timur dan jazirah Sulawesi Tenggara, Propinsi Sulawesi Tenggara dan merupakan salah satu pelabuhan kawasan dari PT (Persero) Pelabuhan Indonesia IV. Pelabuhan Kendari adalah pelabuhan laut wajib pandu. Walaupun terletak di ibukota propinsi, namun pelabuhan ini lebih kecil dibandingkan dengan pelabuhan Bau-Bau yang berada di Pulau Buton.

Dalam operasionalnya, pelabuhan ini diarahkan untuk melayani kapal-kapal lokal dan kapal pelayaran rakyat. Secara umum dapat dikatakan bahwa perkembangan pelabuhan ini sangat berkaitan dengan pertumbuhan ekonomi di daerah setempat yang merupakan daerah *hinterlandnya*. Sebaliknya pelabuhan ini merupakan salah satu prasarana penting untuk menunjang kegiatan ekonomi di wilayah tersebut.

Kondisi Geografis

Pelabuhan Kendari terletak di sebuah teluk kecil pada posisi 03°58'23" LS dan 122°35'00" BT. Kawasan ini merupakan daerah dengan kondisi hidrografi pantai sekitar pelabuhan curam dan hampir sepanjang pantai terdapat rumah penduduk. Dasar lautnya lumpur pasir, dan di sepanjang alur sekitar pantai terdapat karang menonjol ke laut. Di pelabuhan ini terdapat dua alur pelayaran utara dan selatan dan di sepanjang alur ini telah dipasang rambu-rambu pengenalan untuk mengingatkan kapal agar selalu berhati-hati keluar masuk pelabuhan. Alur pelayaran di pelabuhan ini sempit dan berliku-liku. Ukuran kapal yang masuk ke pelabuhan ini maksimum 5.000 DWT.

Fasilitas dan Peralatan Pelabuhan

Pelabuhan Kendari meliputi areal kerja daratan seluas 30.041 Ha dengan luas kolam 90.000 M² dan kedalaman kolam pelabuhan 6-20 M LWS serta keadaan tanah dasar lumpur. Fasilitas pelabuhan Kendari yang digunakan untuk menunjang kegiatan di pelabuhan adalah sebagai berikut.

- 1) Fasilitas Dermaga.

- Dermaga Nusantara dengan konstruksi beton, panjang 270 M;
 - Dermaga Rakyat dengan konstruksi tiang beton, lantai kayu, panjang 60 M;
 - Luas terminal penumpang adalah 500 M².
- 2) Gudang dan Lapangan Penumpang.
- Gudang Lini I dengan luas 750 M²;
 - Gudang Lini II dengan luas 1000 M² dan daya dukung lantai 2 ton/M².
- 3) Peralatan Bongkar Muat.
- Forklift dengan kapasitas 3 ton;
 - Mobile Crane dengan kapasitas 15 ton.

Produktivitas

Produktivitas Pelabuhan Kendari, meliputi kunjungan kapal selama 5 tahun terakhir, kapal penumpang yang singgah, jumlah naik dan turun penumpang selama 5 tahun terakhir, kegiatan bongkar muat selama 5 tahun terakhir, serta kinerja waktu pelayanan kapal di pelabuhan.

a. Kunjungan kapal di pelabuhan Kendari dalam 5 tahun terakhir

Pelabuhan Kendari melayani pelayaran Nusantara maupun pelayaran rakyat. Untuk pelayaran Nusantara terjadi penurunan yang tajam pada tahun 2002, dari 6012 kunjungan pada tahun 2001 menjadi 562 kunjungan kapal di tahun 2002. Sedangkan kunjungan kapal pelayaran rakyat juga mengalami penurunan pada tahun 2002, tetapi tahun-tahun berikutnya mulai membaik. Untuk lebih jelasnya, secara rinci disajikan pada Tabel 1.

Tabel 1. Data Kunjungan Kapal di Pelabuhan Kendari Tahun 2000 - 2004

No	URAIAN	SAT	REALISASI (TAHUN)				
			2000	2001	2002	2003	2004
1	Nusantara	Unit	6.935	6.012	562	369	394
2	Rakyat	Unit	5.395	4.015	3.041	3.435	4.355

Sumber : Kantor ADPEL Pelabuhan Kendari, 2005

b. Kapal penumpang yang singgah di Pelabuhan Kendari

Di pelabuhan Kendari terdapat 12 kapal penumpang yang singgah untuk melayani trayek ke Raha maupun Bau Bau. Hampir setiap kapal yang singgah di pelabuhan ini melayani penumpang setiap hari. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Data Nama Kapal Penumpang yang Singgah di Pelabuhan Kendari

No	NAMA KAPAL	PERUSAHAAN/PEMILIK	RUTE/ TRAYEK	FREKUENSI	KAPASTAS PENUMPANG	Jadwal Keberangkatan	Jadwal Kedatangan*
1.	KM. Super Jet-7	PT Bahtera Bestari Shipping	Kendari-Raha	Setiap hari	115	12:30	16:30
2.	KM. Super Jet-8	PT Bahtera Bestari Shipping	Kendari-Raha	Setiap hari	117	07:30	10:30
3.	KM. Super Jet-10	PT Bahtera Bestari Shipping	Kendari – Bau bau	Setiap hari	120	07:30	11:30
4.	KM. Super Jet-15	PT Bahtera Bestari Shipping	Kendari-Raha	Setiap hari	115	07:30	10:30
5.	KM. Super Jet-16	PT Bahtera Bestari Shipping	Kendari – Bau bau	Setiap hari	146	12:30	17:00
6.	KM. Super Jet-17	PT Bahtera Bestari Shipping	Kendari -Raha - Bau Bau	Setiap hari	122	12:30	17:00
7.	KM. Sagori Eks-1	PT Daka Lintas Samudra	Kendari -Raha - Bau Bau	Setiap hari	278	07:30	11:30
8.	KM. Sagori Eks-ii	PT Bahtera Bestari Shipping	Kendari-Raha	Setiap hari	278	12:30	17:00
9.	KM. Agil Pratama	PT Bahtera Bestari Shipping	Kendari-Wanci	Setiap 3 hari	180	10:00	20:00
10.	KM. Bombana Eks.	PT Bahtera Bestari Shipping	Kendari – Langgara	Setiap hari	20	14:00	16:30
11.	KM. Wawonia	PT Bahtera Bestari Shipping	Kendari-Langgara	Setiap hari	30	14:00	17:00
12.	KM. Chairul Jaya	PT Bahtera Bestari Shipping	Kendari – Salabangka	2 x seminggu	40	21:00	06:00

Sumber : Kantor Adpel Pelabuhan Kendari

Mengenai jadwal tiba kapal-kapal yang singgah di pelabuhan Kendari secara detailnya dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 3. Jadwal Tiba Kapal di Pelabuhan Kendari

No.	NAMA KAPAL	RUTE/TRAYEK
1.	KM. Super Jet-7	Tiba dari Raha jam 11.30 WITA
2.	KM. Super Jet-8	Tiba dari Raha jam 16.30 WITA
3.	KM. Super Jet-10	Tiba dari Bau Bau jam 16.30 WITA
4.	KM. Super Jet-15	Tiba dari Raha jam 16.30 WITA
5.	KM. Super Jet-16	Tiba dari Bau Bau jam 11.30 WITA
6.	KM. Super Jet-17	Tiba dari Bau Bau jam 11:30 WITA, singgah di pelabuhan Raha jam 15:00 WITA kemudian lanjut lagi ke Bau-Bau tiba jam 17:00 WITA
7.	KM. Sagori Eks-1	Tiba dari Bau Bau jam 17:00 WITA, singgah di pelabuhan Raha jam 10:00 WITA kemudian lanjut lagi ke Bau-Bau tiba jam 11:30 WITA
8.	KM. Sagori Eks-ii	Tiba dari Bau Bau jam 11:30 WITA, singgah di pelabuhan Raha jam 15:00 WITA kemudian lanjut lagi ke Bau-Bau tiba jam 17:00 WITA
9.	KM. Agil Pratama	Tiba dari Wanci jam 10:00 WITA
10.	KM. Bombana Eks.	Tiba dari Langgara jam 10:00 WITA
11.	KM. Wawonia	Tiba dari Langgara jam 11:00 WITA
12.	KM. Chairul Jaya	Tiba dari Salabangka jam 06:00 WITA, berangkat ke pelabuhan Salabangka jam 21:00 WITA, tiba jam 06:00 WITA

Sumber : Kantor Adpel Pelabuhan Kendari

c. Jumlah naik dan turun penumpang di pelabuhan Kendari

Jumlah naik dan turun penumpang di pelabuhan Kendari selama 5 tahun terakhir disajikan pada Tabel 4.

Tabel 4. Data Naik dan Turun Penumpang Kapal Di Pelabuhan Kendari Tahun 2000 – 2004

No	URAIAN	SATUAN	REALISASI / TAHUN				
			2000	2001	2002	2003	2004
1	Naik	Orang	166.946	101.917	181.917	168.866	182.157
2	Turun	Orang	103.094	85.135	88.185	123.628	151.390

Sumber : Kantor Adpel Pelabuhan Kendari

Kegiatan debarkasi tertinggi terjadi pada tahun 2004 sebesar 182,157 penumpang. Dalam 5 tahun terakhir ini, kegiatan penumpang naik kapal di pelabuhan Kendari mengalami penurunan pada tahun 2001 dan 2003. Sedangkan kegiatan embarkasi tertinggi terjadi pada tahun 2004 sebesar 151,390 penumpang, dan kegiatan embarkasi terendah 5 tahun terakhir terjadi pada tahun 2001 sebesar 85,135 penumpang.

d. Kinerja waktu pelayanan kapal

Kinerja waktu pelayanan kapal di Pelabuhan Kendari selama 5 tahun terakhir, disajikan pada Tabel 5.

Tabel 5. Data Kinerja Waktu Pelayanan Kapal Di Pelabuhan Kendari, Tahun 2000 - 2004

No	URAIAN	SATUAN	2000	2001	2002	2003	2004
1.	WT	Jam	3,00	4,00	4,00	18,00	31,00
2.	AT	Jam	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
3.	BT	Jam	88,00	95,00	136,00	177,00	134,00
4.	TRT	Jam	92,00	100,00	141,00	196,00	166,00

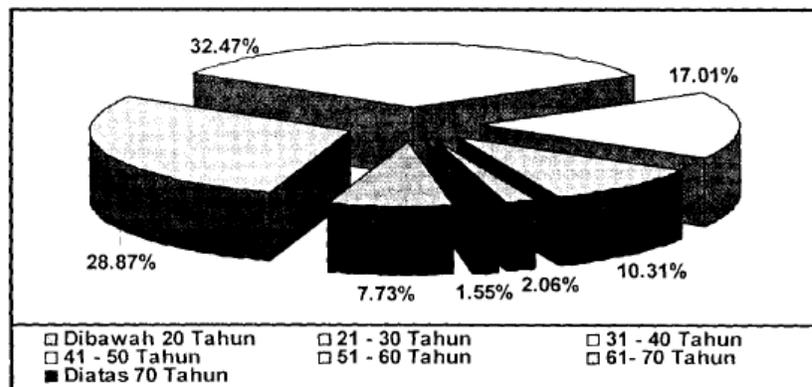
Sumber : Kantor Pelindo Kendari

Pengumpulan Data Primer

Selain data sekunder yang diperoleh dari kantor Adpel Kendari, seperti yang telah diuraikan di atas, diperlukan juga data primer. Data primer diperoleh melalui wawancara langsung dengan responden, yakni penumpang kapal KM Super Jet 7,8,10,15,16,17, KM Sogari Ekspres, KM Agil Pratama, KM Bombana Ekspres, KM Wawonia dan KM Chairul Jaya, yang dilakukan sebelum jam keberangkatan kapal. Selama survei, hanya dapat diperoleh data dari 68 responden, karena keterbatasan waktu.

Data primer yang akan diolah untuk keperluan analisis, terbagi menjadi dua bagian, yaitu data modalitas dan opini. Data modalitas, berupa usia responden. Sedangkan opini, responden diminta menilai aspek kualitas keamanan dari gangguan tindak kejahatan di atas kapal di pelabuhan Kendari sesuai dengan persepsinya.

Dari data yang telah diperoleh, responden dapat dibagi menjadi tujuh kategori berdasarkan usia. Secara keseluruhan, komposisi perolehan jumlah responden tersebut didominasi oleh kategori usia antara 31-40 tahun sebesar 32.47 %, urutan kedua sebesar 28.87% untuk kategori usia 21-30 tahun, dan komposisi terendah adalah responden di atas 70 tahun sebesar 1.55%.



Gambar 1. Komposisi Responden Menurut Pendidikan

Penilaian persepsi responden terhadap kualitas keamanan dari gangguan tindak kejahatan di atas kapal di pelabuhan Kendari, disajikan pada Tabel 6. Nilai 1 menyatakan Sangat Buruk, nilai 2 menyatakan Buruk, nilai 3 menyatakan Biasa Saja, nilai 4 menyatakan Baik, dan nilai 5 menyatakan Sangat Baik.

Tabel 6. Komposisi Responden menurut Nilai Persepsi

Pendidikan	Frekuensi Responden menurut Nilai Kualitas					Total
	1	2	3	4	5	
Di bawah 20 Tahun	0	0	2	0	0	2
21 – 30 Tahun	0	2	13	5	2	22
31 – 40 Tahun	0	5	9	5	4	23
41 – 50 Tahun	0	2	2	8	0	12
51 – 60 Tahun	0	0	6	1	1	8
61 – 70 Tahun	0	0	0	0	0	0
Di atas 70 Tahun	0	0	0	0	1	1
Total	0	9	32	19	8	68

HASIL PENELITIAN

Dari hasil survei di Pelabuhan Kendari, kualitas pelayanan angkutan laut penumpang jarak dekat sudah menunjukkan hasil yang cukup baik. Secara umum, konsumen di pelabuhan Kendari merasakan kepuasan yang cukup tinggi karena pelayanan yang diberikan sudah cukup baik. Namun perlu dianalisis sampai sejauh mana adanya perbedaan persepsi antar kelompok usia dalam menilai kualitas keamanan dari gangguan tindak kejahatan di atas kapal di pelabuhan Kendari. Berdasarkan uraian tersebut, dapat disusun hipotesis awal, bahwa tidak ada perbedaan persepsi antar kelompok kategori usia dalam hal menilai kualitas pelayanan. Sedangkan hipotesis lawannya, adalah ada perbedaan. Hasil pengumpulan data persepsi, dapat disusun sampai sejauh mana perkiraan komposisi harapannya. Hasil perhitungan komposisi harapan jumlah responden menurut pendidikan dan nilai pelayanan yang diberikan, disajikan pada Tabel 7.

Tabel 7. Hasil Perhitungan Komposisi Responden yang Diharapkan

Pendidikan	Frekuensi Responden menurut Nilai Kualitas					Total
	1	2	3	4	5	
Di bawah 20 Tahun	0	0	2	0	0	2
21 – 30 Tahun	0	2	13	5	2	22
31 – 40 Tahun	0	5	9	5	4	23
41 – 50 Tahun	0	2	2	8	0	12
51 – 60 Tahun	0	0	6	1	1	8
61 – 70 Tahun	0	0	0	0	0	0
Di atas 70 Tahun	0	0	0	0	1	1
Total	0	9	32	19	8	68

Dari data komposisi responden berdasarkan usia dan nilai persepsi yang diberikan serta hasil perhitungan komposisi harapan jumlah respondennya, dapat ditentukan besaran nilai χ^2_{Hitung} . Hasil perhitungan nilai χ^2_{Hitung} dapat dilihat pada **Tabel 8**.

Tabel 8. Hasil Perhitungan χ^2_{Hitung}

Pendidikan	χ^2_{Hitung}					Total
	1	2	3	4	5	
Dibawah 20 Tahun	0.000	0.265	1.191	0.559	0.235	26,946
21 – 30 Tahun	0.000	0.286	0.677	0.214	0.134	
31 – 40 Tahun	0.000	1.257	0.307	0.317	0.619	
41 – 50 Tahun	0.000	0.107	2.355	6.441	1.412	
51 – 60 Tahun	0.000	1.059	1.327	0.683	0.004	
61 – 70 Tahun	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
Lainnya sebutkan	0.000	0.132	0.471	0.279	6.618	
Total						26,946

Proses berikutnya, adalah membandingkan hasil perhitungan χ^2_{Hitung} dengan χ^2_{Tabel} untuk tingkat signifikansi α sebesar 10%, 5%, dan 1%. Hasil perbandingan antara χ^2_{Hitung} dan χ^2_{Tabel} disajikan pada **Tabel 9**.

Tabel 9. Hasil Perbandingan χ^2_{Hitung} dan χ^2_{Tabel}

α (%)	χ^2_{Tabel}	χ^2_{Hitung}	Kesimpulan
10	15.659	26,946	H_0 Ditolak
5	13.848	26,946	H_0 Ditolak
1	10.856	26,946	H_0 Ditolak

Berdasarkan hasil analisis di atas, penelusuran diawali dari tingkat signifikansi, α , sebesar 1%. Dari hasil penelusuran tersebut, terlihat bahwa hasil perhitungan χ^2_{Hitung} menunjukkan nilai lebih kecil daripada χ^2_{Tabel} . Hal ini membawa makna bahwa hipotesis awal yang menyatakan terdapat perbedaan yang nyata secara statistik pada tingkat usia berkaitan dengan penilaian terhadap kualitas keamanan dari gangguan tindak kejahatan di atas kapal di pelabuhan Kendari, untuk tingkat signifikansi 1%.

Untuk mendeteksi lebih jauh, proses evaluasi dilanjutkan dengan memperbesar tingkat signifikansinya, menjadi 5%. Berdasarkan hasil penelusuran dengan tingkat signifikansi sebesar 5%, terlihat bahwa hasil perhitungan χ^2_{Hitung} menunjukkan nilai lebih kecil daripada χ^2_{Tabel} . Hal ini juga membawa makna bahwa hipotesis awal yang menyatakan masih terdapat perbedaan yang nyata secara statistik untuk tingkat signifikansi 5%. Selanjutnya, proses evaluasi dilanjutkan dengan memperbesar tingkat signifikansinya, menjadi 10%. Berdasarkan hasil penelusuran dengan tingkat signifikansi sebesar 10%, terlihat bahwa hasil perhitungan χ^2_{Hitung} juga menunjukkan nilai lebih kecil daripada χ^2_{Tabel} . Hal ini juga membawa makna bahwa hipotesis awal yang

menyatakan masih terdapat perbedaan yang nyata secara statistik untuk tingkat signifikansi 10%.

Meskipun dari data komposisi bobot penilaian terhadap pelayanan tersebut cenderung dominan pada nilai biasa saja, secara umum dapat disimpulkan bahwa memang benar terdapat perbedaan yang signifikan dan nyata secara statistik, tentang penilaian kualitas keamanan dari gangguan tindak kejahatan di atas kapal di pelabuhan Kendari, ditinjau dari kelompok usia. Di sisi lain, berdasarkan kodratnya, pendapat seseorang pada tingkat usia pada umumnya berbeda. Aspek lain, yang mungkin dapat digunakan untuk menduga sebab-sebab terjadinya perbedaan persepsi antar kelompok usia adalah adanya perbedaan karakter, adat, budaya, dan sebagainya.

KESIMPULAN DAN IMPLIKASI

Dari hasil analisis dan evaluasi, dapat diambil kesimpulan bahwa:

- Terdapat perbedaan yang nyata secara statistik antar kelompok usia terhadap persepsi penilaian kualitas keamanan dari gangguan tindak kejahatan di atas kapal di pelabuhan Kendari;
- Penetapan hipotesis awal yang menyatakan bahwa tidak ada perbedaan persepsi antar kelompok usia, untuk tingkat signifikansi 1% menghasilkan nilai χ^2_{Tabel} sebesar 10,856 dan menunjukkan nilai lebih kecil daripada χ^2_{Hitung} (26,946), Sehingga dapat ditarik kesimpulan bahwa hipotesis tersebut ditolak;
- Penetapan hipotesis awal yang menyatakan bahwa tidak ada perbedaan persepsi antar kelompok usia, untuk tingkat signifikansi 5% menghasilkan nilai χ^2_{Tabel} sebesar 13,848 dan menunjukkan nilai lebih kecil daripada χ^2_{Hitung} (26,946), Sehingga juga dapat ditarik kesimpulan bahwa hipotesis tersebut ditolak;
- Penetapan hipotesis awal yang menyatakan bahwa tidak ada perbedaan persepsi antar kelompok usia, untuk tingkat signifikansi 10% menghasilkan nilai χ^2_{Tabel} sebesar 15,659 dan menunjukkan nilai lebih kecil daripada χ^2_{Hitung} (26,946), Sehingga juga dapat ditarik kesimpulan bahwa hipotesis tersebut ditolak.

Untuk meningkatkan pelayanan terhadap pengguna jasa angkutan laut penumpang jarak dekat, khususnya dalam hal keamanan dari gangguan tindak kejahatan di atas kapal di pelabuhan Kendari, maka pihak pengelola Pelabuhan Kendari perlu bersinergi dengan pemerintah daerah dalam mengembangkan sistem keamanan di lingkungan pelabuhan.

DAFTAR RUJUKAN

- Alderton, P.M., ***Sea Transport, Operation and Economics***, Thomas Reed Publication Ltd. Great Britain, 1984
- Algifari, ***Statistik Induktif Untuk Ekonomi dan Bisnis***, Unit Penerbit dan Percetakan Akademi Manajemen Perusahaan YKPN – Yogyakarta, Indonesia, 1987
- Bell, G.P., and Fawcett, P., ***The Business of Transport***, Macdonald & Evans Ltd., Plymouth, 1984
- Burn, Aivin C., Bush, Ronald F., ***Marketing Research***, Third Edition, Printice Hall Inc., Upper Saddle River, New Jersey, 2000

- Gaspersz, Vincent, Dr., Ir., MSc., ***Teknik Analisis Dalam Penelitian Percobaan, Jilid 1 dan 2***, Tarsito – Bandung, Indonesia, 1992
- Hays, W.L., ***Quantification in Psychology***, Prentice Hall of India Private Limited, New Delhi - India, 1969
- Loudon, DL., Bitta AJD., ***Consumer Behavior***, Fourth Edition, Mc Graw Hill Companies Inc., Singapore, 1993
- Manheim, Marvin L., ***Fundamentals of Transportation System Analysis, volume I, Basic Concept***, The MIT Press, Cambridge, 1979
- Mendelhall, William, ***Introduction to Probability and Statistics***;
- Mood, Craybill, ***Introduction to the Theory of Statistics***, Second Edition, McGraw Hill Book Company
- Morlock, Edward K., ***Introduction to Transportation Engineering and Planning***, Mc. Graw Hill, Inc, New York, 1978
- Mowen, Jhon, C., Minor, Michael, ***Consumer Behavior***, Fourth Edition, Printice Hall Inc., Eaglewood Cliff, New Jersey, 1998
- Murray Spiegel, ***Theory and Problem of Statistics***, Schaum Outline Series, McGraw Hill Book Company
- Nasution, AH., Barizi, ***Metode Statistika***, Gramedia, Jakarta, Indonesia, 1975
- Siegel, ***Non Parametric Statistics in Psychology***, McGraw Hill Book Company;
- Simatupang, Togar M., ***Pemodelan Sistem***, Studio Manajemen Jurusan teknik Industri ITB – Bandung, Indonesia, 1994
- Singarimbun, Masri, dkk**, ***Metode Penelitian Survei***, Edisi kedua, LP3ES, Jakarta, 1989
- Snedecor, Cochran**, ***Statistical Method***, Sixth Edition, Iowa State University Press
- Supranto, J., MA.**, ***Teknik Sampling Untuk Survei dan Eksperimen***, Rineka Cipta – Jakarta, Indonesia, 1992
- Taaffe, Gauthier, and O'Kelly**, ***Geography of Transportation***, 2nd ed., Prentice Hall, New Jersey, 1996
- Taro, Yamane**, ***Statistics an Introductory Analysis***, Harper International Edition.
- The Cobb Group And Microsoft Press**, alih bahasa **Pratiwi, Restu**, ***Menguasai Microsoft Excel 5 For Windows***, PT Elex Media Komputindo – Jakarta, Indonesia, 1996

Walpole, Ronald, E., alih bahasa **Sumantri, Bambang**, *Pengantar Statistika*, Edisi ke-3, PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 1995