

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Deskripsi Objek Penelitian

Penelitian ini melibatkan analisis kinerja armada kapal, efisiensi operasional, kecepatan pengiriman, waktu tunggu, dan pengaturan rute untuk meningkatkan efektivitas transportasi laut. Penelitian ini dapat melibatkan analisis kinerja armada kapal, efisiensi operasional, kecepatan pengiriman, waktu tunggu, dan pengaturan rute untuk meningkatkan efektivitas transportasi laut. Objek penelitian mengenai transportasi laut dapat mencakup aspek keberangkatan kapal yang keluar masuk dalam dan luar negeri yang diusahakan dan tidak diusahakan keberangkatan penumpang kapal di pelabuhan yang diusahakan dan yang tidak diusahakan, Transportasi laut merujuk pada pengangkutan barang dan penumpang menggunakan kapal-kapal di perairan laut dan sungai. Penelitian ini akan mempelajari faktor-faktor yang mempengaruhi produktivitas dan efisiensi sektor konstruksi, termasuk penggunaan teknologi dan inovasi, keterampilan tenaga kerja, proses manajemen proyek, serta kebijakan dan regulasi yang mempengaruhi produktivitas dalam industri konstruksi.

4.1.1. Data Observasi

Data Primer penelitian ini diperoleh dari kegiatan observasi lapangan, yang berlokasi di pelabuhan tanjung perak surabaya dalam mengumpulkan informasi terkait aspek keberangkatan dan kunjungan dalam dan luar negeri yang berhubungan dengan konstruksi. Observasi dilakukan dengan mengamati proses pengelolaan peti kemas, unit, Total GT, Kedatangan dan Keberangkatan kapal. Observasi ini mencakup data yang diperlukan untuk operasi pengelolaan, jumlah dari observasi, dan identifikasi efisiensi serta masalah yang mungkin muncul. Data primer yang diperoleh dari kegiatan observasi ini digunakan untuk mencantumkan data sekunder yang nantinya digunakan menjadi variabel penelitian.



Gambar 4.1 Observasi Pelabuhan Peti Kemas

4.2 Variabel Penelitian

Pertumbuhan ekonomi di suatu negara dapat mempengaruhi tingkat aktivitas transportasi laut dalam negeri. Semakin tinggi pertumbuhan ekonomi, semakin besar kemungkinan terjadinya kunjungan transportasi laut.

Analisis kunjungan kapal ke dalam dan luar negeri mencakup jumlah kapal yang berlayar dalam negeri, jumlah penumpang dan kargo yang diangkut oleh kapal, serta frekuensi dan rute pelayaran yang paling populer. Ketersediaan pelabuhan dan fasilitas pendukungnya, seperti dermaga, gudang, dan terminal, mempengaruhi kunjungan transportasi laut dalam negeri. Kunjungan transportasi laut luar negeri sangat dipengaruhi oleh perdagangan internasional. Permintaan untuk mengangkut barang melalui jalur laut, baik ekspor maupun impor, dapat mempengaruhi volume kunjungan kapal.

Ketersediaan infrastruktur pelabuhan yang baik dan jalur pelayaran yang efisien menjadi faktor penting dalam menarik kunjungan transportasi laut luar negeri. Data PDRB sektor konstruksi disajikan dalam bentuk angka atau persentase sebagai bagian dari total PDRB suatu wilayah atau negara. Untuk mengetahui data PDRB sektor konstruksi dapat kita temukan pada situs web badan statistik resmi negara terkait, seperti BPS (Badan Pusat

Statistik) di Indonesia, atau sumber data ekonomi resmi lainnya yang menyediakan informasi terkini mengenai PDRB sektor konstruksi.

Untuk melakukan analisis atau uji mengenai hubungan antara variabel independen dan dependen, terlebih dahulu menjelaskan masing-masing variabel dalam penelitian ini. Penelitian ini melakukan analisis dari uji prasyarat yaitu uji normalitas dan uji linieritas setelah itu melakukan uji kolerasi atau signifikan ini dilakukan untuk mengetahui hubungan transportasi laut luar negeri dengan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) sektor Industri Pengolahan. Variabelnya terdapat beberapa yaitu kunjungan kapal, kunjungan Penumpang, kunjungan arus barang, dan PDRB Sektor Industri Pengolahan 2020.

Untuk variabel transportasi data didapatkan dari statistik transportasi laut tahun 2020 yang didapatkan dari BPS (Badan Pusat Statistik).



Gambar 4.2 Cover BPS Transportasi Laut 2020

Sumber : website BPS Transportasi laut

Sedangkan untuk PDRB Sektor konstruksi didapatkan dari BPS (Badan Pusat Statistik).



Gambar 4.3 PDRB

Sumber : Website BPS PDRB tahun 2016 - 2020

Dari data diatas saya sebagai penulis/peneliti merapikan data itu berdasarkan judul variabel yang sama, maka didapatkan sebagai berikut serta akan dijelaskan variabelbelnya atau pendapatannya

4.2.1. Kunjungan Kapal Pelayaran Provinsi di Pelabuhan yang Diusahakan

Variabel berikut ini adalah variabel statistik tranportasi laut dalam & luar negeri yang menunjukkan total kapal yang dikunjungi di pelabuhan untuk berlabuh diperairan maupun bersandar didermaga dapat ditunjukan pada tabel 4.1 yang saya kelompokkan atau total menjadi perprovinsi untuk variabel data lebih detailnya ada pada lampiran.

Tabel 4.1 Total kunjungan Kapal pelayaran

Kepulauan dan Regional Di Indonesia	No	Provinsi Di Indonesia	Kunjungan Kapal Pelayaran menurut Provinsi di Pelabuhan	
			Dalam & luar negeri	
			Unit / Units	GT / Total GT
Pulau Sumatra	1	Aceh	7.077	13.144.320
	2	Sumatra Utara	9.299	50.907.254
	3	Sumatra Barat	2.214	11.034.776
	4	Riau	17.931	47.096.581
	5	Kepulauan Riau	21.528	5.440.848
	6	Jambi	2.073	5.590.523
	7	Sumatra Selatan	5.139	16.084.265
	8	Bengkulu	1.251	2.528.639
	9	Bangka Belitung	9.108	6.619.379
	10	Lampung	4.891	29.400.410
Pulau Jawa	11	Banten	18.066	122.208.729
	12	Jakarta	14.422	140.101.321
	13	Jawa Barat	2.668	14.312.523
	14	Jawa Tengah	5.800	54.057.122
	15	Jawa Timur	3.102	5.988.165
Regional Pulau Bali, NTT, NTB	16	Bali	25.850	131.592.134
	17	NTB	1.168	4.629.782
	18	NTT	7.021	12.178.287
Pulau Kalimantan	19	Kalimantan Tengah	46.690	174.607.120
	20	Kalimantan Selatan	4900	23062407
	21	Kalimantan Timur	0	0
	22	Kalimantan Utara	1694	8312660
	23	Kalimantan Barat	5.308	5.804.560
Pulau Sulawesi	24	Sulawesi Selatan	5.861	37.841.609
	25	Sulawesi Tenggara	4756	35661181
	26	Sulawesi Tengah	1123	5374912
	27	Sulawesi Barat	0	0
	28	Gorontalo	527	1449782
	29	Sulawesi Utara	4126	14021363
Regional Pulau Maluku, dan Papua	30	Maluku	2.855	14.576.987
	31	Maluku Utara	1.473	4.379.622
	32	Papua Barat	1.381	6.424.372
	33	Papua	487	3879064

Sumber: BPS (Badan Pusat Statistik) transportasi laut

4.2.2. Penumpang Kapal Pelayaran Menurut Provinsi Di Pelabuhan

Variabel berikut ini adalah variabel statistik transportasi laut dalam & luar negeri yang menunjukkan atau jumlah penumpang kapal pelayaran yang turun maupun berangkat dari kapal yang diangkut dari pelabuhan asal dan kedatangan pelabuhan tujuan yang dapat dilihat pada tabel 3.5 yang saya kelompokkan atau menjadi perprovinsi untuk variabel data lebih detailnya ada pada lembar lampiran.

Tabel 4.2 Penumpang Kapal Pelayaran

Kepulauan Dan Regional Di Indonesia	No.	Provinsi Di Indonesia	Kunjungan Kapal Pelayaran menurut Provinsi di Pelabuhan Dalam & luar negeri	
			Datang	Berangkat
Pulau Sumatra	1	Aceh	554.879	538.496
	2	Sumatra Utara	238.270	236.026
	3	Sumatra Barat	32.082	30.079
	4	Riau	553.761	553.604
	5	Kepulauan Riau	997.125	922.518
	6	Jambi	0	0
	7	Sumatra Selatan	-	-
	8	Bengkulu	8.648	9.196
	9	Bangka Belitung	59.417	67.903
	10	Lampung		
Pulau Jawa	11	Banten	0	0
	12	Jakarta	87.778	85.603
	13	Jawa Barat	0	0
	14	Jawa Tengah	813.917	90.405
	15	Jawa Timur	0	0
Regional Pulau Bali, NTT, dan NTB	16	Bali	271.035	318.294
	17	NTB	137.118	155.879
	18	NTT	107.176	98.207
Pulau Kalimantan	19	KalimantanTengah	60.565	34.234
	20	KalimantanSelatan	153.795	159.881
	21	Kalimantan Timur	92.001	101.846
	22	Kalimantan Utara	48.269	39.636
	23	Kalimantan Barat	208.128	208.471
	25	Sulawesi Tenggara	272.367	345.955
	26	Sulawesi Tengah	12.267	166.505

Kepulauan Dan Regional Di Indonesia	No.	Provinsi Di Indonesia	Kunjungan Kapal Pelayaran menurut Provinsi di Pelabuhan Dalam & luar negeri	
			Datang	Berangkat
			27	Sulawesi Barat
28	Gorontalo	14.911	16.529	
29	Sulawesi Utara	192.527	195.416	
Regional Pulau Maluku, dan Papua	30	Maluku	108.556	154.204
	31	Maluku Utara	43.663	39.684
	32	Papua Barat	171.563	158.877
	33	Papua	99.461	104.308

Sumber: : BPS (Badan Pusat Statistik) transportasi laut

4.2.3. PDRB Sektor Konstruksi

Variabel berikut ini adalah variabel tinjauan regional PDRB yang menunjukkan pendapatan perkapitan suatu daerah yang direkap tiap tahunnya yang dapat dilihat pada tabel 3.6 adalah PDRB Sektor Industri Pengolahan tahun 2020 yang kemudian saya kelompokkan atau menjadi perprovinsi untuk menyesuaikan dengan variabel transportasi untuk data lebih detailnya ada pada lembar lampiran.

Tabel 4.3 PDRB Konstruksi

Kepulauan Dan Regional Di Indonesia	No.	Provinsi Di Indonesia	konstruksi
Pulau Sumatra	1	Aceh	7310,71
	2	Sumatra Utara	65581,14
	3	Sumatra Barat	7583,9
	4	Riau	64.592,47
	5	Kepulauan Riau	48.505,79
	6	Jambi	3944,39
	7	Sumatra Selatan	30615,63
	8	Bengkulu	1.405,71
Pulau Jawa	9	Bangka Belitung	5.544,92
	10	Lampung	22341,12
	11	Banten	31365,83
Pulau Jawa	12	Jakarta	73122,07
	13	Jawa Barat	22372,64
	14	Jawa Tengah	65171,34

Kepulauan Dan Regional Di Indonesia	No.	Provinsi Di Indonesia	konstruksi
	15	Jawa Timur	86058,16
Regional Pulau Bali, NTT, dan NTB	16	Bali	9459,65
	17	NTB	6.893,79
	18	NTT	8.957,37
Pulau Kalimantan	19	Kalimantan Tengah	3.598,22
	20	Kalimantan Selatan	505,32
	21	Kalimantan Timur	54.279,30
	22	Kalimantan Utara	11.430,95
	23	Kalimantan Barat	10.917,33
Pulau Sulawesi	24	Sulawesi Selatan	54.974,14
	25	Sulawesi Tenggara	14.972,41
	26	Sulawesi Tengah	17.063,91
	27	Sulawesi Barat	2303,82
	28	Gorontalo	1.725,08
	29	Sulawesi Utara	8625,8
Regional Pulau Maluku, dan Papua	30	Maluku	2841,42
	31	Maluku Utara	2954,17
	32	Papua Barat	12.172,05
	33	Papua	9573,46

Sumber: : BPS (Badan Pusat Statistik) transportasi laut

4.3 Analisis Data

4.3.1. Uji Prasyarat

Uji prasyarat dalam penelitian ini terbagi menjadi beberapa tahapan, Uji normalitas (menentukan data tersebut normal dan layak uji). Uji linieritas (menentukan hubungan data tersebut berjalan linier atau tidak). Tahap akhir merupakan Uji Korelasi dan Uji Hipotesis (menentukan data tersebut memiliki hubungan yang signifikan atau tidak).

4.3.2. Uji Normalitas

Pengujian datanya menggunakan metode One Sample Kolmogorov-Smirnov test. Analisis data dalam penelitian ini menggunakan bantuan program SPSS versi 22.0 for windows. Adapun ketentuannya apabila nilai signifikan $\leq 0,05$ maka data berdistribusi normal, apabila nilai signifikan $>$

0,05 maka data tidak berdistribusi normal. Uji normalitas pada penelitian ini dapat dilihat dari rumusan masalah yang ada :

a) Uji normalitas PDRB Sektor Konstruksi

Berikut ini adalah hasil uji normalitas dari PDRB sektor konstruksi secara statistic melalui SPSS dibawah ini :

Tabel 4.4 Uji Normalitas PDRB Konstruksi

		PDRB Konstruksi
N		33
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	13,7302
	Std. Deviation	1,66496
Most Extreme Differences	Absolute Positive Negative	0,148 0,089 -0,148
Kolmogorov-Smirnov Z		0,627
Asymp. Sig. (2-tailed)		0,827

Sumber: Uji normalitas SPSS 25.0

Besarnya nilai dari kolmogorov Smirnov Test diatas adalah 0,827 atau bisa dikatkan lebih besar dari 0,05dengan kata lain $p > \text{Sig.}$ dengan ini dapat ditarik kesimpulan bahwa variabel diatas bisa diterima, maka data mengenai PDRB Konstruksi.

b) Uji normalitas PDRB – Kunjungan unit kapal pelayaran

Berikut ini adalah hasil uji normalitas dari kunjungan unit kapal secara statistic melalui SPSS dibawah ini :

Tabel 4.5 Uji Normalitas Kunjungan Unit Kapal

		Kunjungan Unit Kapal
N		33
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	3,0115
	Std. Deviation	2,64165
Most Extreme Differences	Absolute Positive Negative	0,206 0,206 -0,14
Kolmogorov-Smirnov Z		1,145
Asymp. Sig. (2-tailed)		0,145

Sumber: Uji normalitas SPSS 25.0

Besarnya nilai dari kolmogorov Smirnov Test diatas adalah 0,145 atau bisa dikatkan lebih besar dari 0,05dengan kata lain $p > \text{Sig.}$ dengan ini dapat ditarik kesimpulan bahwa variabel diatas bisa diterima, maka data mengenai kunjungan unit kapal.

c) Uji normalitas PDRB – Kunjungan kapal pelayaran

Berikut ini adalah hasil uji normalitas dari kunjungan kapal secara statistic melalui SPSS dibawah ini :

Tabel 4.6 Uji Normalitas Kunjungan

		Kunjungan total kapal
N		33
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	14,4763
	Std. Deviation	2,17244
	Most Extreme Differences	
	Absolute Positive	0,092
	Negative	0,06
		-0,092
Kolmogorov-Smirnov Z		0,806
Asymp. Sig. (2-tailed)		0,534

Sumber: Uji normalitas SPSS 25.0

Besarnya nilai dari kolmogorov Smirnov Test diatas adalah 0,534 atau bisa dikatkan lebih besar dari 0,05dengan kata lain $p > \text{Sig.}$ dengan ini dapat ditarik kesimpulan bahwa variabel diatas bisa diterima, maka data mengenai kunjungan kapal.

d) Uji Normalitas PDRB – Kedatangan Penumpang Kapal Pelayaran

Berikut ini adalah hasil uji normalitas dari kunjungan unit kapal secara statistic melalui SPSS dibawah ini :

Tabel 4.7 Uji Normalitas Kedatangan Penumpang

		Kedatangan Penumpang kapal
N		33
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	15,0671
	Std. Deviation	1,59036
Most Extreme Differences	Absolute Positive	0,108
	Negative	0,059
		-0,108
Kolmogorov-Smirnov Z		0,84
Asymp. Sig. (2-tailed)		0,480

Sumber: Uji normalitas SPSS 25.0

Besarnya nilai dari kolmogorov Smirnov Test diatas adalah 0,480 atau bisa dikatakan lebih besar dari 0,05 dengan kata lain $p > \text{Sig.}$ dengan ini dapat ditarik kesimpulan bahwa variabel diatas bisa diterima, maka data mengenai kunjungan kedatangan kapal.

e) Uji normalitas PDRB - keberangkatan penumpang kapal Pelayaran

Berikut ini adalah hasil uji normalitas dari kunjungan unit kapal secara statistic melalui SPSS dibawah ini :

Tabel 4.8 Uji Normalitas Keberangkatan Kapal

		Keberangkatan Penumpang Kapal
N		33
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	162,5539
	Std. Deviation	198,89305
Most Extreme Differences	Absolute Positive	0,207
	Negative	0,197
		-0,207
Kolmogorov-Smirnov Z		1,188
Asymp. Sig. (2-tailed)		0,119

Sumber: Uji normalitas SPSS 25.0

Besarnya nilai dari kolmogorov Smirnov Test diatas adalah 0,119 atau bisa dikatkan lebih besar dari 0,05 dengan kata lain $p > \text{Sig.}$ dengan ini dapat ditarik kesimpulan bahwa variabel diatas bisa diterima, maka data mengenai kunjungan keberangkatan kapal.

4.3.3. Uji Linieritas

Uji linieritas yang digunakan yaitu menggunakan Test for Linierity dengan bantuan SPSS v.22 for windows. Pengambilan keputusan didasarkan pada nilai signifikan, apabila nilai signifikan. $\leq 0,05$ maka terdapat hubungan linier antar variable, apabila nilai signifikan. $> 0,05$ maka tidak terdapat hubungan linier antar variable. Uji Lineritas pada penelitian ini dapat dilihat dengan berikut :

a) Uji Linieritas PDRB – Kunjungan Unit Kapal Pelayaran

Berikut ini adalah hasil uji linearitas antara PDRB konstruksi dengan kunjugan unit kapal secara statistic melalui SPSS dibawah ini :

Tabel 4.9 Uji Linieritas unit kapal

		df	F	Sig.
Kunjungan Kapal (Unit) * PDRB Konstruksi	Between Groups	8	1,247	,342
	Linearity	1	1,638	,221
	Deviation from Linearity	7	1,224	,355
	Within Groups	14		

Sumber: Uji Linieritas SPSS 25.0

Dari hasil tabel diatas bisa dilihat bahwa nilai signifikansinya adalah 0,355 didapat dari (Deviation from linearity) sehingga dapat ditarik kesimpulan bahwa dari dua variabel tersebut yaitu PDRB sektor konstruksi dan kunjungan unit kapal memiliki hubungan yang linier dikarenakan nilai dari (deviation from linearity) lebih dari lebih dari 0,05

b) Uji Liniertas PDRB – Kunjungan Total Kapal Pelayaran

Berikut ini adalah hasil uji linearitas antara PDRB konstruksi dengan kunjugan kapal secara statistic melalui SPSS dibawah ini :

Tabel 4.10 Uji Linieritas Kunjungan Kapal

		df	F	Sig.
Kunjungan Kapal (Total)*	Between Groups (Combined)	4	,379	,815
	Linearity	1	,328	,598
	Deviation from Linearity	3	,396	,764
PDRB Konstruksi	Within Groups	4		

Sumber: Uji Linieritas SPSS 25.0

Dari hasil tabel diatas bisa dilihat bahwa nilai signifikansinya adalah 0,764 didapat dari (Deviation from linearity) sehingga dapat ditarik kesimpulan bahwa dari dua variabel tersebut yaitu PDRB sektor konstruksi dan kunjungan unit kapal memiliki hubungan yang linier dikarenakan nilai dari (deviation from linearity) lebih dari lebih dari 0,05

c) Uji Linieritas PDRB – Kedatangan Penumpang Kapal Pelayaran

Berikut ini adalah hasil uji linieritas antara PDRB konstruksi dengan kedatangan penumpang kapal secara statistic melalui SPSS dibawah ini :

Tabel 4.11 Uji Linieritas Kedatangan Penumpang kapal

		df	F	Sig.
Kedatangan Penumpang Kapal *	Between Groups (Combined)	5	,413	,950
	Linearity	1	,715	,412
	Deviation from Linearity	4	,391	,955
PDRB Konstruksi	Within Groups	14		

Sumber: Uji Linieritas SPSS 25.0

Dari hasil tabel diatas bisa dilihat bahwa nilai signifikansinya adalah 0,955 didapat dari (Deviation from linearity) sehingga dapat ditarik kesimpulan bahwa dari dua variabel tersebut yaitu PDRB sektor konstruksi dan kunjungan unit kapal memiliki hubungan yang linier dikarenakan nilai dari (deviation from linearity) lebih dari lebih dari 0,05.

d) Uji Linieritas PDRB – Keberangkatan Penumpang Kapal Pelayaran

Berikut ini adalah hasil uji linieritas antara PDRB konstruksi dengan keberangkatan penumpang kapal secara statistic melalui SPSS dibawah ini :

Tabel 4.12 Uji Linieritas keberangkatan Penumpang kapal

		df	F	Sig.
Keberangkatan Penumpang Kapal * PDRB Konstruksi	Between Groups (Combined)	5	,460	,926
	Linearity	1	,640	,437
	Deviation from Linearity	4	,448	,928
	Within Groups	14		

Sumber: Uji Linieritas SPSS 25.0

Dari hasil tabel diatas bisa dilihat bahwa nilai signifikansinya adalah 0,928 didapat dari (Deviation from linearity) sehingga dapat ditarik kesimpulan bahwa dari dua variabel tersebut yaitu PDRB sektor konstruksi dan kunjungan unit kapal memiliki hubungan yang linier dikarenakan nilai dari (deviation from linearity) lebih dari lebih dari 0,05

4.3.4. Uji Korelasi

Penafsiran terhadap besar atau kecilnya koefisien korelasi yang diperoleh dapat dilakukan dengan menggunakan pedoman pada ketentuan tertentu yang dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.13 Interval korelasi

Interval Korelasi	Tingkat Hubungan
0,00 – 0,199	Sangat Rendah
0,20 – 0,399	Rendah
0,40 – 0,599	Sedang
0,60 – 0,799	Kuat
0,80 – 1,00	Sangat Kuat

Sumber: Sugiyono (2018:274)

Hasil uji korelasi yang didapat dalam penelitian ini , sebagai berikut:

a) Uji Korelasi PDRB – Kunjungan Unit Kapal Pelayaran

Dibawah ini hasil dari uji korelasi (kolerasi *Pruduct moment*) antara dua variabel yaitu kunjungan unit kapal dengan PDRB sektor konstruksi sebagai berikut :

Tabel 4.14 Uji Korelasi PDRB Kunjungan Kapal (Unit)

		Kunjungan Kapal (Unit)
PDRB Konstruksi	Pearson Correlation	.251**
	N	33

Sumber: Uji Korelasi SPSS 25.0

Dari tabel diatas dapat disimpulkan bahwa hubungan antara PDRB sektor konstruksi dengan Kunjungan unit kapal terdapat koefisien kolerasi sebesar yaitu 0,251, maka dari hasil tersebut ada hubungan kolerasi positif (+) dengan tingkat hubungan yang rendah.

b) Uji Korelasi PDRB – Kunjungan Total Kapal Pelayaran

Dibawah ini hasil dari uji korelasi (kolerasi *Pruduct moment*) antara dua variabel yaitu kunjungan unit kapal dengan PDRB sektor konstruksi sebagai berikut :

Tabel 4.15 Uji korelasi Kunjungan pelayaran

		Kunjungan Kapal (Total)
PDRB Konstruksi	Pearson Correlation	.456**
	N	33

Sumber: Uji Korelasi SPSS 25.0

Dari tabel diatas dapat disimpulkan bahwa hubungan antara PDRB sektor konstruksi dengan Kunjungan unit kapal terdapat koefisien kolerasi sebesar yaitu 0,456, maka dari hasil tersebut ada hubungan kolerasi positif (+) dengan tingkat hubungan yang sedang.

c) Uji Korelasi PDRB – Kedatangan Penumpang Kapal Pelayaran

Dibawah ini hasil dari uji korelasi (kolerasi *Pruduct moment*) antara dua variabel yaitu kunjungan unit kapal dengan PDRB sektor konstruksi sebagai berikut :

Tabel 4.16 Uji Korelasi Keberangkatan Kapal

		Keberangkatan Penumpang Kapal
PDRB Konstruksi	Pearson Correlation	.302**
	N	33

Sumber: Uji Korelasi SPSS 25.0

Dari tabel diatas dapat disimpulkan bahwa hubungan antara PDRB sektor konstruksi dengan Kunjungan unit kapal terdapat koefisien kolerasi sebesar yaitu 0,302, maka dari hasil tersebut ada hubungan kolerasi positif (+) dengan tingkat hubungan yang rendah.

d) Uji Korelasi PDRB – Kedatangan Penumpang Kapal Pelayaran

Dibawah ini hasil dari uji korelasi (kolerasi *Pruduct moment*) antara dua variabel yaitu kunjungan unit kapal dengan PDRB sektor konstruksi sebagai berikut :

Tabel 4.17 Uji Korelasi Kedatangan Penumpang

		Kedatangan Penumpang Kapal
PDRB Konstruksi	Pearson Correlation	.327**
	N	33

Sumber: Uji Korelasi SPSS 25.0

Dari tabel diatas dapat disimpulkan bahwa hubungan antara PDRB sektor konstruksi dengan Kunjungan unit kapal terdapat koefisien kolerasi sebesar yaitu 0,327, maka dari hasil tersebut ada hubungan kolerasi positif (+) dengan tingkat hubungan yang rendah.

4.3.5. Uji Hipotesis

Uji hipotesis dilakukan untuk mengetahui keputusan menerima atau menolak sebuah hipotesis, berikut adalah hipotesis yang di uji yaitu:

a) Uji Hipotesis PDRB – Kunjungan Unit Kapal Pelayaran

Untuk mencari hubungan signifikan maka menggunakan analisa model statistic antara PDRB konstruksi dengan kunjungan unit kapal sebagai berikut :

Tabel 4.18 Uji Hipotesis Kunjungan unit

		Kunjungan Unit Kapal
PDRB Konstruksi	Sig. (2-tailed)	,000
	N	33

Sumber: Uji Hipotesis SPSS 25.0

Dari hasil tabel diatas dapat disimpulkan bahwa hubungan antara PDRB sektor konstruksi dengan kunjungan unit kapal terdapat hubungan yang signifikan yaitu 0.00 dikarenakan $p < 0.05$.

b) Uji Hipotesis PDRB – Kunjungan Total Kapal Pelayaran

Untuk mencari hubungan signifikan maka menggunakan analisa model statistic antara PDRB konstruksi dengan kunjungan unit kapal sebagai berikut :

Tabel 4.19 Uji Hipotesis Kunjungan Kapal

		Kunjungan Total Kapal
PDRB Konstruksi	Sig. (2-tailed)	,000
	N	33

Sumber: Uji Hipotesis SPSS 25.0

Dari hasil tabel diatas dapat disimpulkan bahwa hubungan antara PDRB sektor konstruksi dengan kunjungan total kapal terdapat hubungan yang signifikan yaitu 0.00 dikarenakan $p < 0.05$.

c) Uji Hipotesis PDRB – Kedatangan Penumpang Kapal Pelayaran

Untuk mencari hubungan signifikan maka menggunakan analisa model statistic antara PDRB konstruksi dengan kunjungan unit kapal sebagai berikut :

Tabel 4.20 Uji hipotesis Kedatangan Penumpang

		Kedatangan Penumpang Kapal
PDRB Konstruksi	Sig. (2-tailed)	,000
	N	33

Sumber: Uji Hipotesis SPSS 25.0

Dari hasil tabel diatas dapat disimpulkan bahwa hubungan antara PDRB sektor konstruksi dengan kedatangan penumpang kapal terdapat hubungan yang signifikan yaitu 0.00 dikarenakan $p < 0.05$.

d) Uji Hipotesis PDRB – Keberangkatan Penumpang Kapal Pelayaran

Untuk mencari hubungan signifikan maka menggunakan analisa model statistic antara PDRB konstruksi dengan kunjungan unit kapal sebagai berikut :

Tabel 4.21 Uji Hipotesis Keberangkatan Penumpang

		Keberangkatan Penumpang Kapal
PDRB Konstruksi	Sig. (2-tailed)	,000
	N	33

Sumber: Uji Hipotesis SPSS 25.0

Dari hasil tabel diatas dapat disimpulkan bahwa hubungan antara PDRB sektor konstruksi dengan keberangkatan penumpang kapal terdapat hubungan yang signifikan yaitu 0.00 dikarenakan $p < 0.05$.

4.4 Pembahasan

Setelah dilakukan pengujian pengolahan data dengan bantuan aplikasi berupa, software aplikasi SPSS. Telah diperoleh hasil pengujian pada variabel unit, , kedatangan , keberangkatan dengan PDRB sektor Konstruksi. Berikut merupakan kesimpulan yang dapat diambil, sebagai berikut :

4.4.1. Hubungan Kunjungan Kapal Pelayaran dengan PDRB Konstruksi

a) Hubungan Kunjungan Kapal Pelayaran (Unit)

Hasil analisis korelasi antara variabel kunjungan unit kapal pelayaran dengan PDRB Konstruksi, menunjukkan hubungan korelasi yang positif (0,251), dengan tingkat hubungan yang rendah. Dari hasil korelasi tersebut dapat menunjukkan adanya hubungan antara kunjungan unit kapal pelayaran dan pertumbuhan ekonomi sektor konstruksi dalam dan luar negeri. dapat dinyatakan kunjungan unit kapal pelayaran dengan PDRB Konstruksi meningkat karena permintaan yang lebih tinggi termasuk impor dan ekspor bahan konstruksi, meskipun memiliki hubungan korelasi yang rendah.

Sedangkan pada uji signifikansi terhadap variabel kunjungan unit dengan PDRB sektor Konstruksi, mendapatkan hasil ($0,00 > 0,05$), yang menunjukkan variabel tersebut yang signifikan antara kunjungan unit kapal pelayaran dan PDRB sektor Konstruksi dalam dan luar negeri. Ini berarti bahwa fluktuasi dalam kunjungan unit kapal pelayaran dapat dijadikan penjelaras utama untuk variasi dalam PDRB sektor Konstruksi dalam dan luar negeri. memiliki hubungan yang signifikan. Hasil tersebut menunjukkan bahwa ada faktor-faktor lain yang lebih dominan dalam mempengaruhi PDRB sektor Konstruksi dalam dan luar negeri.

b) Hubungan Kunjungan Kapal (Total)

Hasil analisis korelasi antara variabel kunjungan kapal pelayaran dengan PDRB Konstruksi, menunjukkan hubungan korelasi yang positif (0,456), dengan tingkat hubungan yang sedang. analisis korelasi menunjukkan adanya korelasi positif yang signifikan antara kunjungan kapal pelayaran dan PDRB Konstruksi dalam dan luar negeri, hal ini dapat menunjukkan adanya dampak globalisasi terhadap sektor konstruksi. Tingginya kunjungan kapal pelayaran dapat mencerminkan adanya hubungan yang erat antara perdagangan internasional dan kegiatan konstruksi. Misalnya, meningkatnya

kunjungan kapal pelayaran dapat mengindikasikan adanya permintaan ekspor bahan konstruksi atau kegiatan konstruksi proyek internasional yang melibatkan perusahaan konstruksi dari luar negeri.

Sedangkan pada uji signifikansi terhadap variabel kunjungan dengan PDRB sektor Konstruksi, mendapatkan hasil ($0,00 > 0,05$), yang menunjukkan variabel tersebut yang signifikan antara kunjungan kapal pelayaran dan PDRB sektor Konstruksi dalam dan luar negeri. Kunjungan kapal pelayaran yang tinggi dapat berkontribusi pada pertumbuhan sektor konstruksi, peningkatan investasi, penciptaan lapangan kerja, dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi secara keseluruhan.

4.4.2 Hubungan Penumpang Kapal Pelayaran Dengan PDRB Konstruksi

a) Hubungan Kedatangan Penumpang Kapal Pelayaran

Hasil analisis korelasi antara variabel kedatangan penumpang kapal pelayaran dengan PDRB Konstruksi, menunjukkan hubungan korelasi yang positif ($0,302$), dengan tingkat hubungan yang rendah. Hubungan antara kedatangan penumpang kapal pelayaran dan PDRB Konstruksi dalam dan luar negeri cenderung rendah. Artinya, variasi dalam kedatangan penumpang kapal pelayaran hanya menjelaskan sekitar $30,2\%$ dari variasi dalam PDRB Konstruksi dalam dan luar negeri.

Sedangkan pada uji signifikansi terhadap variabel kedatangan penumpang kapal pelayaran dengan PDRB sektor Konstruksi, mendapatkan hasil ($0,00 > 0,05$), yang menunjukkan variabel tersebut yang signifikan antara kedatangan penumpang kapal pelayaran dan PDRB sektor Konstruksi dalam dan luar negeri. Kedatangan penumpang kapal pelayaran dapat mempengaruhi sektor konstruksi dengan memicu permintaan akan infrastruktur yang terkait dengan pariwisata, seperti pelabuhan, hotel, restoran, dan fasilitas pariwisata lainnya. Dalam hal ini, adanya hubungan yang signifikan antara kedatangan penumpang kapal pelayaran dan PDRB sektor Konstruksi

menunjukkan keterkaitan antara industri pariwisata dan sektor konstruksi dalam mendukung pertumbuhan ekonomi.

b) Hubungan Keberangkatan Penumpang Kapal Pelayaran

Hasil analisis korelasi antara variabel keberangkatan penumpang kapal pelayaran dengan PDRB Konstruksi, menunjukkan hubungan korelasi yang positif (0,327), dengan tingkat hubungan yang rendah. Pada tingkat hubungan yang rendah antara keberangkatan penumpang kapal pelayaran dan PDRB Konstruksi. Artinya, hanya sekitar 32,7% dari variasi dalam PDRB Konstruksi yang dapat dijelaskan oleh variasi dalam keberangkatan penumpang kapal pelayaran. Tingkat hubungan yang rendah ini menunjukkan bahwa terdapat faktor-faktor lain yang juga berkontribusi terhadap variasi dalam PDRB Konstruksi.

Sedangkan pada uji signifikansi terhadap variabel keberangkatan penumpang kapal pelayaran dengan PDRB sektor Konstruksi, mendapatkan hasil ($0,00 > 0,05$), yang menunjukkan variabel tersebut yang signifikan antara kedatangan penumpang kapal pelayaran dan PDRB sektor Konstruksi dalam dan luar negeri. Adanya hubungan yang signifikan antara keberangkatan penumpang kapal pelayaran dan PDRB sektor Konstruksi menunjukkan bahwa peningkatan keberangkatan penumpang kapal pelayaran dapat memiliki dampak ekonomi yang positif pada sektor konstruksi. Kedatangan penumpang kapal pelayaran dapat memicu permintaan untuk pengembangan infrastruktur pariwisata dan properti terkait, yang berkontribusi pada pertumbuhan PDRB sektor Konstruksi.