

---

## ANALISA PENGARUH SEKOLAH PELAYARAN YANG BERKUALITAS TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI DI KOTA MAKASSAR

Siswanto<sup>1</sup>, Gigieh Cahya Permady<sup>1</sup>  
Muhammad Idris<sup>1</sup>, Muji Setiyono<sup>1</sup>

*Politeknik Pelayaran Sorong<sup>1</sup>*

### ABSTRAK

*Pertumbuhan ekonomi merupakan tolak ukur utama keberhasilan pembangunan dan pengembangan suatu negara, sektor maritim memberikan dampak positif dalam pertumbuhan ekonomi bangsa Indonesia khususnya dalam pembangunan negara maritim. Dalam penelitian ini berfokus pada instrumen pelayaran yang merupakan bagian dari sektor maritim dimana penelitian berfokus pada peranan SDM dan juga sekolah pelayaran dalam membantu perekonomian Indonesia. Pendekatan yang digunakan yaitu pendekatan kuantitatif, variabel independen SDM Sekolah Pelayaran (X1), Sekolah Pelayaran berkualitas (X2) dan variabel dependen (y) yaitu pertumbuhan ekonomi kota makassar. Dimana Responden terdiri dari masyarakat yang tinggal sekitar kota makassar berjumlah 80 orang dengan sampling error sebanyak 12%. Hasil dalam penelitian ini yaitu sekolah pelayaran berkualitas tidak memiliki dampak terhadap pertumbuhan ekonomi sedangkan SDM sekolah pelayaran yang bagus memiliki dampak terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia.*

**Kata Kunci** : Ekonomi, Makassar, Pelayaran, SDM

### ABSTRACT

*Economic growth is the main measure of the success of the development and development of a country, the maritime sector has a positive impact on the economic growth of the Indonesian nation, especially in the development of a maritime country. This research focuses on shipping instruments which are part of the maritime sector where research focuses on the role of human resources and also shipping schools in helping the Indonesian economy. The approach used is a quantitative approach, the independent variables are the human resources of the Shipping School (X1), quality Shipping Schools (X2) and the dependent variable (y), namely the economic growth of the city of Makassar. Where Respondents consist of people who live around the city of Makassar totaling 80 people with a sampling error of 12%. The results of this study are that quality shipping schools do not have an impact on economic growth, while good shipping school human resources have an impact on economic growth in Indonesia.*

**Keywords** : Economy, Makassar, Shipping, HR

## 1. PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Pertumbuhan dalam bidang ekonomi merupakan suatu tema yang sentral dalam kelanjutan dan perkembangan ekonomi pada semua Negara yang berada di dunia. Setiap pemerintahan di Negara manapun dapat jatuh maupun bangun berdasarkan tinggi rendahnya tingkat pertumbuhan ekonomi yang dapat dicapai dalam catatan statistik nasional. Menurut Todaro (2000) Berhasil atau tidaknya berbagai program-program yang berada di negara-negara dunia sering dinilai berdasarkan tinggi rendahnya tingkat output dan pendapatan nasional.

Pada saat ini pertumbuhan ekonomi nasional berkontraksi (pertumbuhan negatif) 0,42% pada Q4 2020, sedangkan kehilangan konsensus pasar pada pertumbuhan 0,72% dan berbalik dari rekor ekspansi 5,05% pada Triwulan ke-3. Pada saat pandemi COVID-19, pemerintah kemudian memberlakukan pembatasan mobilitas di ibu kota Jakarta selama September dan Oktober 2020. Permintaan eksternal berkontribusi negati terhadap PDB karena ekspor naik 2,41% (vs 12,14 % di Triwulan ke-3) sementara impor tumbuh jauh lebih cepat 16,28% (vs -0,08%) berdasarkan hasil perhitungan Badan Pusat Statistik (BPS) RI. Pada triwulan IV-2020, ekonomi nasional terjadi kontraksi pertumbuhan sebesar 0,42% (q-toq) terhadap triwulan sebelumnya. Sebesar 20,15%, bidang produksi Kehutanan, Lapangan Usaha Pertanian, dan Perikanan mengalami kontraksi pertumbuhan terdalam. Untuk sisi pengeluaran, komponen Pengeluaran Konsumsi Pemerintah (PK-P) mengalami pertumbuhan tertinggi dengan pertumbuhan sebesar 27,15%. Pada 2020, Kelompok provinsi di pulau Jawa mendominasi struktur ekonomi Indonesia secara spasial sebesar 58,75%, dengan kontraksi pertumbuhan berada pada angka 2,51% (BPS, 2021).

Pertumbuhan ekonomi pada suatu negara bisa juga didefinisikan sebagai kenaikan berbagai kapasitas yang diperoleh dalam jangka panjang dari suatu negara untuk dapat menyediakan berbagai barang dan jasa ekonomi kepada seluruh penduduknya. Menurut Todaro (2007:82)

dalam terjadinya kenaikan kapasitas tersebut bisa ditentukan dengan adanya kemajuan teknologi, institusional (kelembagaan) dan ideologis terhadap berbagai keadaan yang ada. Dalam melaksanakan pembangun ekonomi maritim harus mensyaratkan tentang pengetahuan kegiatan maritim, yang dimana salah satu kegiatan ekonomi maritim adalah harus dapat melakukan pelayanan terhadap armada/ kapal dipelabuhan, berbagai kegiatan yang dilakukan dipelabuhan dalam hal ini meliputi kegiatan kapal dan juga barang. Pada kegiatan kapal ada tiga bagian pokok seperti kegiatan *pre-arrival*, *arrival* dan *post arrival*, sedangkan kegiatan barang meliputi tatakelola penanganan barang, baik di lapangan penumpukan maupun di gudang. Seperti yang dikemukakan oleh Gultom (2017) bahwa Pengangkutan melalui Kapal Laut memiliki peranan penting dalam memajukan dan memperlancar perdagangan dalam maupun luar negeri dalam suatu negara, karena dengan adanya pengangkutan dapat memperlancar arus barang dari satu tempat ke tempat lainnya. Penelitian yang dilakukan oleh Mariana (2018), penelitian tersebut dilakukan di kelurahan suli kecamatan suli kabupaten luwu menyatakan bahwa dampak profesi pelaut bisa memberikan dampak yang baik bagi ekonomi keluarga

Hal yang mengejutkan bahwa, ternyata Indonesia hanya memiliki sedikit sekolah berbasis maritim jika dibandingkan dengan sekolah umum, padahal wilayah Indonesia terbentang luas dan dua pertiganya adalah laut (Budi Purwanto, 2017). Terdapat berbagai peluang bahkan sampai puluhan ribu kesempatan kerja untuk bekerja sebagai perwira pelaut niaga untuk kapal-kapal internasional yang masih belum dapat diserap oleh para lulusan sekolah pelaut, disebabkan kualitas dari lulusan yang masih belum sesuai dengan permintaan pasar kerja internasional (Majalah Maritim nomor 476, 2007).

Indonesia merupakan negara kepulauan, yang dimana perputaran ekonomi antara pulau sangat didominasi oleh transportasi laut. Peningkatan kemampuan dari suatu negara dalam meningkatkan pendapatan perkapita penduduk pada suatu negara merupakan salah satu indikator dari

pertumbuhan ekonomi. Berbagai kontribusi dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan juga memiliki peran yang sangat strategis terhadap sektor pendukung, seperti sektor transportasi, sektor akomodasi, sektor hiburan, sektor jasa-jasa dan sektor pendukung lainnya. Adanya peran dari sektor lain berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi negara terkait (Mudrikah, et al., 2014)

Menurut Adhitya, John (2015) pada dasarnya kemaritiman sebenarnya tidak lepas dari dunia kelautan, baik dalam hal ini dilihat dari sisi kegiatan perdagangan, industri, wisata, dan hasil bumi baik yang sifatnya terkait unsur berbagai unsur laut. Pada sisi-sisi inilah, pemerintah Indonesia bisa mendapatkan nilai kurang lebih 500 triliun yang digunakakan sebagai APBN.

Pada zaman sekarang pendidikan formal maupun non formal adalah salah satu faktor dasar dalam meningkatkan kompetensi pada masyarakat. Di Indonesia sudah terdapat berbagai macam jenis pendidikan dan semua sudah sangat lah mudah untuk bisa kita peroleh, tidak perlu ke luar negeri untuk dapat menuntut ilmu. Dengan semakin tingginya jenjang pendidikan yang didapat oleh seseorang maka dalam kacamata masyarakat juga akan sangat mudah untuk bisa mencapai kesuksesan (Mariana, 2018). Salah satu contoh jenjang pendidikan yang memberikan devisa bagi Indonesia adalah jenjang pendidikan pada bidang ilmu pelayaran. Untuk menjadi seorang pelaut haruslah memiliki karakter yang kuat. Seperti yang dikemukakan oleh Zuchdi, et al. (2010, p.41) Pada kegiatan FGD ditemukan 17 nilai karakter yang harus dimiliki oleh pelaut, yakni meliputi: disiplin, tangguh, komitmen, tanggung jawab, kreativitas, integritas, kepercayaan diri, kerja sama, keberanian, keuletan, etos kerja, ketabahan, mudah beradaptasi, mandiri, pemecahan masalah, rasa humor/sense of humor, dan kewaspadaan.

Lembaga Sekolah Pelayaran sangatlah berperan penting dalam meningkatkan kompetensi calon pelaut. Seperti yang dikemukakan oleh Pratama (2016) untuk bisa meningkatkan kualitas lulusan yang bisa sesuai dengan kebutuhan dari industri.

pelayaran internasional, maka sangat diperlukan peran dari pengambil kebijakan, pada hal ini khususnya adalah pimpinan Lembaga sekolah Pelayaran untuk dapat menindak lanjuti kualitas pendidikan sekolah pelayaran. Pada saat ini kebijakan dari pimpinan sangat diperlukan, agar dapat melaksanakan model yang ditentukan secara menyeluruh dan simultan.

Berdasarkan latar belakang yang telah dijabarkan di atas, maka untuk segera dilakukan studi dan pendalaman terhadap pentingnya sdm sekolah pelayaran dan sekolah pelayaran yang berkualitas terhadap pertumbuhan ekonomi di kota makassar.

## 1.2 Tujuan Penelitian

Pada umumnya penelitian ini bertujuan untuk mencari jalan keluar dari permasalahan yang dihadapi penulis, yaitu:

- a. Untuk mengetahui kualitas dari SDM sekolah pelayaran dalam membantu perekonomian kota makassar.
- b. Untuk mengetahui Kualitas SDM yang dihasilkan oleh sekolah pelayaran yang berada di kota makassar.

## 1.3 Manfaat Penelitian

Hasil dari penelitian ini diharapkan bisa menjadi sumber informasi, pustaka dan bermanfaat bagi penelitian selanjutnya dalam upaya meningkatkan SDM yang dihasilkan oleh sekolah pelayaran yang berada di kota Makassar.

## 2. TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1 Pelayaran Indonesia

Melalui perjuangan yang cukup panjang dan alot pada akhirnya masyarakat internasional dapat mengatasi perbedaan pendapat di antara negara-negara peserta dengan disepakatinya Konvensi Hukum Laut Internasional 1983, yang biasa disebut dengan UNCLOS 1983. Hukum Laut Internasional dapat dimaknai sebagai instrumen internasional yang melindungi kepentingan nasional di wilayah perairan seperti perbatasan di darat, laut dan udara yang diakui oleh dunia internasional.

Indonesia merupakan salah satu negara yang diuntungkan dalam Konvensi Hukum Laut Internasional III tahun 1982. Wilayah laut Indonesia, termasuk dasar laut dan tanah di bawahnya serta wilayah udara, menjadi berlipat ganda. Luasnya dari 10.000 km<sup>2</sup> menjadi kira-kira 3.000.000 km<sup>2</sup>, sedangkan wilayah udara bertambah dari kira-kira 2.000.000 km<sup>2</sup> (termasuk di atas darat) menjadi kira-kira 5.000.000 km<sup>2</sup>.

Potensi wilayah perairan yang begitu strategis secara geopolitik, geografis ditambah dengan posisi silang Indonesia yang diapit dua benua, Asia dan Australia, serta terletak diantara Samudera Pasifik dan Samudera Hindia membuat Indonesia menjadi negara yang sangat strategis dan diperhitungkan banyak negara lainnya. Konsekuensinya, Indonesia juga mempunyai tugas dan tanggung jawab dalam melindungi kedaulatan wilayah perairannya. Hal ini senada dengan yang dikemukakan oleh Bynkershoek bahwa semua negara yang memiliki wilayah laut sangat tergantung kepada kemampuan negara tersebut untuk melakukan pengawasan terhadap wilayah laut yang dikuasainya (Kusuma atmadja, 1978, 15). Selain itu, sebagai negara kepulauan Indonesia berbatasan laut dengan Malaysia, Singapura, Filipina, Papua New Guinea, Timor Leste, Australia, India, Thailand, Vietnam dan Palau. Keadaan ini membuat Indonesia rawan dengan konflik perbatasan. Di sisi lain, dalam menjalankan tugas dan fungsi kedaulatannya di perairan, Indonesia harus memperhatikan kepentingan masyarakat internasional dalam menggunakan perlintasan laut, yaitu lintas damai, lintas alur laut kepulauan dan lintas transit. Hal ini senada dengan pasal 51 Konvensi Hukum Laut 1982 agar negara kepulauan menghormati negara tetangga jika melintas di perairan kepulauan. Dalam rangka menindaklanjuti pasal 51 Konvensi Hukum Laut 1982, pemerintah telah mengeluarkan berbagai peraturan di bidang kelautan yaitu UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, Peraturan Pemerintah No. 37 Tahun 2002 tentang Peraturan Pemerintah No. 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban

Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Kepulauan. Akses kepada kapal dan pesawat udara Malaysia, hak lintas akses dan komunikasi hasil kerja sama bilateral dituangkan dalam UU No. 1 Tahun 1983. Ketentuan ini di buat sebagai bentuk kewajiban kepada masyarakat internasional yang dilakukan oleh negara kepulauan, walaupun dalam penentuan alur dan lintas kepulauan akan banyak menimbulkan banyak kesulitan karena bersinggungan dengan kepentingan banyak negara. Penetapan alur kepulauan sebagai rezim baru untuk pelaksanaan pelayaran dan penerbangan internasional wajib dilaksanakan sebagaimana diatur Konvensi Hukum Laut 1982. Hal ini disebabkan ketiadaan ketentuan di dalam hukum internasional tentang pengaturan lintas ini sebelumnya (Djalal 2010).

Transportasi laut merupakan transportasi yang sangat strategis untuk negara kepulauan, karena sangat berperan penting dalam menghubungkan satu pulau dengan pulau lain sehingga perekonomian bisa berjalan lancar. Sektor transportasi laut mempunyai peran penting dalam dalam menstimulus dari pertumbuhan ekonomi pada daerah tertinggal dan dapat juga sebagai sarana penunjang ekonomi bagi daerah berkembang. Di Indonesia angkutan pelayaran berperan dalam memberikan aksesibilitas yang sangat vital dan tidak tergantikan dalam memenuhi kebutuhan pokok masyarakat (Febiyansah, 2016).

## 2.2 Ekonomi Maritim

Dengan terdapatnya pertumbuhan dalam pengangkutan barang dan manusia bisa meningkatkan mengakibatkan terjadinya pertumbuhan pemukiman dan perpindahan manusia karena alasan pelayanan, dalam hal ini termasuk didalamnya adalah penyebaran penduduk yang stabil, hal ini merupakan salah satu peran penting dari transportasi dalam melakukan pelayanan fasilitas yang terintegrasi antar pemukiman, dalam meningkatnya komunitas maritim menciptakan komunitas ekonomi, politik dan juga sosial yang terikat oleh laut (Mark Revinder Frost, 2004).

Pada saat ini salah satu pasar yang paling terbuka di era globalisasi yaitu industri transportasi laut, hal ini menunjukkan secara lengkap mulai dari perlindungan pemerintah hingga praktik liberalisasi industri untuk mendapatkan apa yang terbaik. Dalam hal membahas pasar terbuka di dunia industri transportasi laut terlihat dari kegiatan pengiriman barang yang dilakukan secara masal, adanya kebutuhan industri armada, terdapatnya pengiriman barang domestik serta terdapat pengaturan nilai tambah. Liberalisasi transportasi laut adalah merupakan kunci keterkaitan dan keterbukaan dunia (Mary R Brooks, 2014).

Harapan dari industri maritim di Indonesia, yang dimana saat ini terdapat dua permasalahan yang membuat bangsa Indonesia tertinggal dalam dunia maritim, permasalahan pertama adalah tentang pembangunan fisik, permasalahan kedua adalah mengenai waktu dan biaya, jika bangsa ini segera melaksanakan dan percaya, maka akan mampu menutup kekurangan dalam waktu singkat, sehingga segera mengejar dan dapat sejajar dengan bangsa-bangsa lain dibidang maritime (Budi Purwanto, 2015).

Nilai yang telah diciptakan oleh berbagai kegiatan pelabuhan dan ekonomi maritim adalah berdasarkan pada efektifitas dengan derajat dan juga integrasi antar berbagai hal yang terkait dengan bisnis maritim yang terus berkelanjutan, dalam hal ini misalnya maritim transportasi, pelabuhan, territorial yang saling terhubung dan menciptakan kegiatan ekonomi (Francesco Parola, 2014).

### 3. METODE PENELITIAN

#### 3.1 Desain Penelitian

Dalam penelitian ini menggunakan metode pendekatan kuantitatif. Pendekatan kuantitatif digunakan karena data yang akan digunakan untuk menganalisis pengaruh antar variabel dinyatakan dengan angka. Berdasarkan tingkat penjelasan dari kedudukan variabelnya maka penelitian ini bersifat asosiatif kausal, yaitu bertujuan untuk mengetahui pengaruh dua variabel atau lebih (Umar, 2005). Penelitian ini akan

menjelaskan hubungan mempengaruhi dan dipengaruhi dari variabel-variabel yang akan diteliti, yaitu pengaruh kompensasi dan motivasi terhadap prestasi .

### 3.2 Variabel Penelitian

#### 3.2.1 Variabel Bebas (X)

Variabel bebas merupakan variabel yang tidak dapat dipengaruhi oleh keadaan variabel yang lainnya. Adapun variabel bebas dalam penelitian ini adalah : SDM Sekolah Pelayaran (X1), Sekolah Pelayaran berkualitas (X2).

#### 3.2.2 Variabel Terikat (Y)

Variabel terikat merupakan variabel yang keadaannya sangat tergantung atau terpengaruh oleh keadaan variabel lainnya. Variabel terikat dalam penelitian ini adalah Pertumbuhan Ekonomi Kota makassar.

### 3.3 Definisi Operasional Variabel

Definisi operasional digunakan untuk menjelaskan secara terperinci variabel-variabel yang dimaksud dalam penelitian ini, yang terdiri dari :

#### A. Variabel Dependen

Variabel dependen (variabel terikat) adalah variabel yang dapat dipengaruhi atau menjadi akibat karena adanya variabel bebas. Variabel dependen dalam penelitian ini adalah Pertumbuhan Ekonomi Indonesia (Y). Variabel dependen disini adalah Pertumbuhan Ekonomi kota makassar yang dimana diharapkan dengan adanya sekolah pelayaran bisa memberikan dampak pada pertumbuhan ekonomi kearah yang lebih baik.

#### B. Variabel Independen

Variabel independen didefinisikan sebagai variabel yang diubah atau dikendalikan dalam percobaan ilmiah.

## 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

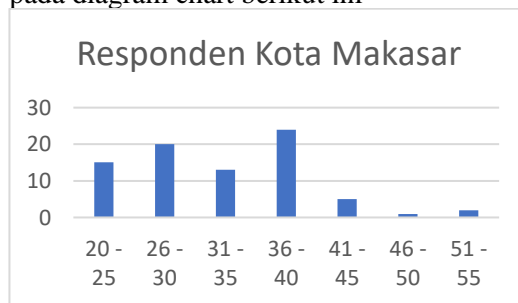
### 4.1 Deskripsi Data

Deskripsi data merupakan suatu gambaran yang digunakan dalam proses selanjutnya yaitu digunakan untuk dapat menguji hipotesis. Populasi dalam penelitian yang digunakan adalah masyarakat kota makassar.

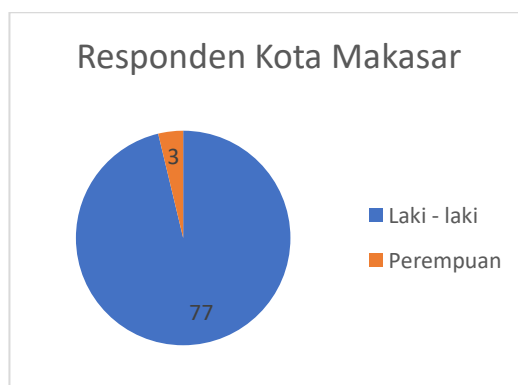
Hal ini dilakukan untuk mendeskripsikan atau menggambarkan kondisi responden yang menjadi objek dalam penelitian ini dilihat dari karakteristik responden antara lain umur, jenis kelamin, pendidikan, seberapa jauh responden mengenal sekolah pelayaran.

#### 4.1.1 Deskripsi Karakteristik Responden

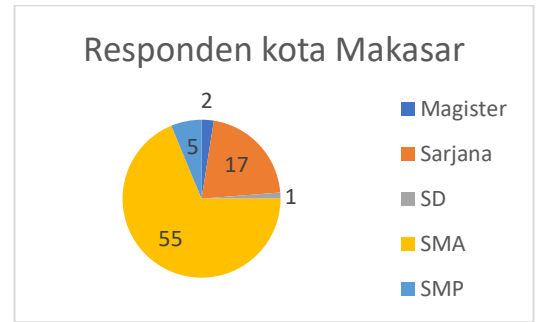
Dalam penelitian ini untuk membuktikan hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini, telah dilakukan penelitian terhadap responden yang berada di kota makassar berjumlah 80 orang. Untuk mengetahui data responden, dapat dilihat pada diagram chart berikut ini



Gambar 1 Diagram chart umur responden



Gambar 2 Diagram Jenis kelamin responden



Gambar 3 Diagram Pendidikan responden



Gambar 4 Diagram Responden Mengenal Sekolah pelayaran

#### 4.1.2 Hasil Analisis Deskriptif

Hasil analisis deskriptif yang akan digunakan pada setiap variabel dalam penelitian ini yaitu variabel SDM Sekolah Pelayaran, kualitas sekolah pelayaran dan Ekonomi wilayah penelitian dapat dilihat dari hasil analisis deskriptif masing-masing variabel dengan jumlah keseluruhan kuisioner sebanyak 14 butir pernyataan. Dari pernyataan tersebut pada setiap indikator menggunakan skala likert dengan skor penilaian: 1 (sangat tidak setuju), 2 (tidak setuju), 3 (cukup setuju), 4 (setuju), dan 5 (sangat setuju).

## 4.2 Pengujian Persyaratan Analisis

Pada penelitian ini menggunakan alat analisis bernama Smart PLS Ver.3.2.9 Model teoritis yang telah digambarkan pada diagram jalur sebelumnya akan dilakukan analisis berdasarkan data yang telah diperoleh.

### 4.2.1 Evaluasi Outer Model

Untuk menguji *convergent validity* digunakan nilai *outer loading* atau *loading*

*factor*. Suatu indikator dinyatakan memenuhi *convergent validity* dalam kategori baik apabila nilai *outer loading* > 0,7. Berikut adalah nilai *outer loading* dari masing-masing indikator pada variabel penelitian:

Tabel 1 Nilai Outer Loading

	Ekonomi makasar	Kualitas Sekolah Pelayaran	SDM Sekolah Pelayaran
X1.1			0.879
X1.2			0.831
X1.3			0.775
X2.1		0.801	
X2.2		0.809	
X2.3		0.769	
X2.4		0.660	
X2.5		0.724	
Y1	0.889		
Y2	0.853		
Y3	0.864		
Y4	0.836		
Y5	0.692		
Y6	0.775		

Berdasarkan hasil pengolahan data dengan menggunakan smart PLS maka didapatkan data dalam tabel 4.1 di atas, yang dimana bisa dilihat bahwa masing-masing indikator pada variabel penelitian ada yang memiliki nilai dari *outer loading* > 0,7. Tetapi dari hasil perhitungan awal terlihat masih terdapat ada beberapa indikator yang memiliki nilai *outer loading* < 0,7. Menurut literatur yang didapat, penggunaan cara konvensional dalam menentukan angka dari loading faktor wajib memiliki angka diatas 0,70 sebab bisa menandakan kalau angka tersebut adalah angka dari *error variance*, berdasarkan uraian ini maka dapat dibilang kalau angka *loading factor* 0,70 ialah angka yang memiliki nilai dari minimum sebanding dengan nilai 0,50 (Hair et al., 2014). Bila memiliki angka *loading faktor* di bawah 0,70 maka nilai tersebut wajib di drop ataupun tidak dipakai lagi disebabkan memiliki angka *error variance* yang lebih dari 50% jika diamati dari nilai yang telah ditetapkan.

Tabel 2 Nilai Outer Loading Yang diperbaiki

	Ekonomi makasar	Kualitas Sekolah Pelayaran	SDM Sekolah Pelayaran
X1.1			0.880
X1.2			0.830
X1.3			0.775
X2.1		0.817	
X2.2		0.829	
X2.3		0.790	
X2.5		0.744	
Y1	0.891		
Y2	0.870		
Y3	0.869		
Y4	0.855		
Y6	0.769		

#### 4.2.2 Discriminant Validity

Uji *discriminant validity* dengan menggunakan nilai dari *cross loading* merupakan suatu indikator yang harus dinyatakan dengan memenuhi *discriminant validity* yang dimana apabila terdapat nilai *cross loading* dengan memiliki nilai indikator pada variabelnya adalah mempunyai nilai yang terbesar dibandingkan dari variabel lainnya. Berikut ini merupakan nilai dari *cross loading* pada masing-masing indikator yang ada, yakni :

Tabel 3 Kriteria Fornell-Larcker

	Ekonomi makasar	Kualitas Sekolah Pelayaran	SDM Sekolah Pelayaran
Ekonomi Sulsel	0.852		
Kualitas Sekolah Pelayaran	0.624	0.796	
SDM Sekolah Pelayaran	0.745	0.784	0.829

Dari tabel diatas terlihat bahwa nilai *Fornell-Larker Criterion Correlation* ekonomi kota makasar sebesar 0,852 mempunyai nilai lebih tinggi daripada korelasi antara konstruk Kualitas Sekolah Pelayaran dan SDM Sekolah Pelayaran. Kualitas Sekolah Pelayaran 0,796 mempunyai nilai lebih tinggi daripada korelasi konstruk SDM Sekolah Pelayaran dan Ekonomi kota makassar. SDM Sekolah Pelayaran mempunyai nilai sebesar 0,829 lebih tinggi dari pada Kualitas Sekolah Pelayaran. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa semua konstruk dalam model yang diestimasi itu memenuhi kriteria *discriminant validity*.

Tabel 4 Cross Loading

	Ekonomi Sulsel	Kualitas Sekolah Pelayaran	SDM Sekolah Pelayaran
X1.1	0.579	0.775	0.880
X1.2	0.715	0.467	0.830
X1.3	0.531	0.762	0.775
X2.1	0.448	0.817	0.680
X2.2	0.444	0.829	0.591
X2.3	0.465	0.790	0.596
X2.5	0.589	0.744	0.615
Y1	0.891	0.569	0.667
Y2	0.870	0.619	0.674
Y3	0.869	0.565	0.633
Y4	0.855	0.458	0.642
Y6	0.769	0.430	0.548

Pada data yang terdapat pada tabel 4 di atas dapat diketahui bahwa masing-masing indikator pada variabel penelitian memiliki nilai *cross loading* terbesar pada variabel yang dibentuknya dibandingkan dengan nilai *cross loading* pada variabel diluar factor utama. Terdapat nilai dari *cross loading* pada konstruk maka dapat dievaluasi sehingga bisa dipastikan bahwa korelasi pada konstruk dengan adanya pengukuran yang lebih besar daripada konstruk yang ada. Diharapkan nilai yang didapat pada *cross loading* yang diharapkan adalah lebih besar dari 0,7 (Ghozali dan Latan, 2015). Berdasarkan hasil yang diperoleh tersebut, dapat dinyatakan bahwa indikator-indikator yang digunakan dalam penelitian ini telah memiliki *discriminant validity* yang baik dalam menyusun variabelnya masing-masing. Berdasarkan tabel tersebut maka ketiga variabel yang digunakan mempunyai nilai yang *valid discriminant* (Henseler et al, 2015). Sedangkan untuk menjalankan kepada tahapan berikutnya bisa lebih dipastikan lagi model *reflective* yang akan digunakan merupakan nilai yang valid dan bisa dipercaya dalam konstruk untuk bisa memberikan informasi lebih baik lagi, hal ini juga bisa dilakukan dengan memanfaatkan nilai uji signifikan yang terdapat pada nilai konstruk dari *outer-loading* (Tabel 3).

#### 4.2.3 R Square

Angka yang dihasilkan dari *coefficient determination (R-Square)* dapat digunakan untuk mengukur seberapa banyak variabel endogen dan juga dapat mempengaruhi variabel lainnya. Chin (1998) menyebutkan

hasil  $R^2$  sebesar 0,67 ke atas untuk variabel endogen pada model struktural dapat mengidentifikasi pengaruh dari variabel eksogen (yang mempengaruhi) terhadap variabel endogen (yang dipengaruhi) termasuk dalam kategori baik. Sedangkan bila hasilnya sebesar 0,33 – 0,67 maka termasuk dalam kategori sedang, dan jika nilai yang didapat hasilnya sebesar 0,19 – 0,33 maka termasuk dalam kategori lemah.

Tabel 5 Nilai R Square

	R Square	Adjusted R Square
Ekonomi makasar	0.560	0.547

Berdasarkan data yang didapat dari hasil penelitian, maka hasil penelitian yang dilakukan adalah tergolong variabel eksogen sedang. Berdasarkan data dari *discriminant validity* telah sesuai dan dapat dinyatakan valid maka pada proses berikutnya bisa melakukan bootstrapping.

#### 4.3 Pengujian Hipotesis

Setelah pengolahan data yang telah dilakukan telah sesuai dengan ketentuan, maka hasil dari pengolahan data tersebut dapat digunakan untuk menjawab hipotesis pada penelitian ini. Berdasarkan pengolahan data yang telah dilakukan diatas, berikut ini merupakan hasil yang dapat digunakan untuk menjawab hipotesis pada penelitian ini. Pengujian hipotesis dalam penelitian ini dilakukan dengan melihat nilai *T-Statistics* dan juga melihat nilai *P-Values*. Hipotesis dalam penelitian dapat dinyatakan diterima apabila nilai *P-Values* < 0,05, dan T value > 1,96. Berikut ini adalah hasil uji hipotesis yang diperoleh dalam penelitian ini melalui *inner model*:

Tabel 6 Bootstrapping PLS SEM Direct Effects

	Sampel Asli (O)	Rata-rata Sampel (M)	Standar Deviasi (STDEV)	T Statistik ( O /STDEV I)	P Values
Kualitas Sekolah Pelayaran -> Ekonomi makasar	0.104	0.132	0.163	0.637	0.524
SDM Sekolah Pelayaran -> Ekonomi makasar	0.664	0.647	0.150	4.437	0.000

#### 4.3.1 Pengaruh sekolah pelayaran yang berkualitas terhadap ekonomi Indonesia



Berdasarkan data yang terdapat pada tabel 4.6, besarnya nilai original sample untuk variabel Sekolah Pelayaran berkualitas memberikan dampak pada Ekonomi dari Sulsel mempunyai nilai sebesar 0,104 dimana dapat disimpulkan adanya pengaruh yang kurang untuk Sekolah Pelayaran berkualitas dimana tidak dapat memberikan berdampak pada meningkatnya ekonomi pada masyarakat kota makassar. Berdasarkan data dari tabel 4.6 menunjukkan Sekolah Pelayaran berkualitas belum dapat memberikan dampak pada Ekonomi dari kota makassar terbukti dengan angka sample sebanyak 10,4%. Nilai tersebut didapatkan setelah dilakukan bootstrap pada aplikasi SMART PLS, hasil yang didapat dari *sample mean* Sekolah Pelayaran berkualitas memberikan dampak pada Ekonomi dari kota makassar didapatkan hasil sebesar 0,132 dengan nilai yang didapat dari t statistic sebesar 0,637 serta nilai yang didapat pada standar deviasi adalah sebesar 0,163. Sehingga didapatkan nilai dari *p value* ialah sebesar  $0,524 < 0,05$  maka Hipotesis H0 yang diterima adalah Sekolah Pelayaran yang berkualitas tidak memberikan dampak pada Ekonomi di kota makassar.

#### 4.3.2 Pengaruh SDM sekolah pelayaran dalam meningkatkan ekonomi Indonesia

Berdasarkan data yang terdapat pada tabel 4.6, besarnya nilai original sample untuk variabel SDM Sekolah Pelayaran memberikan dampak pada Ekonomi dari kota makassar mempunyai nilai sebesar 0,664 dimana dapat disimpulkan adanya pengaruh yang positif untuk SDM Sekolah Pelayaran dapat memberikan berdampak pada meningkatnya ekonomi pada masyarakat kota makassar. Berdasarkan data dari tabel 4.6 menunjukkan SDM Sekolah Pelayaran dapat memberikan dampak pada Ekonomi dari kota makassar terbukti dengan angka sample sebanyak 66,4%. Nilai tersebut didapatkan setelah dilakukan bootstrap pada aplikasi SMART PLS, hasil yang didapat dari *sample mean* SDM Sekolah Pelayaran memberikan dampak pada Ekonomi dari kota makassar

didapatkan hasil sebesar 0,647 dengan nilai yang didapat dari t statistic sebesar 4,437 serta nilai yang didapat pada standar deviasi adalah sebesar 0,150. Sehingga didapatkan nilai dari *p value* ialah sebesar  $0,000 < 0,05$  maka Hipotesis H1 yang diterima dimana SDM dari Sekolah Pelayaran yang baik bisa memberikan dampak yang baik juga terhadap pertumbuhan Ekonomi di kota makassar.

#### 4.3.3 Bootstrapping PLS SEM Total Effect

Hasil analisis total effects bootstrapping PLS SEM adalah sebagai berikut:

Tabel 7 Tabel Total Effect

	Sampel Asli (O)	Rata-rata Sampel (M)	Standar Deviasi (STDEV)	T Statistik ( O /STDEV)	P Values
Kualitas Sekolah Pelayaran -> Ekonomi makassar	0.104	0.132	0.163	0.637	0.524
SDM Sekolah Pelayaran -> Ekonomi makassar	0.664	0.647	0.150	4.437	0.000

Didapatkan hasil perantara kualitas sekolah pelayaran dengan Ekonomi kota makassar, SDM Sekolah Pelayaran dengan Ekonomi kota makassar adalah tidak ada, maka bisa dihitung nilai dari total effectnya yakni mempunyai nilai sama dengan direct effectnya. Pada penelitian ini maka tidak akan dibahas lebih jauh.

#### 4.3.4 Bootstrapping Outer Loading

Maka hasil dari analisis Bootstrapping yang telah dilakukan pada Outer Loading adalah sebagai berikut:

Tabel 8 Outer Loading

	Sampel Asli (O)	Rata-rata Sampel (M)	Standar Deviasi (STDEV)	T Statistik ( O /STDEV)	P Values
Sekolah Pelayaran	0.880	0.880	0.026	33.589	0.000
Sekolah Pelayaran	0.830	0.829	0.040	20.587	0.000
Sekolah Pelayaran	0.775	0.772	0.066	11.750	0.000
as Sekolah Pelayaran	0.817	0.815	0.045	18.079	0.000
as Sekolah Pelayaran	0.829	0.824	0.057	14.457	0.000
as Sekolah Pelayaran	0.790	0.787	0.072	11.023	0.000
as Sekolah Pelayaran	0.744	0.743	0.073	10.151	0.000
ni Makasar	0.891	0.889	0.030	29.379	0.000
ni Makasar	0.870	0.874	0.038	22.881	0.000
ni Makasar	0.869	0.872	0.046	18.926	0.000
ni Makasar	0.855	0.857	0.040	21.369	0.000
ni Makasar	0.769	0.768	0.077	10.047	0.000

Berdasarkan hasil yang didapatkan pada tabel 8. Merupakan hasil bootstrapping PLS SEM terhadap Outer Loading, maka dapat dinyatakan bahwa semua indikator mempunyai nilai *p value*  $< 0,05$ . Jadi dapat

disimpulkan bahwa semua indikator yang ada berdasarkan hasil dari nilai outer loading mempunyai hasil yang signifikan. Atas dasar hal tersebut maka dapat memberikan kesimpulan bahwa semua indikator variabel yang ada telah valid secara convergen berdasarkan penilaian bootstrapping terhadap outer loading.

#### 4.3.5 Bootstrapping Outer Weight

Maka hasil dari analisis Bootstrapping yang telah dilakukan pada Outer weight adalah sebagai berikut:

Tabel 9 Outer Weight

	Sampel Asli (O)	Rata-rata Sampel (M)	Standar Deviasi (STDEV)	T Statistik ( O/STDEV )	P Values
X1.1 <- SDM Sekolah Pelayaran	0.382	0.383	0.035	10.793	0.000
X1.2 <- SDM Sekolah Pelayaran	0.472	0.470	0.044	10.623	0.000
X1.3 <- SDM Sekolah Pelayaran	0.351	0.350	0.047	7.435	0.000
X2.1 <- Kualitas Sekolah Pelayaran	0.291	0.291	0.043	6.830	0.000
X2.2 <- Kualitas Sekolah Pelayaran	0.289	0.287	0.047	6.080	0.000
X2.3 <- Kualitas Sekolah Pelayaran	0.302	0.302	0.045	6.731	0.000
X2.5 <- Kualitas Sekolah Pelayaran	0.383	0.381	0.060	6.400	0.000
Y1 <- Ekonomi Makasar	0.248	0.245	0.018	13.936	0.000
Y2 <- Ekonomi Makasar	0.252	0.252	0.020	12.499	0.000
Y3 <- Ekonomi Makasar	0.236	0.238	0.016	14.335	0.000
Y4 <- Ekonomi Makasar	0.234	0.234	0.021	10.986	0.000
Y6 <- Ekonomi Makasar	0.202	0.199	0.024	8.243	0.000

Berdasarkan hasil yang ada pada tabel 9, menunjukkan hasil dari pada proses bootstrapping PLS SEM terhadap Outer Weight diatas, dapat dilihat bahwasanya semua indikator mempunyai nilai p value <0,05. Dimana atas dasar tersebut dapat disimpulkan bahwa semua nilai yang ada pada indikator berdasarkan nilai outer weight mempunyai nilai signifikan. Dasar dari permasalahan tersebut dapat memberikan kesimpulan bahwa semua indikator yang dipake pada penelitian ini telah valid secara convergen berdasarkan penilaian bootstrapping terhadap outer weight.

## 5. KESIMPULAN DAN SARAN

### 5.1 Kesimpulan

Berdasarkan analisa yang dilakukan dari hasil penelitian yang telah dilakukan maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

- Sekolah pelayaran yang berkualitas tidak bisa mempengaruhi pertumbuhan ekonomi yang ada di provinsi Sulawesi selatan, karena

bisa juga diakibatkan banyaknya sekolah pelayaran yang ada di provinsi Sulawesi selatan sehingga bisa tidak mempengaruhi pertumbuhan ekonomi yang ada pada provinsi Sulawesi selatan.

- SDM dari sekolah pelayaran dapat mempengaruhi dari pertumbuhan ekonomi yang ada di provinsi Sulawesi selatan. Dikarenakan sekolah pelayaran yang ada di Sulawesi selatan rata-rata menerapkan pendidikan semi militer sehingga SDM yang dihasilkan bisa disiplin dan bisa memberikan dampak yang positif pada pertumbuhan ekonomi provinsi Sulawesi selatan.

### 5.2 Saran

Berikut ini merupakan Saran yang dapat diberikan bagi sekolah pelayaran yang ada di Sulawesi selatan dan peneliti yang ingin mengembangkan penelitian ini yaitu:

- Bagi sekolah pelayaran tetap menjaga kualitas lulusan yang dihasilkan dari sekolah pelayaran sehingga lulusan yang dihasilkan bisa mempunyai nilai jual yang baik bagi pasar tenaga kerja Indonesia dan juga bisa memberikan efek yang baik bagi perekonomian Indonesia kedepannya.
- Untuk penelitian selanjutnya bisa dikembangkan lagi penelitian ini pada wilayah Indonesia lainnya untuk bisa menjadi masukan terhadap perbaikan seluruh sekolah pelayaran yang ada pada negara Indonesia bisa menjadi lebih baik.

## DAFTAR PUSTAKA

- Adhitya, John. 2015. Akademi Pelaut Di DKI Jakarta. <http://repository.untar.ac.id/17575/>
- Arikunto, Suharsimi. 2013. *Prosedur Penelitian*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Arsip Kota Amsterdam, *Kweekschool voor de Zeevaart*, ([https://nl.wikipedia.org/wiki/Kweekschool\\_voor\\_de\\_Zeevaart](https://nl.wikipedia.org/wiki/Kweekschool_voor_de_Zeevaart), diakses 20 November 2020)
- Budi Purwanto, 2015, perkembangan industri maritime nusantara (kenyataan dan harapan), jurnal ilmu manajemen UMP Palembang.
- BPS (Bapan Pusat Statistik), 2021. “Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Triwulan IV-2020,” Badan Pusat Statistik, Jakarta, Tech. Rep.,
- Deksa Imam Suhada, Dessy Rahmadani, Masnum Rambe, Maulana Abdul Fattah, Putri Fadillah Hasibuan, Salsabilla Siagian, Sari Wulandari. 2022. Efektivitas Para Pelaku Ekonomi Dalam Menunjang Pertumbuhan Ekonomi Indonesia. *Jurnal Inovasi Penelitian* ISSN 2722-9475 (Cetak)ISSN 2722-9467 (Online), Vol.2 No.10 Maret 2022, Hal 3201 -3208
- Febiyansah, P. T. 2016. Kebijakan Maritim dan Transformasi Industry Pelayaran Indonesia dalam Kerangka Penerapan Asas Cabotage. *Jurnal Ekonomi dan Pembangunan*, ISSN 0854-526x (Cetak) ISSN 2503-0272 (Online), Vol.18 No.1 2010, Hal 67 – 80
- Garson,. & G. David. 2016. *Partial Least Squares: Regression & Structural Equation Models*. Asheboro: Statistical Publishing Associates.
- Ghozali, Imam, Hengky Latan. 2015. *Konsep, Teknik, Aplikasi Menggunakan Smart PLS 3.0 Untuk Penelitian Empiris*. BP Undip. Semarang
- Harnanto. 2017. *Akuntansi Biaya: Sistem Biaya Historis*. Yogyakarta: BPFE.
- Gultom, Elfrida R. (2017). Merefungsi Pengangkutan Laut Indonesia melalui Tol Laut untuk Pembangunan Ekonomi Indonesia Timur. *Jurnal Develop* Vol. 1 No. 2 (2017)
- Hair, Joseph E, Jr et al. 2014. *A Primer on Partial Least Squares Structural Equation Modeeling (PLS-SEM)*. SAGE Publications, Inc. California. USA
- Henseler, J., Ringle, C, dan Sinkovics. (2009). *The Use of Partial Least Squares Path Modeling in International Marketing*. *Advances in International Marketing*. <http://pipmakassar.ac.id/wp1/2017/01/11/sejarah-politeknik-ilmu-pelayaran-makassar/> (diakses 27-03-2022)
- Kerlinger, F.N., & Lee, H.B. 2000. *Foundations of behavioral research* (4<sup>th</sup> ed.). Fort Worth : Harcourt College Publishers
- Majalah Maritim. (Edisi No: 476, 23 Nopember – 3 Desember 2007). *Kualitas Pendidikan maritim belum merata*. Jakarta: Gamalama Media, 02.
- Mariana, Mariana (2018). Dampak Profesi Pelaut Pada Masyarakat Di Kelurahan Suli Kecamatan Suli Kabupaten Luwu. <http://eprints.unm.ac.id/9721/>
- Mark Ravinder Frost, (2004), *Asia’s Maritime Networks And The Colonial Public Sphere*, (December 2004), 1840-1920, *New Zealand Journal Of Asian Studies* 6, 2.
- Marry R. Brooks, , Thanos Pallis, Stephen Perkins, (2014), *Port Investment And Container Shipping*, Discussion Paper No. 2014-03, (The International Transport Forum)
- Mudrikah, A. et al., 2014. Kontribusi Sektor Pariwisata Terhadap GDP Indonesia Tahun 2004-2009. *Economics Development Analysis Journal*, 1(1).
- Parola Francesco, (2014), *Analyzing maritime economic in the mediterannian*, rivista italiana di economia demografio e statistica.

- Pratama, Wegig. 2016. Model Pembelajaran Karakter Pelaut. *Jurnal Pendidikan Vokasi* p-ISSN: 2088-2866, e-ISSN: 2476-9401, Volume 6, Nomor 3, November 2016, Hal 318 – 334.
- Ringle, C. M., Wende, S., dan Becker, J.-M. 2015. "SmartPLS 3." Boenningstedt: SmartPLS GmbH, <http://www.smartpls.com>.
- Sarabjeet Singh Parmar, (2014), Maritime Security In The Indian Ocean, *Journal Of Dfence Studies*, Vol. 8, No. 1, January–March 2014, Pp. 49–63
- Semaphore navy, Sea Power Center –Australia, (2011), ISSUE 01.
- Sudapet. I. Nyoman, Sukoco .A., Setiawan .I., Model Integrasi Ekonomi Maritim Dan Pariwisata Di Daerah Guna Peningkatan Ekonomi Indonesia Timur. *Jurnal Darussalam; Jurnal Pendidikan, Komunikasi dan Pemikiran Hukum Islam*. Vol. IX, No 1: 148-160. September 2017. ISSN: 1978-4767 (Cetak), ISSN: 2549-4171 (Online).
- Sudjana Budhiasa. 2016. Analisis Statistik Multivariate Dengan Aplikasi Sem Pls Smartpls 3.2.6 Pokok Bahasan: Pengembangan Model Structural Hierarchies Latent Second Order Model Mediasi Ganda, Udayana University Press
- Sugiyono. 2013. Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan R&D. (Bandung: ALFABETA)
- Todaro, Michael. P. 2000. Pembangunan Ekonomi di Dunia Ketiga. Edisi Ketujuh, Terjemahan Haris Munandar. Jakarta : Penerbit Erlangga
- Todaro, 2007. Runtuhnya Teori Pembangunan dan Globalisasi. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Mariana1 , Supriadi Torro, 2018. Dampak Profesi Pelaut Pada Masyarakat Di Kelurahan Suli Kecamatan Suli Kabupaten Luwu. *Jurnal Sosialisasi* Volume 5, Edisi 2, Juli 2018.
- “Zeemacht” dalam *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indie*, 4, 1921, hlm. 820. *Kweekschool voor Zeevaart*, ([https://nl.wikipedia.org/wiki/Kweekschool\\_voor\\_Zeevaart](https://nl.wikipedia.org/wiki/Kweekschool_voor_Zeevaart), diakses 20 November 2020)
- Zuchdi, D., et.al, (2010). Pendidikan karakter dengan pendekatan komprehensif terintegrasi dalam perkuliahan dan pengembangan kultur universitas. Yogyakarta: UNY Press