



Pengaruh Dukungan Bekal BBM dan Pengambilan Keputusan terhadap Operasi Kapal Perang Republik Indonesia (KRI)

The Influence of Fuel Supply Support and Decision-Making on the Operations of the Republic of Indonesia Warship (KRI)

Asep Iwa Soemantri^{1*}, Kustianing Sekar², Lukman Yudho Prakoso³, Ahmad Gamal⁴

^{1,2}, Akademi Angkatan Laut, Jl. Bumimoro Morokrembangan, Surabaya, Jawa Timur, 60178, Indonesia

³ Universitas Pertahanan, Kawasan Indonesia Peace and Security Center (IPSC) Sentul, Sukahati, Citeureup, Kabupaten Bogor, Jawa Barat 16810, Indonesia

⁴ Universitas WR. Supratman, Jl. Arief Rahman Hakim No. 14, Keputih, Kec. Sukolilo, Kota Surabaya, Jawa Timur 6011, Indonesia

*Penulis korespondensi, Surel: iwasoemantrijn01@gamil.com

Abstract

Indonesia, a country with vast oceanic territories and archipelagos, therefore prioritizes maritime defense. This is because the sea is the focal point of national defense. Having scattered islands necessitates security patrols by the Indonesian Navy. Security patrols with Indonesian Warships (KRI) are essential in maintaining the sovereignty of the Republic of Indonesia. To support the operation of Indonesian Warships (KRI), logistics such as fuel oil (BBM) are needed. In addition to this support, equally important is the decision-making process carried out by the leadership of Indonesian Warships (KRI) in guarding the territory of the Republic of Indonesia. This study aims to determine and explain the influence of fuel supply support and decision-making on KRI operations. The population in this study was the crew of warships (KRI), and the sample size was 42 people. The data analysis technique used multiple linear regression supported by the SPSS 22 program. The analysis included normality tests, classical assumption tests, and determination tests. The results showed that fuel supply support had a significant influence on the operation of Indonesian Warships (KRI). Decision-making significantly influenced the operation of warships (KRI). Simultaneously, fuel supply support and decision-making have a significant influence on the operations of Indonesian Warships (KRI).

Keywords: KRI; fuel supplies; operations;

Abstrak

Indonesia yang merupakan negara yang memiliki wilayah lautan yang luas dengan kepulauan yang membawa konsekuensi pertahanan laut harus diutamakan. Hal ini mengingat bahwa laut menjadi titik fokus pertahanan negara. Dengan memiliki pulau-pulau yang tersebar maka diperlukan patroli keamanan oleh TNI AL. Patroli keamanan dengan Kapal Perang Indonesia (KRI) sangat dibutuhkan dalam menjaga kedaulatan NKRI. Guna mendukung operasional Kapal Perang Indonesia (KRI) dibutuhkan logistik seperti Bahan Bakar Minyak (BBM), selain dukungan tersebut yang tidak kalah penting adalah pengambilan keputusan yang dilakukan oleh pimpinan Kapal Perang Indonesia (KRI) dalam mengawal wilayah NKRI. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan membahas pengaruh dukungan bekal BBM dan pengambilan keputusan terhadap operasi KRI. Populasi dalam penelitian ini adalah awak kapal perang (KRI) dan sampel berjumlah 42 orang. Teknik analisis data dengan menggunakan regresi linier berganda yang didukung program SPSS 22. Analisis tersebut mencakup uji normalitas, uji asumsi klasik dan uji determinasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa

dukungan bekal BBM berpengaruh signifikan terhadap operasi Kapal Perang Indonesia (KRI). Pengambilan keputusan berpengaruh signifikan terhadap operasi kapal perang (KRI). Secara simultan dukungan bekal BBM dan pengambilan keputusan berpengaruh dan signifikan terhadap operasi Kapal Perang Indonesia (KRI).

Kata kunci: KRI; bekal BBM; operasi;

1. Pendahuluan

Dinamika global yang tidak menentu merupakan salah satu faktor utama yang mempengaruhi keberhasilan pencapaian tujuan dan kepentingan di bidang pertahanan negara akan dipengaruhi oleh dinamika global. Oleh karena itu bagi pengambil kebijakan di bidang pertahanan, harus memahami dinamika lingkungan strategis. Lingkungan strategis yang meliputi peluang, hambatan hingga ancaman terhadap keberadaan NKRI yang pada akhirnya diperoleh untuk diambil langkah strategis guna mengantisipasinya. Sangat disadari bahwa Dinamika lingkungan pada saat ini, sangat jauh berbeda dibandingkan periode satu dekade terakhir pada abad 20, hal ini berdampak pada bidang kehidupan yang membawa tuntutan kepada negara-negara di dunia untuk saling bekerjasama untuk kepentingan Negaranya. Selain itu untuk melindungi kepentingan nasional diperlukan anggaran pertahanan guna mengantisipasi adanya gangguan dari luar. Salah satunya digunakan untuk mendukung pertahanan nasional adalah dengan mendatangkan beberapa alutsita dan pesawat tempur serta Kapal Perang Indonesia (KRI) yang lebih modern.

Dengan keberadaan Kapal Perang Indonesia (KRI) sebagai Salah satu pendukung untuk mempertahankan kedaulatan NKRI untuk menjaga lautan yang cukup luas dan beberapa pulau yang saling menyebar menambah beban berat armada tempur TNI Angkatan Laut. Sebab Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) merupakan negara kepulauan dengan 80% berupa laut dan luasnya mencapai 5.800.000 km² (Haryanto, Octavian, dan Romie, 2021). Menurut Kusuma, Anwar, Risman, & Arief (2021) dan D. Hutabarat (2021) Indonesia memiliki kewenangan dalam menjaga keamanan wilayah lautnya mulai dari mengatur alur pelayarannya hingga menjaga kedaulatan di seluruh wilayah laut Indonesia.

Untuk mendukung kelancaran operasi Kapal Perang Indonesia (KRI) dalam menjalankan tugas untuk mengawal wilayah NKRI, maka dibutuhkan dukungan bekal BBM untuk operasi. Dalam upaya memenuhi kebutuhan logistik KRI: *To achieve our vision, how should we appears to our customers ?*, bagaimana DLT harus tampil dihadapan para pelanggan ? (Lukman Yudho Prakoso, dkk, 2021) Untuk satu KRI dalam sehari berlayar membutuhkan BBM sekitar 12 sampai 18 ton. Tergantung dari alur pergerakan kapal tersebut. Jika selalu dalam kecepatan tinggi, bahan bakar lebih boros (Anonim, 2021). Patroli yang dilakukan oleh TNI Angkatan Laut dengan menggunakan kapal KRI dengan kecepatan rendah sehingga bahan bakar yang dipakai sekitar 14 sampai 15 ton per hari. Untuk kegiatan patroli rutin tersebut selain kebutuhan BBM, juga anggaran untuk perbekalan prajurit dan kebutuhan lainnya, pendapat Abdiyan Syaiful Hidayat, Asep Iwa Soemantri, Haryo Poernomo, (2019) dalam penelitiannya bahwa menganalisis efisiensi dalam implementasi strategi pengendalian laut di ALKI II pada aspek operasi, serta optimalisasi pada aspek komando dan kendali.

Faktor lain yang mendukung operasi Kapal Perang Indonesia (KRI) adalah pengambilan keputusan. Keputusan yang diambil tepat akan sedikit banyak mempengaruhi kebutuhan BBM, Keputusan semakin KRI bergerak dengan kecepatan tinggi akan

membutuhkan BBM yang cukup banyak dan sebaliknya bila kecepatan rendah konsumsi BBM juga rendah. Maka dibutuhkan pengambilan keputusan yang tepat dan cepat dalam mengoperasikan kapal perang KRI. Dalam mengoperasikan kapal KRI seorang pimpinan nahkoda kapal harus mengetahui dan memahami kondisi kapal serta prajurit yang masuk dalam tim. Dibutuhkan kerjasama yang baik antara sesama awak kapal KRI. Menurut Robbin dan Mary Coulter dalam Hendrata, Arofah dan Martadisastra (2023) berpendapat, bahwa pengambilan keputusan merupakan serangkaian tahap yang terdiri dari beberapa langkah yang meliputi; mengidentifikasi masalah, memilih suatu alternatif, mengevaluasi keputusan. Sedangkan Wirawan (2014) Hendrata, Arofah dan Martadisastra (2023) mendefinisikan pembuatan atau pengambilan keputusan merupakan proses menganalisis problem, mengidentifikasi alternatif-alternatif, memilih satu alternatif terbaik untuk menyelesaikan problem, melaksanakan dan mengevaluasi pelaksanaan keputusan.

Berdasarkan fenomena, data awal dan kompleksitas permasalahan tersebut di atas, maka penulis sangat tertarik untuk meneliti persoalan pengaruh dukungan bekal BBM dan pengambilan keputusan terhadap operasi kapal KRI. Hal ini mengingat organisasi militer adalah organisasi yang sangat dinamis bergerak sewaktu-waktu sesuai kebutuhan dan memerlukan dukungan yang efektif dan efisien.

2. Metode

Menurut Singarimbun (2006:8) penelitian eksplanatori adalah penelitian dengan melakukan pengumpulan data sedemikian rupa untuk menjelaskan hubungan sebab akibat (kausal) antara variable-variabel melalui pengujian hipotesis sehingga memungkinkan diperoleh suatu kesimpulan. Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek/subjek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2010:119). Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh awak kapal KRI. Sugiyono (2010:120) menyatakan, Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Bila populasi besar dan peneliti tidak mungkin mempelajari semua yang ada pada populasi, misalnya karena keterbatasan dana, tenaga, dan waktu, maka peneliti dapat menggunakan sampel yang diambil dari populasi itu. Teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *simple random sampling*. *Simple Random Sampling* adalah pengambilan sampel dari anggota populasi yang dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi. Sampel pada penelitian ini menggunakan seluruh populasi karena jumlah populasi tidak mencapai 100 yaitu sebanyak 42 orang. Menurut Arikunto (2010:130), apabila subjeknya kurang dari seratus, maka lebih baik diambil semua sehingga penelitiannya merupakan penelitian populasi. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan desain survei, di mana data-data dalam penelitian ini nantinya akan dianalisis dengan menggunakan regresi linier berganda dengan bantuan SPSS. Analisis regresi pada dasarnya adalah ketergantungan variabel dependen (terikat) dengan satu atau lebih variabel independen (bebas), dengan mengukur kekuatan hubungan antara dua variabel atau lebih, juga menunjukkan arah hubungan antara variabel dependen (terikat) dengan variabel independen (bebas) (Ghozali, 2013 : 95)

3. Hasil dan Pembahasan

1. Analisis Regresi Linear Berganda

Analisis regresi linear sederhana digunakan untuk membuat persamaan antara variabel dukungan anggaran bekal BBM KRI (DK) dan Variabel pengambilan keputusan (PK) dengan variabel operasi KRI (OP). Selain itu analisis regresi linear sederhana ini juga digunakan untuk melihat hubungan secara linear antara variabel Kemampuan operasional (Y) dengan variabel Daya Tangkal (Z). Di bawah ini adalah data berpasangan variabel X dengan Y. Hasil uji analisis regresi linear sederhana variabel X terhadap Y dengan program SPSS, dapat dilihat pada tabel 1 berikut:

2. Analisis Koefisien Korelasi

Analisis koefisien korelasi digunakan untuk mengetahui tingkat keeratan hubungan antara variabel Kemampuan Operasional (X) terhadap variabel Daya Tangkal (Y). Hasil koefisien korelasi antara variabel X terhadap Y. Perhitungan koefisien korelasi variabel X terhadap Y dengan program SPSS dapat dilihat pada tabel 2 berikut:

3. Uji Asumsi Klasik

a. Uji Multikolinieritas

Uji Multikolinieritas ini dilakukan untuk mengetahui bahwa tidak terjadi hubungan yang sangat kuat atau tidak terjadi hubungan linier yang sempurna atau dapat pula dikatakan bahwa antar variabel bebas tidak saling berkaitan. Cara pengujiannya adalah dengan membandingkan nilai Tolerance yang didapat dari perhitungan regresi berganda, apabila nilai tolerance $< 0,1$ maka terjadi multikolinearitas. Hasil uji multikolinieritas dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1 Hasil Uji Multikolinieritas

Variabel bebas	Collinearity Statistics	
	Tolerance	VIF
DK	0.723	1.383
PK	0.723	1.383

Pada hasil pengujian didapat bahwa keseluruhan nilai tolerance $> 0,1$ sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi multikolinearitas antar variabel bebas. Uji multikolinearitas dapat pula dilakukan dengan cara membandingkan nilai VIF (Variance Inflation Faktor) dengan angka 10. Jika nilai VIF > 10 maka terjadi multikolinearitas.

Berikut hasil pengujian masing-masing variabel bebas :

☐ VIF untuk dukungan bekal BBM adalah 1,211

2 VIF untuk pengambilan keputusan adalah 1,211

Dari hasil pengujian tersebut dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi multikolinearitas antar variabel bebas

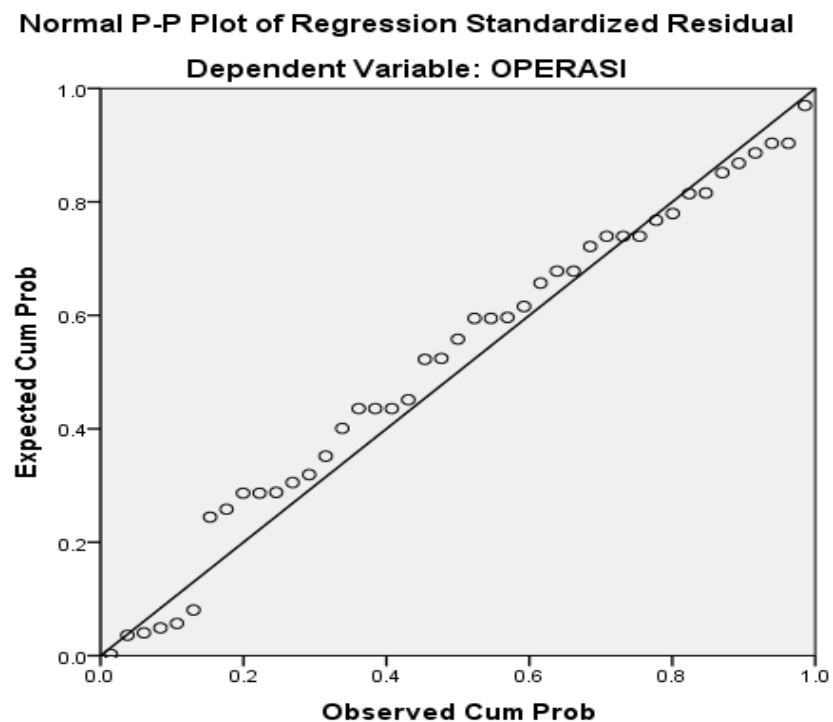
Uji Normalitas

Uji ini dilakukan untuk mengetahui apakah nilai residual tersebar normal atau tidak. Prosedur uji dilakukan dengan uji Kolmogorov-Smirnov, dengan ketentuan sebagai berikut :

Hipotesis yang digunakan :

Hasil uji normalitas juga dapat dilihat pada gambar 1 di bawah ini

Gambar 1. Diagram P-Plot Hasil Uji Normalitas



Sumber: Data Diolah, 2019

Berdasarkan uji P-P Plot didapatkan bahwa titik – titik data sudah menyebar mengikuti garis diagonal, sehingga dikatakan bahwa residual sudah menyebar secara distribusi normal.

c. Uji Heteroskedastisitas

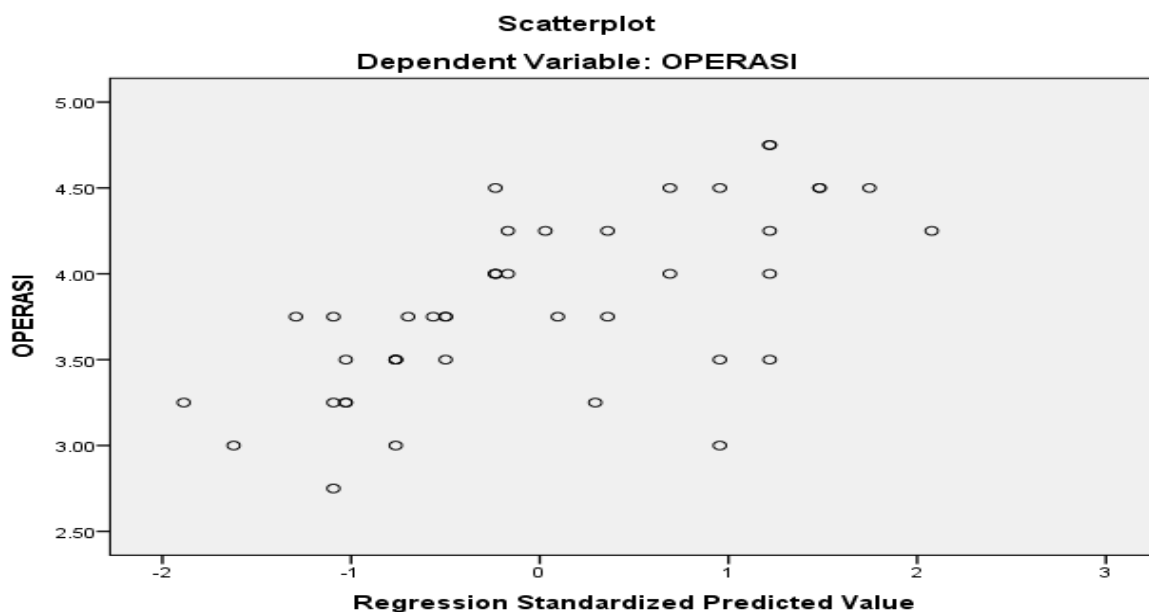
Uji heteroskedastisitas digunakan untuk mengetahui apakah terjadi ketidaksamaan nilai simpangan residual akibat besar kecilnya nilai salah satu variabel bebas. Atau adanya perbedaan nilai ragam dengan semakin meningkatnya nilai variabel bebas. Prosedur uji

dilakukan dengan Uji scatter plot. Pengujian kehomogenan ragam sisaan dilandasi pada hipotesis:

☐ H_0 : ragam sisaan homogen

☐ H_1 : ragam sisaan tidak homogen

Hasil uji heterokedastisitas dapat dilihat pada Gambar 5:



Dari hasil pengujian tersebut didapat bahwa diagram tampilan scatterplot menyebar dan tidak membentuk pola tertentu maka tidak terjadi heteroskedastisitas, sehingga dapat disimpulkan bahwa sisaan mempunyai ragam homogen (konstan) atau dengan kata lain tidak terdapat gejala heterokedastisitas. Dengan terpenuhi seluruh asumsi klasik regresi di atas maka dapat dikatakan model regresi linear berganda yang digunakan dalam penelitian ini adalah sudah layak atau tepat. Sehingga dapat diambil interpretasi dari hasil analisis regresi berganda yang telah dilakukan.

3. Analisis Statistik Inferensial

a. Analisis Regresi Linier Berganda

Analisis regresi ini digunakan untuk menghitung besarnya pengaruh antara variabel bebas, yaitu DK (dukungan bekal BBM) dan pengambilan keputusan (PK) terhadap variabel terikat yaitu operasi KRI (OP).

1) Persamaan Regresi

Persamaan regresi digunakan mengetahui bentuk hubungan antara variabel bebas dengan variabel terikat. Dengan menggunakan bantuan SPSS for Windows versi 23.00 didapat model regresi seperti pada Tabel 2, sebagai berikut ;

Tabel 2. Hasil Analisis Regresi Linier Berganda

Variabel	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	0.946	0.567		.668	.510
DK	0.352	0.165	0.303	.214	.839
OP	0.396	0.130	0.433	.303	.764

Sumber: Data Diolah, 2023

Berdasarkan pada Tabel 2 didapatkan persamaan regresi sebagai berikut :

$$Y = 0,946 + 0,352 \text{ DK} + 0,396 \text{ OP}$$

Dari persamaan di atas dapat diinterpretasikan sebagai berikut:

❑ Konstanta sebesar 0,946, menunjukkan bahwa rata – rata operasi KRI jika tidak ada variabel bebas bernilai 0,946.

❑ $\beta_1 = 0,352$, artinya operasi KRI akan meningkat sebesar 0,352 satuan untuk setiap tambahan satu satuan DK (dukungan bekal BBM). Jadi apabila dukungan bekal BBM mengalami peningkatan 1 satuan, maka operasi KRI akan meningkat sebesar 0,352 satuan dengan asumsi variabel yang lainnya (PK) dianggap konstan.

$\beta_2 = 0,396$, operasi KRI akan meningkat sebesar 0,396 satuan untuk setiap tambahan satu satuan PK (pengambilan keputusan), Jadi apabila pengambilan keputusan (PK) mengalami peningkatan 1 satuan, maka operasi KRI akan meningkat sebesar 0,396 satuan dengan asumsi variabel yang lainnya (DK) dianggap konstan.

Berdasarkan interpretasi di atas, dapat diketahui bahwa dukungan bekal BBM dan pengambilan keputusan meningkat maka akan diikuti peningkatan operasi KRI.

2) Koefisien Determinasi (R^2)

Untuk mengetahui besar kontribusi variabel bebas (dukungan bekal BBM/DK dan pengambilan keputusan/PK) terhadap variabel terikat (operasi KRI/OP) digunakan nilai R^2 ,

nilai R^2 seperti dalam Tabel 3 dibawah ini:

Tabel 3. Koefisien Korelasi dan Determinasi

R	R Square	Adjusted R Square
0.645	0.418	0.388

Sumber : Data Diolah, 2023

Koefisien determinasi digunakan untuk menghitung besarnya pengaruh atau kontribusi variabel bebas terhadap variabel terikat. Dari analisis pada Tabel 3 diperoleh hasil adjusted R² (koefisien determinasi) sebesar 0,418. Artinya bahwa 41,8% variabel operasi KRI akan dipengaruhi oleh variabel bebasnya, yaitu dukungan bekal BBM (DK) dan pengambilan keputusan (PK). Sedangkan sisanya 58,2% variabel operasi KRI akan dipengaruhi oleh variabel-variabel yang lain yang tidak dibahas dalam penelitian ini. Selain koefisien determinasi juga didapat koefisien korelasi yang menunjukkan besarnya hubungan antara variabel bebas yaitu dukungan bekal BBM dan pengambilan keputusan. Nilai R (koefisien korelasi) sebesar 0,645, nilai korelasi ini menunjukkan bahwa hubungan antara variabel bebas yaitu dukungan bekal BBM (DK) dan pengambilan keputusan (PK) dengan operasi KRI termasuk dalam kategori kuat karena berada pada selang 0,6 – 0,8.

b. Uji Simultan (Uji F)

Uji Simultan (Uji F) digunakan untuk mengetahui apakah hasil dari analisis regresi signifikan atau tidak, dengan kata lain model yang diduga tepat/sesuai atau tidak.

Hasil uji simultan dapat dilihat pada tabel 4 sebagai berikut:

Tabel 4. Hasil Uji Simultan (Uji F)

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	4.662	2	2.331	14.337	0.000
Residual	6.504	40	0.163		
Total	11.166	42			

Berdasarkan Tabel 4 nilai Fhitung sebesar 14,337. Sedangkan Ftabel ($\alpha = 0.05$; db regresi = 2 : db residual = 39) adalah sebesar 3,24. Karena Fhitung > Ftabel yaitu 14,337 > 3,24 atau nilai sig F (0,000) < $\alpha = 0.05$ maka model analisis regresi adalah signifikan. Hal ini dapat disimpulkan bahwa variabel terikat (operasi KRI) dapat dipengaruhi secara signifikan oleh variabel bebas (dukungan bekal BBM (DK) dan pengambilan keputusan (PK)).

c. Uji Parsial (Uji t)

Uji Parsial (Uji t) digunakan untuk mengetahui apakah masing-masing variabel bebas secara parsial mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat. Dapat juga dikatakan jika $t_{hitung} > t_{tabel}$ atau $-t_{hitung} < -t_{tabel}$ maka hasilnya signifikan. Sedangkan jika $t_{hitung} < t_{tabel}$ atau $-t_{hitung} > -t_{tabel}$ maka hasilnya tidak signifikan.

Hasil dari uji t dapat dilihat pada Tabel 5:

Tabel 5. Hasil Uji Parsial (Uji t)

Variabel Terikat	Variabel bebas	t hitung	Sig .	Keterangan
Operasi KRI (OP)	DK	2.134	0.039	Signifikan
	PK	3.053	0.004	Signifikan

Berdasarkan Tabel 5 diperoleh hasil sebagai berikut :

Uji t test antara DK (dukungan bekal BBM) dengan OP (operasi KRI) menunjukkan $t_{hitung} = 2,134$. Sedangkan t_{tabel} ($\alpha = 0.05$; db residual = 39) adalah sebesar 2,134. Karena $t_{hitung} > t_{tabel}$ yaitu $2,134 > 1,685$ atau nilai $\text{sig } t (0,039) < \alpha = 0.05$ maka pengaruh DK (dukungan bekal BBM) terhadap operasi KRI adalah signifikan. Hal ini berarti dapat disimpulkan bahwa operasi KRI dapat dipengaruhi secara signifikan oleh DK (dukungan bekal BBM) atau dengan meningkatkan DK (dukungan bekal BBM) maka operasi KRI akan mengalami peningkatan.

Uji t test antara PK (pengambilan keputusan) dengan OP (operasi KRI) menunjukkan $t_{hitung} = 3,053$. Sedangkan t_{tabel} ($\alpha = 0.05$; db residual = 39) adalah sebesar 1,685. Karena $t_{hitung} > t_{tabel}$ yaitu $3,053 > 1,685$ atau nilai $\text{sig } t (0,004) < \alpha = 0.05$ maka pengaruh PK (pengambilan keputusan) terhadap OP (operasi KRI) adalah signifikan pada alpha 5%. Hal ini berarti dapat disimpulkan bahwa operasi KRI dapat dipengaruhi secara signifikan oleh PK (pengambilan keputusan). Dengan meningkatkan PK (pengambilan keputusan) maka operasi KRI akan mengalami peningkatan secara nyata.

Dari hasil keseluruhan dapat disimpulkan bahwa variabel bebas mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap operasi KRI secara simultan dan parsial. Dan dari sini dapat diketahui bahwa kedua variabel bebas tersebut yang paling dominan pengaruhnya terhadap operasi KRI adalah pengambilan keputusan (PK) karena memiliki nilai koefisien beta dan t hitung paling besar..

4. Simpulan

Menganalisis hubungan dukungan bekal BBM dan pengambilan keputusan terhadap operasi KRI. Adapun persamaan regresi berganda variabel DK dan PK dengan OP adalah $Y = 0,946 + 0,352 \text{ DK} + 0,396 \text{ OP}$. Faktor-faktor koefisien korelasi variabel dukungan bekal BBM (DK) mempengaruhi operasi Kapal Perang Indonesia (KRI) (OP) sebesar 0,352. Hasil koefisien determinasi kontribusi variabel bebas (dukungan bekal BBM/DK dan pengambilan

keputusan/PK) kemampuan memberikan kontribusi sebesar 41,8% terhadap operasi Kapal Perang Indonesia (KRI) (OP) yang sisanya 58,2 % dipengaruhi oleh variabel lain. Selain itu pegujian hipotesis secara parsial juga menunjukkan bahwa terdapat pengaruh dukungan bekal BBM (DK) dengan operasi Kapal Perang Indonesia (KRI) (OP) yang ditunjukkan pada hasil t hitung $> t$ tabel yaitu $2,134 > 1,685$ yang bermakna dukungan bekal BBM (DK) berpengaruh langsung positif terhadap operasi Kapal Perang Indonesia (KRI). Pengaruh pengambilan keputusan (PK) dengan operasi Kapal Perang Indonesia (KRI) (OP) yang ditunjukkan pada hasil t hitung $> t$ tabel yaitu $3,053 > 1,685$ yang bermakna pengambilan keputusan (PK) berpengaruh langsung positif terhadap operasi Kapal Perang Indonesia (KRI). Selain itu pegujian hipotesis secara simultan menunjukkan bahwa terdapat pengaruh dukungan bekal BBM (DK) dan pengambilan keputusan (PK) dengan operasi Kapal Perang Indonesia (KRI) (OP) yang ditunjukkan pada hasil F hitung $> F$ tabel yaitu $14,337 > 3,24$ yang bermakna dukungan bekal BBM (DK) dan pengambilan keputusan (PK) berpengaruh langsung positif terhadap operasi Kapal Perang Indonesia (KRI). Operasi Kapal Perang Indonesia (KRI) dapat berjalan lancar sesuai kebutuhan untuk peningkatan menjaga keamanan wilayah NKRI apabila dengan dukungan bekal BBM dan pengambilan keputusan yang tepat yang dilakukan oleh pimpinan Kapal Perang Indonesia (KRI). Tanpa adanya dukungan tersebut operasi Kapal Perang Indonesia (KRI) tidak berjalan lancar sesuai dengan tujuan untuk mengamankan wilayah NKRI yang cukup luas.

Daftar Rujukan

- Arikunto, S. (2010). *Prosedur penelitian : Suatu Pendekatan Praktik*. Edisi Revisi. Jakarta: Rineka Cipta.
- Abdiyan Syaiful Hidayat, Asep Iwa Soemantri, Haryo Poernomo, (2019), Implementasi Strategi Pengendalian Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II Dalam Mendukung Ketahanan Nasional, Jurnal Ketahanan Nasional Vol. 25, No. 3, Desember 2019, Hal 313-312 DOI:<http://dx.doi.org/10.22146/jkn.49528> ISSN:0853-9340(Print), ISSN:2527-9688(Online) Online sejak 28 Desember 2015 di :<http://jurnal.ugm.ac.id/jkn>.
- D. Hutabarat. (2021). Priority Determination of Submarine Type as Defense of Archipelagic War with Fuzzy Ahp Method and Bcr Analysis. *Journal Asro*. Vol 12(1), pp 56-65.
- Ghozali, Imam. (2013). *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program SPSS*. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Haryanto, Octavian, dan Romie. (2021). Analisis Pengaruh Kemampuan Operasional Kapal Selama terhadap Sistem Daya Tangkal Negara. *Jurnal Teknologi Daya Gerak*. Volume 4 Nomor 1.
- Hendrata, Arofah dan Martadisastra. (2023), The influence of strategic leadership, transformational leadership and visionary leadership on performance at the naval academy mediated by decision making. *Jurnal of Management: Enrichment*, Vol.12, No. 6, February 2023: pp 5033-5043
- Kusuma, E., Anwar, S., Risman, H., & Arief, R. (2021). Relevansi Peran Pangkalan TNI Angkatan Laut Terhadap Terwujudnya Wilayah Pertahanan Yang Bertumpu Pada Pulau-Pulau Besar (Studi Kasus Pada Lantamal III Jakarta). *Jurnal Inovasi Penelitian*. Vol 2(5), pp 1613-1626.
- Lukman Yudho Prakoso, Suhirwan, Kasih Prihartono, Asep Iwa Soemantri, (2021). *Kebijakan Pertahanan Laut, Akademi Angkatan Laut Press dan Media Guru Indonesia*.
- Sugiyono. (2010). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&B*. Bandung: Alfabeta
- Singarimbun, Masri dan Sofian Effendi. (2006). *Metode Penelitian Survei*. Jakarta: LP3ES
- Wajah Penjaga Natuna: Minim Armada, Kurang Solar, hingga Kapal Tua" selengkapnya di sini: <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20211105013211-20-716867/wajah-penjaga-natuna-minim-armada-kurang-solar-hingga-kapal-tua/2>, diakses tanggal 2 Nopember 2023 jam 20.00 WIB