

PENGARUH PELAYANAN KAPAL, PERALATAN BONGKAR MUAT DAN OPERATOR BONGKAR MUAT TERHADAP KINERJA TERMINAL PETI KEMAS DI JICT TANJUNG PRIOK

Amril¹, Jerry M Logahan²
Institut Bisnis dan Multimedia ASMI

ABSTRAK

Pelayanan kapal, Peralatan bongkar muat dan Operator bongkar muat merupakan bagian yang menentukan untuk mengukur Kinerja suatu pelabuhan/terminal. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui ada tidaknya hubungan dan pengaruh daripada Pelayanan kapal, Peralatan bongkar muat dan Operator bongkar muat terhadap Kinerja Terminal peti kemas JICT sehingga dengan mengetahui sejauh mana hubungan/ pengaruh tersebut akan dapat dijadikan sarana agar kinerja terminal petikemas JICT tanjung Priok yang optimal. Metode yang digunakan adalah metode kuantitatif dikarenakan dalam analisisnya menggunakan data dalam bentuk angka yaitu data primer melalui penyebaran kuesioner, data ini dianalisis. Metode analisis yang digunakan Uji Validitas dan reliabilitas, Statistik deskriptif, Analisis Bivariat, Uji multikolinieritas, uji korelasi, uji regresi berganda, uji hipotesis parsial (uji t), uji hipotesis simultan (uji F/Anova). Selanjutnya diperoleh kesimpulan ada pengaruh positif dan signifikan untuk hubungan Pelayanan kapal (X_1), Peralatan bongkar muat (X_2) dan Operator Bongkar Muat (X_3) secara bersama-sama terhadap Kinerja Terminal JICT (Y) ditunjukkan dengan hasil uji korelasi sebesar 0,604 dengan prosentase hubungan sebesar 32,4%. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang positif dan signifikan antara Pelayanan kapal, peralatan bongkar muat dan operator bongkar muat terhadap kinerja terminal peti kemas JICT Tanjung Priok, maka untuk meningkatkan kinerja terminal petikemas JICT harus memperhatikan Pelayanan kapal, peralatan bongkar muat dan operator bongkar muat

Kata kunci: pelayanan kapal, peralatan bongkar muat, operator bongkar muat, kinerja terminal peti kemas, jict.

CUSTOMER SERVICE MANAGER, POWERFUL EQUIPMENT MACHINERY AND POWER OPERATOR OPTIONS FOR THE LATEST MINISTRY OF LABOR CABINET IN JICT

ABSTRACT

Ship services, loading and unloading equipment and loading and unloading service is the part that determines to measure the performance of a port / terminal. This study aimed to determine whether there is a relationship and influence instead of shipping, loading and unloading equipment and loading and unloading operators of container terminal performance JICT so that by knowing how far the relationship or the effect will be used as a means to the container terminal performance JICT optimal Tanjung Priok . The method used is due to quantitative methods in the analysis using data in the form of numbers of primary data through questionnaires, data was analyzed. The analytical method used validity and reliability tests, descriptive statistics, bivariate analysis, multicollinearity test, correlation test, regression test, partial test of the hypothesis (t test), simultaneous hypothesis test (F test / ANOVA). Furthermore, we concluded there was a positive and significant influence between the ship service relations (X_1), loading and unloading equipment (X_2) and unloading operators (X_3)

jointly to the performance JICT terminal (Y) is shown with correlation coefficients of 0.604 with a 32.4% percentage relationship. This shows that there are positive and significant relationship between service vessels, loading and unloading equipment and loading and unloading operators on the performance of container terminals in Tanjung Priok JICT, hence to improve the performance of container terminals must be considering ministry JICT ships, equipment loading and unloading operators.

Keywords: Ship Services, Loading and Unloading Equipment, Loader Unloading, Container Terminal Performance, JICT.

PENDAHULUAN

Negara Indonesia merupakan negara maritim yang terdiri dari pulau-pulau besar dan kecil yang dipisahkan oleh lautan luas, dimana lautan tersebut menjadi sumber daya bagi masyarakat dengan segala macam hasil-hasilnya. Dengan kondisi yang demikian keberadaan pelabuhan sebagai sarana pendukung dalam transportasi khususnya transportasi laut sudah tentu sangat memegang peranan yang sangat penting

Perkembangan pelabuhan sangat ditentukan oleh perkembangan aktivitas perdagangannya. Semakin ramai aktivitas perdagangan di pelabuhan tersebut maka semakin besar pelabuhan tersebut. Perkembangan perdagangan juga mempengaruhi jenis kapal dan lalu lintas kapal yang melewati pelabuhan tersebut. Dengan semakin berkembangnya lalu lintas angkutan laut, teknologi bongkar muat, meningkatnya perdagangan antar pulau dan luar negeri, hal ini menuntut pelabuhan dalam meningkatkan kualitas peran dan fungsinya sebagai terminal point bagi barang dan kapal. Karena semakin meningkatnya tuntutan pelanggan sehingga peningkatan mutu pelayanan yang diharapkan dapat mengimbangi laju pertumbuhan kegiatan ekonomi dan perdagangan dari tahun ke tahun. Oleh karena itu, setiap negara berusaha membangun dan mengembangkan pelabuhannya sesuai dengan tingkat keramaian dan jenis perdagangan yang ditampung oleh pelabuhan tersebut. Dengan demikian, perkembangan pelabuhan selalu seiring dengan perkembangan ekonomi negara. Kegiatan serta aktivitas pelabuhan yang sangat kompleks sehingga perlu adanya pembagian tugas secara seimbang sesuai kebutuhan baik kuantitas maupun kualitas

sumber daya manusianya. Hal tersebut sebagai pendukung kelancaran operasional yang dilakukan terus menerus dan berkesinambungan. Karena pentingnya operasional pelabuhan agar tidak terjadi kemacetan mengingat dampak kelambatan operasional sangat berpengaruh pada ekonomi di suatu daerah.

Meningkatnya arus kedatangan kapal dan arus barang serta bongkar muat, semua pihak yang terkait di bidang pelayaran semakin meningkatkan kualitas kerjanya demi terciptanya kelancaran segala aktivitas yang ada di pelabuhan. Salah satu pihak yang terkait dalam aktivitas bongkar muat di pelabuhan adalah tenaga kerja buruh atau di sebut juga buruh pelabuhan.

Buruh pelabuhan sangat berperan aktif dalam proses bongkar muat di pelabuhan, karena mereka yang terjun langsung di lapangan, sehingga sangat membantu dalam kelancaran proses bongkar muat. Dalam bekerja, buruh pelabuhan juga dilengkapi dengan peralatan yang menunjang kegiatan. Berbagai peralatan canggih disediakan untuk membantu kelancaran proses bongkar muat tersebut.

Untuk memperoleh hasil yang memuaskan, maka buruh pelabuhan perlu dibimbing dan dibina agar menjadi tenaga kerja yang berkualitas dan menjadi lebih profesional dalam menjalankan kegiatan bongkar muat tersebut. Maka dalam penanganannya, perlu dibentuk suatu wadah yang berfungsi untuk membimbing, membina, dan mengarahkan segala aktivitas yang berkaitan dengan proses bongkar muat. Serta perlu juga dibentuk suatu lembaga yang berguna untuk menyampaikan aspirasi demi kesejahteraan para buruh pelabuhan, sehingga tidak mengganggu kelancaran proses bongkar muat.

Oleh karena itu sarana pergudangan memegang peranan yang sangat penting dalam kegiatan bongkar muat barang dipelabuhan, penanganan bongkar muat barang merupakan tolak ukur dari produktifitas kerja pada perusahaan bongkar muat dan juga menunjukkan tinggi rendahnya pendapatan dari kegiatan bongkar muat itu sendiri.

Tenaga kerja bongkar muat merupakan faktor penggerak dan pelaksana dalam kegiatan organisasi perusahaan bongkar muat, apabila suatu perusahaan ingin berhasil harus memperhatikan masalah tenaga kerjanya baik dari segi ketrampilan dalam bekerja, mampu berinovasi, berdisiplin tinggi, imaginative serta mampu bekerja keras dan memberikan ide-ide yang baik demi kemajuan kerja pada perusahaan tersebut. Saat ini yang menjadi masalah adalah bagaimana mencapai kinerja yang baik dengan sumber daya manusia yang ada sesuai dengan tujuan perusahaan, sering terjadi perbedaan antara produktivitas dan kemampuan karyawan dengan hasil produktivitas yang dibutuhkan oleh perusahaan

Selain itu, karena semakin besarnya permintaan masyarakat pelayanan pelabuhan dalam kelancaran proses bongkar muat yang masuk dan keluar dari pelabuhan untuk kepentingan perdagangan maupun industri, maka peranan buruh pelabuhan digunakan sebagai tolak ukur bagi tenaga kerja bongkar muat untuk memberikan pelayanan yang baik bagi pengguna jasa tenaga kerja bongkar muat hingga pihak perusahaan bongkar muat secara maksimal. Sehingga dapat dipercaya dan semakin lama semakin meningkatkan kualitas sesuai yang diharapkan.

Dengan meningkatkan kualitas sumber daya manusia yang profesional, diharapkan koperasi tenaga kerja bongkar muat mampu menjadikan anggotanya untuk mengupayakan pelayanan bongkar muat yang lebih memuaskan dan sesuai yang diharapkan oleh pengguna jasa. Berbagai upaya telah dilakukan, salah satunya dengan memberikan latihan dan ketrampilan yang matang. Dari sini kita melihat seberapa besar usaha koperasi untuk mewujudkan kualitas tenaga kerja

yang profesional dan yang sesuai dengan harapan para pengguna jasa buruh pelabuhan dan tentunya bagi kelancaran proses bongkar muat.

Pertumbuhan ekonomi atau peningkatan volume perdagangan barang dan jasa yang dihasilkan oleh sebuah kegiatan ekonomi adalah indikator penting dalam mengukur peningkatan kesejahteraan suatu bangsa. Bersamaan dengan peningkatan volume perdagangan tersebut secara langsung berpengaruh terhadap meningkatnya permintaan terhadap angkutan khususnya angkutan laut.

Pengiriman barang dengan peti kemas telah banyak dilakukan dan volumenya terus meningkat dari tahun ke tahun, pengangkutan dengan menggunakan peti kemas memungkinkan barang-barang digabung menjadi satu dalam peti kemas, sehingga aktivitas muat bongkar dapat dimekanisasikan, hal ini dapat meningkatkan jumlah muatan yang bisa ditangani sehingga waktu bongkar muat menjadi lebih cepat.

Sangat jelas, bahwa kontainerisasi memberikan pengaruh terhadap jalur perdagangan dan pelabuhan-pelabuhan diseluruh dunia. Sedangkan bagi pelabuhan itu sendiri pelabuhan-pelabuhan konvensional tidak akomodatif dalam menunjang kontainerisasi, sehingga perlu dilakukan perubahan terhadap semua peralatan yang digunakan, Dalam proses kontainerisasi tersebut semua fasilitas harus ditingkatkan baik dari segi jumlah peralatan maupun kemampuan pelabuhan.

Peningkatan pertumbuhan sektor usaha jasa dalam perekonomian yang dipengaruhi oleh tingkat persaingan yang ketat telah menempatkan usaha jasa atau pelayanan pada posisi yang strategis. Untuk itu diperlukan aspek pokok yang perlu ditangani adalah komponen pada aspek pemasaran, terutama yang berkaitan dengan pemahaman informasi atau pengetahuan pentingnya pelayanan disamping pemahaman perlunya mengelola usaha jasa dengan baik.

Dalam *International Port Performance-2 Container Terminal Development* disebutkan Beberapa kendala dalam pembangunan pembangunan pelabuhan

antara lain: 1) Pada level perencana dan kebijakan nasional, terjadi kesalahan dalam merencanakan sistem pelabuhan terpadu, sehingga menghasilkan investasi yang berlebihan pada proyek-proyek yang bergengsi, operasi biaya tinggi dan kemauan, serta persaingan-persaingan yang tidak perlu. Sebaliknya beberapa negara lambat dalam menyediakan dan mengembangkan fasilitasfasilitas yang memadai sesuai kebutuhan yang semakin meningkat, dan masih mempertahankan cara konvensional dalam menangani peti kemas (tempat sandar masih konvensional); 2) Pada level perencana dan kebijakan pelabuhan, kurangnya koordinasi antara berbagai bagian pada jaringan transportasi baik antara kegiatan penerimaan/pengiriman atau pada bagian-bagian lain dalam menangani kegiatan-kegiatan yang ada di terminal akan memperlama waktu sandar peti kemas; 3) Terjadinya kemacetan dalam terminal serta kekurangan tempat dan fasilitas, mencerminkan kesalahan dalam menghitung kapasitas dan permintaan; 4) Ketika terminal-terminal telah dibangun, seringkali kemampuan dalam menangani tidak sesuai dengan apa yang diharapkan, disebabkan karena kesalahan dalam membeli mesin-mesin yang tidak sesuai. Penyebab lain adalah perencanaan dan konstruksi terminal sudah dimulai sebelum adanya keputusan tentang pemilihan peralatan.

Identifikasi masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka yang menjadi identifikasi masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut: 1) Usaha-usaha apa saja yang dilakukan oleh Terminal peti kemas di JICT Tanjung priok untuk meningkatkan kinerja tenaga kerja bongkar muat; 2) Masalah-masalah yang dihadapi Terminal peti kemas di JICT Tanjung priok dalam usahanya untuk meningkatkan kinerja tenaga kerja bongkar muat; 3) Hasil apa saja yang telah dicapai oleh Terminal peti kemas di JICT Tanjung priok dalam usahanya tersebut.

Batasan masalah

Berdasarkan keterbatasan penulis seperti waktu, tenaga, pemikiran dan

biaya yang tersedia dan pengkajian teori - teori yang relevan maka penelitian ini dibatasi pada masalah-masalah yang berkaitan dengan faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja Terminal peti kemas di JICT Tanjung priok

Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang penelitian, maka rumusan masalahnya adalah sebagai berikut:

1. Seberapa besar pengaruh Pelayanan Kapal di JICT Tanjung priok?
2. Seberapa besar pengaruh Peralatan Bongkar Muat di JICT Tanjung Priok?
3. Seberapa besar pengaruh Operator Bongkar Muat di JICT Tanjung Priok?
4. Seberapa besar pengaruh Pelayan kapal, Peralatan bongkar muat dan Operator Bongkar Muat berpengaruh signifikan terhadap kinerja terminal di JICT Tanjung priok?

Tujuan Penelitian

Dari perumusan masalah di atas, maka tujuan diadakan penelitian ini adalah untuk menjawab permasalahan yang telah dirumuskan tersebut, yaitu: 1) Untuk mengetahui pengaruh Pelayanan Kapal di JICT Tanjung priok; 2) Untuk mengetahui pengaruh Peralatan Bongkar Muat di JICT Tanjung Priok; 3) Untuk mengetahui pengaruh Operator Bongkar Muat berpengaruh signifikan di JICT Tanjung Priok; 4) Untuk mengetahui pengaruh Pelayanan kapal, Peralatan bongkar muat dan Operator Bongkar Muat berpengaruh signifikan terhadap kinerja terminal JICT Tanjung priok.

Kegunaan Penelitian

Kegunaan penelitian ini yang utama adalah untuk memenuhi salah satu syarat dan kewajiban untuk menyelesaikan program Magister Manajemen di IBM ASMI Jakarta. Selain itu penelitian ini juga berguna bagi 1) Bagi Perusahaan. Penelitian ini kiranya dapat memberikan bahan masukan dan dipergunakan sebagai

referensi serta dasar pertimbangan dalam memperbaiki sistem perusahaan yang sesuai bagi kemajuan perusahaan dimasa mendatang; 2) Bagi Lembaga Sekolah Tinggi Ekonomi. Sebagai sumbangan pemikiran kepada pembaca mengenai pengaruh Pelayan kapal, Peralatan bongkar muat dan Operator Bongkar Muat berpengaruh signifikan terhadap kinerja terminal JICT tanjung priok.

Keterbatasan Penelitian

Mengingat keterbatasan waktu dan kemampuan penulis maka lingkup penulisan ini hanya dibatasi pada pengaruh Pelayan kapal, Peralatan bongkar muat dan Operator Bongkar Muat berpengaruh signifikan terhadap kinerja terminal JICT tanjung priok. Tentunya penulis menyadari bahwa penelitian ini penuh keterbatasan walaupun untuk memenuhi aspek metodologis yang sudah baku, dengan harapan akan diperoleh hasil penelitian yang dapat dipertanggungjawabkan. Berikut beberapa keterbatasan penulis dalam penelitian ini: 1) Dalam pemilihan variabel penelitian walaupun penulis mempelajari literatur-literatur ilmiah tetap saja dapat memiliki nilai-nilai prasangka sehingga dapat melemahkan hasil yang diperoleh; 2) Dengan menggunakan data skunder di lapangan dan kuesoner sebagai alat untuk mengumpulkan data, tentunya sulit untuk mengontrol jawaban yang diberikan sehingga boleh jadi data yang diberikan menyimpang dari fakta yang sebenarnya.

Definisi Pelabuhan.

Dalam bahasa Indonesia dikenal dua istilah yang berhubungan dengan arti pelabuhan yaitu Bandar dan Pelabuhan, sebagian orang mengartikannya sama, sebenarnya arti kedua istilah tersebut berbeda, Bandar (*Harbour*) adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang dan angin untuk berlabuh nya kapal-kapal, merupakan daerah perairan dengan bangunan-bangunan yang diperlukan untuk pembentukannya, dan hanya merupakan tempat bersinggah kapal untuk berlindung, mengisi bahan bakar, reparasi dan lain lain. Sedang Pelabuhan

(*port*) adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, kran-kran untuk bongkar muat barang, gudang laut, dan tempat-tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya, dan tempattempat penyimpanan dimana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan, terminal ini dilengkapi dengan jalan kereta api, jalan raya atau arana angkutan darat.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa pelabuhan merupakan Bandar yang dilengkapi dengan bangunan-bangunan untuk pelayanan muatan dan penumpang seperti dermaga, tambatan dengan segala perlengkapannya. Jadi suatu pelabuhan juga merupakan Bandar tetapi suatu Bandar belum tentu suatu pelabuhan (Bambang Triatmojo, 1996, 3), sesuai dengan Undang-undang Republik Indonesia nomor 17 tahun 2008, pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau bengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan antarmoda transportasi.

Terminal Peti Kemas

Menurut keputusan direksi Pelabuhan Indonesia-II nomor HK.56/2/25/P.I-II-2002, terminal peti kemas adalah terminal yang dilengkapi sekurang-kurangnya dengan fasilitas berupa tambatan, dermaga, lapangan penumpukan (*container yard*) serta peralatan yang layak untuk melayani kegiatan bongkar muat peti kemas. Fasilitas terminal petikemas untuk menunjang kelancaran penanganan peti kemas antara lain:

1. Dermaga. Mengingat kapal-kapal peti kemas berukuran besar maka

- dermaga harus cukup panjang dan dalam, panjang dermaga antara 250 meter s/d 350 meter dengan kedalaman 12 s/d 15 meter atau tergantung dengan ukuran kapal yang akan sandar.
2. *Apron*, tempat dengan ukuran 20 m s/d 50 meter untuk menempatkan peralatan muat bongkar peti kemas seperti gantry crane, rel-rel kereta api, jalan truk trailer serta peralatan untuk pengoperasian peti kemas lainnya.
 3. *Marshaling yard* merupakan lapangan penimbunan sementara bagi peti kemas yang akan dimuat ke kapal dan yang baru di bongkar dari kapal.
 4. *Container Yard*, lapangan untuk penumpukan peti kemas yang berisi muatan maupun peti kemas kosong yang akan dikapalkan, lapangan ini harus pada daerah yang datar dan diberi pengerasan untuk bisa mendukung/menahan peralatan pengangkat dan beban peti kemas.
 5. *Wharf Side*. Merupakan dermaga tempat bongkar muat peti kemas dari dan ke kapal.
 6. *Gate*. Adalah pintu masuk dan keluar bagi peti kemas ekspor dan import
 7. *M & R (Maintenance and Repairing)*. Adalah tempat untuk perbaikan dan perawatan bagi peralatan bongkar muat serta untuk memperbaiki peti kemas kosong yang mengalami kerusakan.
 8. *CFS, (Container Freight Station)*. Adalah gudang yang disediakan untuk barang yang diangkut dengan cara LCL, barang-barang dari beberapa pengirim dimasukkan jadi satu dalam peti kemas atau dikeluarkan, yang selanjutnya barang tersebut di timbun dalam gudang perusahaan pelayaran yang bersangkutan.
 9. *Admin Office*. Kantor untuk proses administrasi.
 10. *Container operation*. Tempat untuk perencanaan kapal bertambat, pemuatan pembongkaran diatas

kapal, pemuatan dan pembongkaran dilapangan penumpukan.

11. *Control Tower*. Menara pengawas yang digunakan untuk melakukan pengawasan ke semua tempat dan mengatur serta mengarahkan semua kegiatan di terminal, seperti pengoperasian peralatan dan pemberitahuan arah penyimpanan dan penempatan peti kemas.
12. Fasilitas lain. Dalam terminal diperlukan beberapa fasilitas lainnya seperti tenaga listrik untuk peti kemas khusus berpendingin, suplai bahan bakar, suplai air tawar, penerangan untuk pekerjaan peralatan untuk membersihkan peti kemas kosong, listrik tegangan tinggi untuk mengoperasikan crane.

Peti Kemas.

Pengertian Peti Kemas. Menurut Capt R. P. Suyono (2005:263) Peti Kemas (Container) adalah suatu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkut muatan didalamnya.

Berdasarkan *Customs Convention on Container*, 1972 yang dimaksud dengan container adalah alat untuk mengangkut barang yang: 1) Seluruh atau sebagian tertutup sehingga berbentuk peti dan dimaksud untuk di isi barang untuk diangkut; 2) Berbentuk permanen dan kokoh sehingga dapat dipergunakan berulang kali untuk pengangkutan barang; 3) Dibuat sedemikian rupa sehingga memungkinkan pengangkutan barang dengan suatu kendaraan tanpa terlebih dahulu dibongkar kembali; 4) Dibuat sedemikian rupa sehingga mudah di isi dan dikosongkan.

Jenis-jenis Peti Kemas dan penggunaannya. Peti kemas dapat dibagi dalam enam kelompok:

1. *General Cargo*. General cargo container adalah peti kemas yang dipakai untuk mengangkut muatan umum/general cargo, peti kemas yang masuk dalam golongan ini: a) *General Purpose Container*, biasa dipakai untuk mengangkut muatan

- umum; b) *Open Side Container*. Peti kemas yang bagian sampingnya dapat dibuka untuk memasukkan dan mengeluarkan barang yang karena ukuran atau beratnya lebih mudah dimasukkan atau dikeluarkan melalui samping peti kemas; c) *Open Top Container*. Peti kemas yang bagian atasnya dapat dibuka agar barang dapat dimasukkan atau dikeluarkan lewat atas. Tipe peti kemas ini diperlukan untuk mengangkut barang berat yang hanya dapat dimasukkan lewat atas dengan menggunakan Derek (crane); d) *Ventilated Container*. Peti kemas yang mempunyai ventilasi agar terjadi sirkulasi udara dalam peti kemas yang diperlukan oleh muatan tertentu, khususnya muatan yang mengandung kadar air tinggi.
2. *Thermal Container*. Merupakan container yang dilengkapi dengan pengatur suhu, yang termasuk dalam peti kemas kelompok ini: a) *Insulated Container*. Peti kemas yang bagian dalamnya dilengkapi isolasi agar udara dingin didalam peti kemas tidak merembes keluar atau udara diluar peti kemas tidak mempengaruhi udara didalam peti kemas; b) *Reefer Container*. Peti kemas yang dilengkapi dengan mesin pendingin biasanya digunakan untuk memuat buah, daging; c) *Heated Container*. Peti kemas yang dilengkapi dengan alat pemanas.
 3. *Tank Container*. Adalah tanki yang diletakkan dalam rangka peti kemas yang dipergunakan untuk muatan cair (Bulk liquid) maupun gas (Bulk gas)
 4. *Dry Bulk Container*. Adalah general purpose container yang dipergunakan khusus untuk mengangkut muatan curah (Bulk Cargo)
 5. *Platform Container*. Merupakan peti kemas yang hanya terdiri dari lantai dasar, dan mempunyai yang kokoh. Jenis peti kemas ini dapat dibagi menjadi: a) *Flat Rack Container*. Peti kemas yang terdiri dari lantai dasar dan dinding muka belakang, digunakan untuk memuat barang berat atau mesin dengan tinggi > 8'6", peti kemas jenis ini dapat dibagi menjadi *Fixed and Tilt*, dimana dinding pada ujungnya tidak dapat dibuka atau dilipat dan *Collapsible Type*. Dimana dinding pada ujungnya dapat dilipat agar dapat menghemat ruangan saat diangkut dalam keadaan kosong dan *Flat Form Based Container*. Peti kemas ini biasa juga disebut *Artificial twin deck* yang hanya terdiri dari lantai dasarnya saja dan apabila diperlukan dapat dipasang dinding, peti kemas ini digunakan untuk muatan yang mempunyai lebar atau tinggi melebihi ukuran peti kemas standar.
 6. *Specialis Container*. Terdiri dari: a) *Cattle container*. Peti kemas yang dilengkapi dengan lubang dan tempat makan ternak pada satu sisi; b) *Auto Container*. Peti kemas yang dilengkapi dengan kerangka kuat untuk satu/dua mobil; c) *Hanging Garment Container*. Peti kemas yang dilengkapi dengan gantungan pakaian jadi; d) *Hanging Meat Rail Container*. Peti kemas yang dilengkapi dengan gantungan daging dan mempunyai mesin pendingin; e) *Pin Container*. Peti kemas untuk muatan hidup atau tumbuhan; f) *Special for dangerous cargo*. Peti kemas khusus untuk barang berbahaya; g) *Special for valuable cargo*. Peti kemas untuk muatan berharga.
- Ukuran Peti Kemas. Terdiri dari: 1) Panjang bagian luar peti kemas mulai dari 10', 20', 30', 40' 45' dan 55'; 2) Lebar bagian luar 8'; 3) Tinggi bagian luar 8'; 3) Yang umum dipakai adalah ukuran 20' dan 40'
- Bongkar Muat.*
- Pengertian Bongkar Muat. Menurut Capt R. P. Suyono (2005:320), Bongkar muat merupakan kegiatan bongkar atau muat dari dan ke kapal, dari dan ke dermaga, tongkang, gudang, truk atau

lapangan dengan menggunakan derek kapal atau alat bantu pemuatan lainnya.

Jenis peralatan bongkar muat. Peralatan bongkar muat menurut subandi (1992:72) adalah alat yang digerakkan oleh mesin atau motor yang dipakai untuk mempermudah pekerjaan manusia dalam melakukan suatu kegiatan atau operasi. Berdasarkan D.A. Lasse (2007:36), dapat disimpulkan untuk peralatan yang ada di terminal peti kemas antara lain: 1) *Quayside Gantry Crane (QGC)*; 2) *Rubber Tyred Gantry (RTG)*; 3) *Straddle Carrier*; 4) *Reach Staker*; 5) *Fork Lift*; 6) *Head truck and Chassis*.

Arah dan sasaran pembinaan SDM tenaga kerja bongkar muat. Menurut buku Seri Kelima Referensi Kepelabuhan BAB II hal.10, arah dan sasaran pembinaan sumber daya manusia pelabuhan diarahkan pada pemberdayaan SDM terutama pada kualitas maupun kuantitas tenaga kerja yang ada, dalam mengantisipasi permintaan layanan dari pelanggan atau mitra kerja yang semakin kompleks, sehingga diperlukan layanan spesifik atau khusus terhadap jasa pelabuhan. Untuk mewujudkan hal itu diperlukan tenaga-tenaga yang handal, profesional, tangguh, dan ulet.

Kepuasan pelanggan yang menjadi tujuan utamanya dan yang lain adalah pemupukan keuntungan usaha serta kesejahteraan para karyawannya. Selanjutnya pembinaan SDM pelabuhan diarahkan pada: 1) Pengelola SDM dengan prinsip kuantitas minimal, kualitas maksimal; 2) Pengembangan SDM dengan pola jenjang karier yang jelas dan diklat yang terarah dan merata dengan titik berat pada ketrampilan; 3) Penataan dan penyesuaian struktur penghasilan personil; 4) Pemantapan pelayanan kesehatan dan kesejahteraan lainnya; 5) Mewujudkan iklim organisasi yang sehat dan dinamis; 6) Peningkatan keterlibatan bidang hukum pada setiap produk hukum.

Adapun aspek yang dibahas pada arah dan sasaran SDM Pelabuhan antara lain:

1. Tuntutan Pelanggan. Dalam dunia usaha yang sangat kompetitif perlu memiliki keunggulan dan daya saing yang berkelanjutan, karena keunggulan dalam pelayanan merupakan aset besar bagi

perusahaan yang sangat dibutuhkan oleh para pelanggan, maka diperlukan inovasi layanan secara terus menerus sebagai upaya untuk memenuhi keinginan pelanggan terhadap SDM Pelabuhan antara lain: a) Keandalan (*Realibility*); b) Ketanggapan (*Responsiveness*); c) Jaminan/Kepastian (*Assurance*); d) Empaty (*Empathy*); e) Berwujud (*Tangibles*); 6) Jaminan (*Security*)

Selanjutnya secara umum tuntutan layanan jasa dari pelanggan antara lain: a) Cepat dan tanggap dalam kegiatan; b) Tepat waktu dalam pelayanan; c) Aman di dalam penanganan; d) Tarif yang wajar; e) Teliti dalam penyerahan.

2. Profesionalisme. Arah dan sasaran pembinaan SDM Pelabuhan yang profesional, untuk mencapai tingkatan profesional harus diketahui dahulu tingkat tugas dan jabatan organisasi, serta basic yang dibutuhkan sehingga jelas arah pembinaannya. Karena kita tahu bahwa SDM yang ada di pelabuhan sangat heterogen, baik dari segi pendidikan, budaya, bakat, minat, dan pengalaman, maka diperlukan keterpaduan dalam pembinaan paling tidak ada program yang jelas dan terarah serta dilakukan secara berkesinambungan. Selanjutnya sebagai upaya meningkatkan profesional SDM, alternatif yang paling berhasil adalah dengan pelaksanaan diklat, karena untuk merubah sikap (*attitude*), meningkatkan pengetahuan (*knowledge*) dan ketrampilan/keahlian (*skill*) dan peningkatan wawasan agar perilaku pegawai dalam lingkungan dimana bekerja akan lebih baik.

Demikian pula dalam suatu jabatan terdapat persyaratan yang dibutuhkan untuk memangku jabatan misalnya aspek pengetahuan, ketrampilan, sikap, pengalaman, kematangan, dan wawasan luas, maka dengan program yang mantap dan terpadu diklat tersebut diharapkan agar: a) Meningkatkan kesetiaan dan ketaatan pegawai kepada Negara dan Perusahaan; b) Menanamkan kesamaan

pola pikir yang dinamis dan bernalar agar memiliki wawasan yang luas dalam melaksanakan misi dan visi perusahaan; c) Meningkatkan produktivitas dan kepercayaan diri pegawai; d) SDM lebih siap dalam melaksanakan tugas.

Untuk tujuan tersebut upaya yang dilakukan adalah meningkatkan semua pegawai baik sebagai pelaksana maupun para pimpinan untuk meningkatkan pengetahuan sebagai dasar pengembangan. Hal tersebut diarahkan pada: a) Pengembangan profesi; dan b) Pengembangan Manajerial

Dengan pola pengembangan tersebut diharapkan dapat membentuk SDM profesional dan berjiwa wira usaha mengingat hal-hal sebagai berikut: a) Mempunyai keahlian kemampuan yang diperoleh melalui: Pendidikan dan latihan, Pengalaman, Penerapan keahlian, Penguasaan informasi, Pengakuan tentang keahliannya, Disiplin dan etos kerja yang kuat; b) Mempunyai kemampuan melihat dan menilai kesempatan peluang bisnis yang tinggi; c) Mampu memanfaatkan ancaman menjadi peluang untuk mengembangkan usaha; d) Memanfaatkan semua sumber daya yang ada menjadi kekuatan optimal; e) Memandang masa depan dengan penuh optimis disertai percaya diri; f) Berorientasi pada tugas dan hasil; g) Bertanggung jawab serta berani menanggung resiko setiap kebijakan yang dilakukan pemimpin yang penuh inovatif dan berorientasi ke masa depan.

Perlu adanya pembinaan karier secara terpadu yang dapat mendorong dan menumbuhkan semangat serta etos kerja kepada para karyawan, dan selain itu tidak dianggap sebagai bawahan namun diperlakukan sebagai mitra kerja. Sehingga semua potensi dapat dikembangkan dan akhirnya timbul rasa memiliki terhadap perusahaan itu tinggi, walaupun tanpa disuruh, dipaksa untuk bekerja lebih giat, karena sudah termotivasi.

Selain hal di atas, sebagai pembinaan dan pengembangan sumber daya manusia perlu perencanaan yang terprogram dengan mantap. Karena perencanaan merupakan hal yang sangat penting dalam pembinaan sumber daya manusia, maka perencanaan SDM disusun untuk menjamin kebutuhan tenaga kerja

tetap terpenuhi secara konstan dan memadai. Perencanaan demikian ini dapat dicapai melalui analisis kebutuhan ketrampilan, lowongan kerja serta perluasan dan penciutan unit-unit (perampingan) organisasi sesuai dengan kebutuhan organisasi.

Sebagai tindak lanjut dari analisis ini dikembangkan rencanarencana untuk melaksanakan langkah-langkah dalam proses staffing. Karena terkadang organisasi yang tidak merencanakan kebutuhan sumber daya manusia yang akurat seringkali mengalami tidak terpenuhinya persyaratan ketenagakerjaan maupun tujuan organisasi keseluruhan secara efektif.

Perencanaan tenaga kerja agar memperhatikan faktor-faktor seperti Faktor primer yang harus dipertimbangkan adalah rencana strategis organisasi pelabuhan yang meliputi strategi dasar, sasaran-sasaran terperinci, tujuan-tujuan dan taktik-taktik untuk mewujudkan strategi penentuan kebutuhan tenaga kerja bagi perusahaan pelabuhan.

a) Faktor ekstern organisasi pelabuhan antara lain kemungkinan adanya perubahan pada lingkungan organisasi, karena banyak hal yang dapat mempengaruhi fungsi staf, misalnya: Perubahan teknologi akan mengakibatkan peningkatan kebutuhan organisasi akan tenaga kerja khusus; b) Perubahan tuntutan serikat buruh (SPSI) akan mempengaruhi kebijakan pengurangan/pengalihan tenaga kerja; c) Perubahan peraturan-peraturan kepegawaian.

Dengan demikian perencanaan bidang sumber daya manusia sangat menentukan efektif atau tidaknya pemanfaatan tenaga kerja yang ada. Selanjutnya untuk mencapai efektifitas pemanfaatan tenaga kerja maka disusunlah rencana jangka pendek, menengah dan jangka panjang dengan menentukan skala kebutuhan tenaga kerja sesuai program yang telah ditetapkan.

Kinerja Pelabuhan / Terminal.

Kinerja merupakan seperangkat hasil yang dicapai dan merujuk pada tindakan pencapaian serta pelaksanaan

sesuatu pekerjaan yang diminta (Stolovich and Keeps, 1992). Kinerja merupakan salah satu kumpulan total dari kerja yang ada pada diri pekerja (Griffin, 1987). Kinerja dipengaruhi oleh tujuan (Mondy and Premeaux, 1993). Kinerja merupakan suatu fungsi dari motivasi dan kemampuan.

Kinerja merujuk kepada tingkatan keberhasilan dalam melaksanakan tugas serta kemampuan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Kinerja dinyatakan baik dan sukses jika tujuan yang diinginkan dapat tercapai dengan baik (Donnelly, Gibson and Ivancevich, 1994).

Menurut D. A Lasse (2007:57) untuk mengukur kinerja terminal terminal dapat dilakukan dengan menghitung factor produktifitas yang antara lain terdiri dari:

1. *Handling Ability*. Yaitu *throughput* dalam satuan ton per crane per year atau per ton per berth per year. *Throughput* terminal peti kemas dapat dinyatakan dengan cara: 1) *Annual Throughput* (AT) yaitu total peti kemas di terminal dalam satuan Teu per tahun; 2) *Annual Throughput* (AT), pada setiap meter panjang dermaga dalam satuan ton per meter per tahun; 3) *Annual Throughput per Crane* (AC), dalam satuan Teus per crane per tahun. Yaitu daya tampang lapangan penumpukan dalam satuan TEUs, ditentukan perkalian jumlah *Ground slot* dan *Stacking Height*. *Stowing capacity* dapat dihitung dalam satuan TEUs per *hectare* lapangan penumpukan berdasarkan factor-faktor *ground slot* (Cs) dan

Stacking Height (t) dengan rumus

$$H = AT/DT$$

Keterangan

H = *throughput* peti kemas per unit area terminal dalam Ha AT = *Annual throughput* dalam satuan TEUs per tahun DT = total terminal area dalam satuan Ha.

2. *Terminal Productivity*. Meliputi ukuran-ukuran: 1) *Throughput* peti kemas di *handle per unit back-up area* dalam satuan TEUs per hectare per

tahun; 2) *Turn round* per tahun; 3) *Average dwelling time* per tahun

Turn Round factor dinyatakan dalam satuan N time per tahun dihitung berdasarkan *Ground Slot* (Cs) dan *storage capacity* (Ct),

hitungannya

berdasar

kan

ground

slot

dengan

rumus Ns

= AT /

CS

Keterangan

Ns = Frekuensi gerakan peti kemas dalam satuan time per tahun

At = *Annual Throughput* dalam satuan TEUs per tahun

Cs = Jumlah *Ground Slot* di terminal dalam satuan ton atau TEUs

Hitungan berdasarkan Storage Capacity dengan rumus

$$Nt = AT / Ct$$

Keterangan

Nt = Frekuensi gerakan peti kemas dalam satuan time per tahun

At = *Annual Throughput* dalam satuan TEUs per tahun

Ct = Kapasitas storage di terminal dalam satuan ton atau TEUs Rerata masa penumpukan peti kemas di terminal dapat dihitung dengan jumlah hari dalam periode tertentu dibagi frekuensi gerakan peti kemas dalam periode yang dimaksud. Masa penumpukan peti kemas dinamakan *dwelling time* dinyatakan dalam satuan hari,

hitungannya

berdasarkan

n ground

slot dengan

rumus Dt

= 365 / Nt

Keterangan

n:

Dt = *Dwelling time* dalam satuan hari per tahun

N_t = Frekuensi gerakan peti kemas dalam satuan time per tahun.

Container handling Capacity, yaitu meliputi ukuran-ukuran, box per unit *container area*, *box per container crane*, *box* dan *TEUs per Transtainer*. Ketersediaan lapangan atau *land availability*.

Pelayanan Kapal.

Pelayanan kapal merupakan pelayanan yang diberikan oleh syahbandar dalam hal ini adalah pelayanan pemanduan. Dengan mengetahui seberapa lama kapal berada dalam kegiatan pemanduan, maka bisa diketahui seberapa lama waktu efektif dalam kegiatan muat bongkar di pelabuhan mulai dari kapal tiba di perairan labuh jangkar sampai dengan saat kapal berangkat meninggalkan pelabuhan. Langkah pelayanan pemanduan dapat digambar sebagai berikut (Keselamatan pelayaran dilingkungan teritorial pelabuhan-pemanduan kapal (DA. Lasse 2006:153)

Dari gambar diagram diatas dapat diterangkan: a) *Turn Round Time* (TRT) adalah total waktu kapal dipelabuhan sejak tiba dan menggunakan fasilitas perairan labuh jangkar hingga kapal yang bersangkutan berangkat meninggalkan pelabuhan; b) *Waiting Time* (WT) adalah waktu sejak kapal tiba di perairan labuh jangkar (*anchorage area*) sampai kedatangan pandu diatas kapal; c) *Departure (Pilot service) time* (DT), waktu pelayanan pandu (keberangkatan); d) *Approaching (Pilot service) Time* (AT) waktu pelayanan pandu (kedatangan); e) *Berthing Time* (BT) waktu kapal berada di berada di dermaga atau tambatan; f) *Berth Working Time* (BWT) Waktu kapal bekerja melakukan kegiatan bongkar muat selama berada di dermaga atau tambatan; g) *Non Operational Time* (NOT) Waktu yang direncanakan tanpa aktifitas; h) *Idle Time* (IT) Waktu diam gancho (*Hook*)

Operator bongkar Muat.

Merupakan semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan yang melakukan pekerjaan bongkar muat di pelabuhan,

Menurut Buku Pengantar Hukum Perburuhan oleh Prof. Iman Soepomo SH, Hukum perburuhan adalah himpunan peraturan, baik tertulis maupun tidak, yang berkenaan dengan kejadian dimana seseorang bekerja pada orang lain dengan menerima upah.

Kata per-buruh-an, yaitu kejadian atau kenyataan dimana seseorang, biasanya disebut buruh, bekerja pada orang lain, biasanya disebut majikan, dengan menerima upah, dengan sekaligus mengenyampingkan persoalan antara pekerjaan bebas (diluar hubungan kerja) dan pekerjaan yang dilakukan dibawah pimpinan (= bekerja pada) orang lain, mengenyampingkan pula persoalan antara pekerjaan (*arbeid*) dan pekerja (*arbeider*).

Bahwasanya hukum perburuhan ini – lain halnya dengan hukum tenaga kerja atau hukum angkatan kerja – tidak juga meliputi pekerjaan bebas (diluar hubungan kerja) yang menurut Van Esveld adalah bertentangan dengan tujuan yang utama, yaitu melindungi mereka yang perekonomiannya lemah, tidak usah disimpulkan bahwa bukan buruh yang perekonomiannya lemah itu, dengan sendirinya tidak akan mendapat perlindungan pula. Sila keadilan sosial yang ditujukan kepada seluruh rakyat, bahkan kepada seluruh umat manusia, jadi juga kepada bukan buruh. Soalnya hanyalah bahwa perlindungan bagi bukan-buruh ini terletak diluar bidang hukum perburuhan (Indonesia).

Untuk sekedar membuktikan bahwa perumusan ini adalah selaras dengan perundang-undangan perburuhan dewasa ini, dapat dilihat antara lain dalam Undang-Undang Kerja nomor 12 tahun 1948 yang dapat dipandang menduduki tempat yang sangat penting dalam hukum perburuhan, dimana dikatakan bahwa pekerjaan ialah “pekerjaan yang dijalankan oleh buruh untuk majikan dalam hubungan kerja dengan menerima upah.”

Menurut Suyono (2003:219) Tenaga kerja bongkar muat adalah semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan setempat yang melakukan pekerjaan

bongkar muat barang di pelabuhan. Hasil usaha atau pendapatan pada prinsipnya adalah sama yaitu seluruh penerimaan seseorang sebagai imbalan atas tenaga atau pikiran yang telah dicurahkan untuk orang lain atau badan/organisasi baik dalam bentuk uang maupun fasilitas dalam jangka waktu tertentu.

Perusahaan bongkar muat adalah perusahaan yang secara khusus berusaha dibidang bongkar muat dari dan ke kapal, baik dari dan ke gudang Lini 1 maupun langsung yang meliputi kegiatan: 1) *Stevedoring*; 2) *Cargodoring*; 4) *Receiving / delivery*

Produktivitas kerja

Menurut *Walter Aigner (1986)*, filosofi dan spirit tentang produktivitas sudah ada sejak awal peradaban manusia, karena makna dari produktivitas adalah *keinginan (will)* dan *upaya (effort)* manusia untuk meningkatkan kualitas kehidupan disegala bidang kehidupan. Sedangkan pengertian *Produktivitas* muncul untuk pertama kali diperkenalkan oleh *Quesney* seorang sarjana ekonomi Perancis pada tahun 1776.

Secara fillosofis Hidayat (1987) memberikan pengertian bahwa produktivitas adalah sikap manusia untuk membuat hari esok lebih baik dari sekarang, dan membuat hari ini lebih baik dari kemarin. Selanjutnya esensi pengertian produktivitas adalah sikap mental dan cara pandang hari esok. Seorang yang pesimis, cenderung melihat kesulitan dalam setiap peluang (*opportunity*), sedangkan seorang yang optimis, justru melihat cara pandang yang

berbeda, yaitu cenderung melihat “peluang” dalam setiap kesulitan.

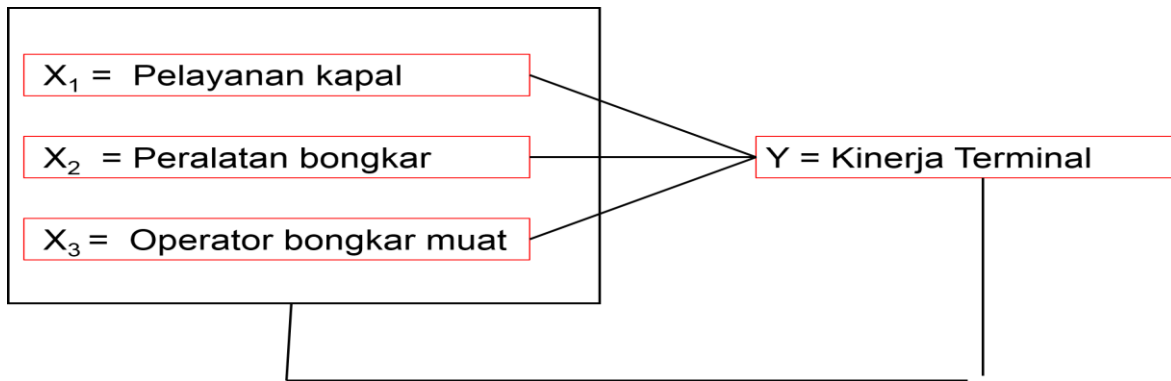
Produktivitas sumberdaya manusia dalam pengertian mikro menunjukkan adanya kaitan antara hasil kerja seorang karyawan dengan satuan waktu yang dibutuhkan untuk menghasilkan suatu produk. Seorang karyawan dinilai produktif apabila ia mampu menghasilkan produk (*out put*) yang lebih banyak dibandingkan tenaga kerja lain dalam satuan waktu yang sama.

Menurut *Payaman Simanjuntak (1985)*, produktivitas tenaga kerja dipengaruhi oleh berbagai faktor, baik yang berhubungan dengan tenaga kerja itu sendiri maupun yang berhubungan dengan lingkungan perusahaan dan kebijaksanaan pemerintah secara keseluruhan.

Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran dan pola pikir yang mendasari seluruh kegiatan penelitian yang dilakukan di JICT Jakarta, yang dirumuskan dalam pejabaran tinjauan pustaka, yang merupakan kerangka untuk mengungkapkan strategi dan pendekatan peneliti untuk memecahkan permasalahan ini, dan menggambarkan hubungan antara variable dan hubungan antar variable yang digunakan pada penelitian sehingga mampu menjawab masalah penelitian, dengan tujuan dari penelitian yaitu untuk mengetahui pengaruh Pengaruh Pelayanan kapal, Peralatan Bongkar Muat dan Operator Bongkar Muat terhadap Kinerja Terminal peti kemas di JICT Tanjung priok.

Gambar 1 Kerangka Pemikiran



Hipotesa

1. Diduga terdapat pengaruh parsial signifikan dari Pelayanan kapal, terhadap kinerja terminal JICT Tanjung Priok
 $H_0: X_1 = 0$, tidak terdapat pengaruh yang signifikan
 $H_a: X_1 \neq 0$, terdapat pengaruh yang signifikan
2. Diduga terdapat pengaruh parsial signifikan dari Peralatan bongkar muat terhadap kinerja terminal JICT Tanjung Priok
 $H_0: X_2 = 0$, tidak terdapat pengaruh yang signifikan
 $H_a: X_2 \neq 0$, terdapat pengaruh yang signifikan
3. Diduga terdapat pengaruh parsial signifikan dari Operator Bongkar Muat terhadap kinerja terminal JICT Tanjung Priok.
 $H_0: X_3 = 0$, tidak terdapat pengaruh yang signifikan
 $H_a: X_3 \neq 0$, terdapat pengaruh yang signifikan
4. Diduga terdapat pengaruh simultan signifikan dari Pelayanan kapal, Peralatan bongkar muat dan Operator Bongkar Muat terhadap kinerja terminal JICT Tanjung Priok.
 $H_0: X_1, X_2, X_3 = 0$, tidak terdapat pengaruh yang signifikan
 $H_a: X_1, X_2, X_3 \neq 0$, terdapat pengaruh yang signifikan

Metodologi Penelitian

Rancangan Penelitian

Metode penelitian adalah cara yang digunakan oleh peneliti dalam mengumpulkan data penelitiannya. (Arikunto, 2006:160). Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif. Seperti dikemukakan oleh Arikunto (2006:11-12), bahwa terdapat dua jenis pendekatan penelitian, yaitu pendekatan kuantitatif dan kualitatif.

Rancangan Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif. Seperti dikemukakan oleh Arikunto (2006:11-12), bahwa terdapat dua jenis pendekatan penelitian, yaitu pendekatan kuantitatif dan kualitatif. Pendekatan kuantitatif sesuai dengan namanya banyak menuntut menggunakan angka. Adapun pendekatan kualitatif, khususnya kualitatif naturalistik, menunjukkan bahwa pelaksanaan penelitian ini terjadi secara alamiah, apa adanya, dan situasi normal yang tidak dimanipulasi, menekankan pada deskripsi secara alami.

Penelitian tentang pengaruh Pelayanan Kapal, Peralatan Bongkar Muat dan Operator Bongkar Muat Terhadap Kinerja Terminal Peti Kemas di JICT Tanjung Priok ini menggunakan pendekatan kuantitatif dikarenakan bertujuan dalam analisisnya menggunakan data dalam bentuk angka yaitu data primer dan sekunder dan terdapat hipotesis yang akan diuji kebenarannya.

Menurut Arikunto (2006:82), salah satu pendekatan penelitian adalah penelitian korelasi yaitu penelitian yang

melibatkan dua variabel atau lebih dan dicari tingkat korelasinya.

Variabel dan Pengukurannya

Difinisi Konseptual.

Difinisi konseptual memberikan penjelasan terhadap permasalahan dari skope yang lebih besar, dalam penelitian ini terdapat dua macam variabel yang digunakan sebagai aspek utama dalam proses penelitian. Variabel-variabel tersebut terdiri dari:

1. Variabel Independen (X). Menurut Sugiyono (2008:3) adalah merupakan variabel yang mempengaruhi atau yang menjadi sebab perubahannya atau timbulnya variabel dependen (terikat). Dalam penelitian ini variabel independennya yaitu: 1) Pelayanan Kapal (X_1), adalah pelayanan yang diberikan oleh syahbandar dalam hal ini adalah pelayanan pemanduan, yang merupakan total waktu kapal dipelabuhan sejak tiba dan menggunakan fasilitas perairan labuh jangkar hingga kapal yang bersangkutan berangkat meninggalkan pelabuhan; 2) Peralatan Bongkar Muat (X_2), adalah alat yang digerakkan oleh mesin atau motor yang dipakai untuk mempermudah pekerjaan manusia dalam melakukan suatu kegiatan atau operasi; 3) Operator Muat Bongkar (X_3), Merupakan semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan yang melakukan pekerjaan bongkar muat di pelabuhan.

2. Variabel Dependen (Y), Merupakan variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat, karena adanya variabel bebas. Dalam penelitian ini variabel dependennya yaitu: Kinerja Terminal (Y).

Pengukuran Variabel

Menurut Sugiyono (2007:92-93), dalam penelitian kuantitatif untuk mengumpulkan data diperlukan instrumen untuk mengukur nilai variable yang diteliti. Instrumen yang digunakan untuk melakukan pengukuran dengan tujuan menghasilkan data kuantitatif yang akurat, maka instrument tersebut harus punya skala pengukuran, dari beberapa skala yang ada, skala likert adalah alat ukur yang dipakai untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial. Dengan skala ini variable yang diukur dijabarkan menjadi indicator variable, kemudian indicator tersebut dijadikan sebagai titik tolak untuk menyusun item-item instrument yang dapat berupa pertanyaan atau pernyataan. Setiap jawaban item instrument mempunyai gradasi yang sangat positif sampai dengan yang sangat negatif

Untuk mengisi skala likert dalam instrumen penelitian telah disediakan alternatif jawaban dari setiap butir pertanyaan dan responden dapat memilih satu dari jawaban yang sesuai. Setiap butir bernilai 1 sampai 5 disesuaikan dengan alternatif-alternatif jawaban yang dipilih dari masing-masing pernyataan. Kelima penilaian tersebut diberikan bobot sebagai berikut:

Tabel 1
Tabel Pilihan dan Nilai Jawaban untuk Tiap Item Pertanyaan

Nilai	Kategori
5	Sangat Setuju (SS)
4	Setuju (S)
3	Ragu Ragu (RG)
2	Tidak Setuju (TS)
1	Sangat Tidak Setuju (STS)

Definisi Operasional Variabel

Menurut Sugiyono (2007:113) jumlah instrumen penelitian yang digunakan tergantung dari jumlah variable penelitian yang telah ditetapkan untuk diteliti. Pada penelitian Pengaruh Pelayanan kapal, Peralatan Bongkar Muat dan Operator Bongkar Muat terhadap Kinerja Terminal peti kemas di JICT

Tanjung priok Dalam hal ini ada 4 (empat) instrumen yang harus dibuat yaitu: 1) Instrumen untuk mengukur Kinerja Terminal Peti kemas; 2) Instrumen untuk mengukur Pelayanan Kapal; 3) Instrumen untuk mengukur Peralatan Bongkar Muat; 4) Instrumen untuk mengukur Operator Bongkar Muat

Tabel 2
Variabel dan indikator Kinerja Terminal Peti Kemas,
Pelayana Kapal, Peralatan Boglar Muat, dan
Operator Bongkar Muay

Variabel	Indikator	Pernyataan
Kinerja Terminal Peti Kemas	1. Handling Ability	1, 2,
	2. Stowing Capacity	3, 4
	3. Terminal Productivity	5, 6
	4. Cantainer Handling Efficiency	7, 8
	5. Land Availiability	9, 10
	6. Pencapaian target	11, 12
Variabel	Indikator	Pernyataan
	7. Tugas dan tanggung jawab dalam pencapaian tujuan	13, 14
	8. Program kerja	15, 16 17,18
	9. Komunikasi dengan baik demi kesuksesan pekerjaan	
	10. 10.Hasil kerja	19,20
Pelayanan Kapal	1. Turn Round Time (TRT)	1, 2
	2. Berthing Time (BT)	3, 4
	3. Waiting Time (WT)	5, 6
	4. Approaching Time (AT) kedatangan	7, 8
	5. Berth Working Time (BWT)	9, 10
	6. Non Operating Time (NOT)	11, 12
	7. Departure Time (DT) keberangkatan	13, 14
	8. Idle Time (ID)	15, 16
	9. Efective time	17, 18
	10. Quality of services	19,20

Peralatan Bongkar Muat	1. Kesiapan Alat 2. Usia Alat 3. Kemampuan Angkat 4. Ketersediaan suku cadang 5. Lama pemakaian alat 6. Perawatan/perbaikan 7. Keandalan 8. Ketanggapan 9. Jaminan kepastian 10. Teknologi	1, 2 3, 4 5, 6 7, 8 9, 10 11, 12 13, 14 15, 16 17, 18 19, 20
Operator Bongkar Muat	1. Motivasi 2. Pendidikan 3. Pelatihan 4. Kreativitas 5. Keterampilan 6. Kejujuran 7. Kesetiaan 8. Tanggungjawab 9. Prestasi kerja 10. Produktivitas kerja	1, 2 3, 4 5, 6 7, 8 9, 10 11, 12 13, 14 15, 16 17, 18 19, 20

Untuk menyusun item-item instrumen, maka indikator dari variable yang diteliti dijabarkan menjadi item-item instrumen yang merupakan muatan atau penjabaran dari indikator variable yang diteliti. Kisi-kisi instrumen untuk penelitian ini dijabarkan pada Tabel 2.

Teknik Pengumpulan Data

Menurut Sugiyono (2007:137) terdapat dua hal utama yang mempengaruhi kualitas data hasil penelitian, yaitu, kualitas instrumen penelitian dan kualitas pengumpulan data. Kualitas instrumen penelitian berkenaan dengan validitas dan reliabilitas instrumen dan kualitas pengumpulan data berkenaan dengan ketepatan cara-cara yang digunakan untuk mengumpulkan data.

Bila dilihat dari sumber datanya, maka pengumpulan data dapat menggunakan sumber primer. Untuk sumber primer diperoleh melalui penyebaran kuesioner dengan menggunakan responden (Masri Singarimbun, 1995) 30 responden adalah jumlah minimal dalam suatu penelitian. Penulis mempersiapkan daftar pernyataan-pernyataan yang berhubungan dengan permasalahan yang ada dalam penelitian. Kuesioner yang diberikan berisi pernyataan-

pernyataan tertulis berbentuk pernyataan tertutup. Kuesioner yang digunakan dalam bentuk tanda silang dimana responden memilih jawaban-jawaban yang tersedia dengan memberikan tanda silang pada jawaban yang dianggap paling sesuai. Adapun untuk pengumpulan data sekunder, penulis menggunakan data yang di dapat dari Terminal peti kemas JICT Tanjung priok dan dari berbagai buku, jurnal, hasil penelitian, makalah, artikel, dan sebagainya yang terkait dengan permasalahan dan tujuan penelitian.

Metode Analisis Data.

Setelah seluruh data terkumpul, dilakukan pengolahan dan analisis data sesuai dengan penelitian kuantitatif pada umumnya (Riduwan, 2006:59-61) yaitu:

1. Setelah selesai menghimpun data dilakukan penyusunan data di lapangan dengan memeriksa apakah jawaban responden sudah sesuai dengan petunjuk pertanyaan. Bila semuanya sudah menjawab sesuai petunjuk pertanyaan, lalu dicek kembali apakah semua pertanyaan sudah terjawab.

2. Klasifikasi data dengan cara menggolongkan, mengelompokkan, dan

memilah data berdasarkan klasifikasi tertentu.

3. Pengolahan data dilakukan untuk menguji hipotesis yang telah dirumuskan.

4. Interpretasi hasil pengolahan data, pada tahap ini adalah menginterpretasikan hasil analisis akhir menarik suatu kesimpulan.

5. Metode analisis data yang digunakan: 1) Uji Validitas dan Reliabilitas. Adapun uji reliabilitas (keandalan) merupakan ukuran suatu kestabilan dan konsistensi responden dalam menjawab hal yang berkaitan dengan pertanyaan yang merupakan dimensi suatu variabel dan disusun dalam bentuk kuisioner. Reliabilitas pertanyaan dikatakan baik jika memiliki nilai Cronbach's Alpha > dari 0.60 (Ghozali, 2007:42); 2) Statistik Deskriptif. Menurut Sugiyono (2006:21), statistik deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisa data dengan cara mendeskripsikan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya, tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi.; 3) Analisis Bivariat yakni Uji Normalitas dan Uji Linearitas; 4) Uji Multikolinieritas; 5) Uji Korelasi; 6) Uji Regresi Berganda; 7) Uji Hipotesis Parsial (Uji t); 8) Uji Hipotesis Simultan (Uji F / Anova)

HASIL DAN PEMBAHASAN

Deskripsi Hasil Penelitian

Pernyataan-pernyataan yang disajikan dalam kuesioner untuk variabel Pelayanan kapal (X_1), Peralatan bongkar muat (X_2), Operator bongkar muat (X_3) dan Kinerja (Y) disusun sedemikian rupa sehingga dianggap mampu memberikan masukan (input) data bagi penulis. Variabel-variabel tersebut diukur berdasarkan dimensi dan indikator-indikatornya yang disajikan dalam butir-butir (items) pernyataan, jawaban atau tanggapan setiap responden diberi skor dengan skala Likert, yaitu pernyataan-pernyataan (data bersifat kualitatif) disajikan dalam bentuk angka atau numerik (data bersifat kuantitatif) dengan menggunakan skala Likert (bobot nilai 1-5) dengan kriteria sangat tidak setuju, tidak

setuju, ragu-ragu, setuju dan sangat setuju dengan nilai pembobotan 1 sampai dengan 5.

Pengolahan dan pengujian data menggunakan teknik-teknik perhitungan yang didasarkan kepada asumsi bahwa data sampel yang diperoleh berasal dari populasi yang berdistribusi normal. Berdasarkan perhitungan dengan instrumen penelitian tersebut dapat diketahui apakah hipotesa awal dapat diterima atau ditolak pada taraf signifikansi 95% atau $\alpha = 0.05$. Uji statistik dilakukan untuk menguji parameter berdasarkan ukuran statistik yang diperoleh dari sampel. Selain pengukuran terhadap parameter dilakukan pengukuran distribusi normal (metoda *Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual*), sebagai syarat penggunaan teknik regresi dan korelasi. Juga analisa data digunakan untuk mendapatkan estimasi dan signifikansi data dengan menguji asumsi dari hipotesa awal (H_0) dan hipotesa alternatif (H_a). Seluruh proses pengolahan dan analisa data ini menggunakan alat bantu perangkat lunak (soft ware) yaitu *Statistical Product and Service Solutions 20 (SPSS 20)*.

Penyimpulan dilakukan berdasarkan hasil pengolahan data, pengujian dan analisa hipotesa. Selanjutnya diskusi hasil penelitian merupakan sintesa dari hasil penelitian yang diperoleh dan membandingkannya dengan teori-teori dan fakta empiris lainnya.

1. Hasil perhitungan secara kuantitatif. Penelitian ini menggunakan analisa kuantitatif oleh karena itu data yang diperoleh melalui itemitem pernyataan dalam kuesioner dikelompokkan menurut jenis variabelnya baik variabel bebas maupun variabel terikat.

2. Analisa Validitas dan Reliabilitas. Pengujian validitas dan reliabilitas adalah proses menguji butir-butir pernyataan yang ada dalam sebuah kuesioner, apakah isi dari butir-butir pernyataan yang ada sudah valid dan reliabel. Jika butir-butir pernyataan tersebut valid dan reliabel berarti butir-butir pernyataan tersebut sudah bisa mengukur faktor-faktornya. Dalam penelitian ini analisis validitas dan reliabilitas dilakukan terhadap instrumen penelitian Pelayanan kapal, (X_1), Peralatan bongkar muat (X_2), Operator bongkar muat (X_3) dan Kinerja (Y) adalah sebagai berikut:

1) Variabel Kinerja

Dengan bantuan *software* SPSS 20 yang dapat dilihat dengan melalui masukan responden 30 orang, tingkat signifikansi = 5%, maka diperoleh hasil seperti perolehan r-hitung/hasil sebagai berikut:

Dengan 30 responden $\alpha = 0.05$, $df = n-2 = 28$ diperoleh $r\text{-tabel} = 0.374$. Dari hasil tersebut di atas dapat dilakukan uji validitas dan reliabilitas sebagai berikut: a) Validitas angket menunjukkan dari 20 pernyataan ternyata semuanya valid; b) Reliabilitas r Alpha = 0.9282, dengan demikian dari r Alpha > 0,600 ($0.9282 > 0.600$) dapat diambil kesimpulan bahwa pernyataan reliabel.

2) Variabel pelayanan kapal

Dengan 30 responden $\alpha = 0.05$, $df = n-2 = 28$ diperoleh $r\text{-tabel} = 0.374$ dari hasil tersebut di atas dapat dilakukan uji validitas dan reliabilitas sebagai berikut: a) Validitas angket menunjukkan dari 20 pernyataan ternyata butir 13 tidak valid, maka butir tersebut gugur. Kemudian setelah dilakukan uji validitas dari 19 butir yang valid.; b) Reliabilitas r Alpha = 0.9559, dengan demikian dari r Alpha > 0,600 dapat disimpulkan bahwa pernyataan reliabel.

3) Variabel Peralatan bongkar muat

Dengan 30 responden, $\alpha = 0.05$, $df = n-2 = 28$ $r\text{-tabel} = 0.374$. hasil uji validitas dan reliabilitas sebagai berikut: a) Validitas angket menunjukkan dari 20 pernyataan ternyata butir 8 tidak valid maka butir tersebut gugur.; b) Reliabilitas r Alpha = 0.9291, dengan demikian dari r Alpha > 0,600, maka pernyataan reliabel.

4) Variabel operator bongkar muat

Dengan 30 responden dan $r\text{-tabel} = 0.374$ dilakukan uji validitas dan reliabilitas sebagai berikut: 1) Validitas angket menunjukkan dari 20 pernyataan ternyata butir 4 tidak valid, maka butir tersebut harus dikeluarkan/gugur; b) Reliabilitas $\alpha = 0.9556$, dengan demikian dari r Alpha > 0,600, dapat disimpulkan bahwa pernyataan reliabel.

3. Analisa secara Deskripsi

Penyajian deskripsi data disajikan dari masing-masing variabel secara berturut-turut mulai dari variabel terikat sebagai berikut:

1) Pelayanan Kinerja (Y)

Berdasarkan hasil penelitian untuk skor Kinerja (Y) mempunyai rentangan skor teoritis 20 – 100 diperoleh skor terendah sebesar 34 dan skor tertinggi sebesar 95 dengan rentang skor (range) 61. Dari hasil analisis data diperoleh rata-rata sebesar 78.44, standar deviasi 10.88, median 77, dan modus 76. Dengan rentang (range) 61, maka banyaknya kelas (k) dengan menggunakan rumus Sturges ($1 + 3.3 \log n$) adalah $7 \{1 + (3.3)1.7 = 6.6 = 7\}$, dan panjang kelas (p) adalah $9 (61 : 7 = 8.7)$.

2) Pelayanan kapal (X_1)

Berdasarkan hasil penelitian untuk skor Pelayanan kapal (X_1) mempunyai rentangan skor teoritis 20 – 100 diperoleh skor terendah sebesar 69 dan skor tertinggi sebesar 97 dengan rentang skor (range) 28. Dari hasil analisis data diperoleh rata-rata sebesar 81.96, standar deviasi 6.10, median 81.5, dan modus 81. Dengan rentang (range) 28, maka banyaknya kelas (k) dengan menggunakan rumus Sturges ($1 + 3.3 \log n$) adalah $6 \{1 + (3.3)1.7 = 6.60 = 6\}$, dan panjang kelas (p) adalah $5 (28 : 6 = 4.7)$.

3) Peralatan bongkar muat (X_2)

Berdasarkan hasil penelitian untuk skor Peralatan bongkar muat (X_2) mempunyai rentangan skor teoritis 19 – 95 diperoleh skor terendah sebesar 44 dan skor tertinggi sebesar 95 dengan rentang skor (range) 51. Dari hasil analisis data diperoleh rata-rata sebesar 76.92, standar deviasi 9.45, median 77.5, dan modus 76. Dengan rentang (range) 51, maka banyaknya kelas (k) dengan menggunakan rumus Sturges ($1 + 3.3 \log n$) adalah $6 \{1 + (3.3)1.7 = 6.60 = 6\}$, dan panjang kelas (p) adalah $9 (51 : 6 = 8.5)$.

4) Operator bongkar muat (X_3)

Berdasarkan hasil penelitian untuk skor Operator bongkar muat (X_3) mempunyai rentangan skor teoritis 19 – 95 diperoleh skor terendah sebesar 64 dan skor tertinggi sebesar 94 dengan rentang skor (range) 30. Dari hasil analisis data diperoleh rata-rata sebesar 75.98, standar deviasi 7.62, median 76, dan modus 78. Dengan rentang (range) 30, maka banyaknya kelas (k) dengan menggunakan rumus Sturges ($1 + 3.3 \log n$) dipilih $6 \{1 + (3.3)1.7 = 6.60 = 6\}$, dan panjang kelas (p) adalah $5 (30 : 6 = 5)$.

Analisa Korelasi dan Regresi variabel Pelayanan kapal (X_1), variabel peralatan bongkar muat (X_2) dan variabel Operator bongkar muat (X_3) secara bersama-sama terhadap variabel Kinerja (Y)

Tabel 3
Tabel Deskripsi Statistik

		Y = Kinerja	X₁ = pelayanan kapal	X₂ = peralatan bongkar muat	X₃ = operator bongkar muat
N	Valid	30	30	30	30
	Missing	0	0	0	0
Mean		78,44	81,96	76,92	75,98
		Y = Kinerja	X₁ = pelayanan kapal	X₂ = peralatan bongkar muat	X₃ = operator bongkar muat
Median		77,0	81,5	77.5	76
Mode		76.00	81,50	77.50	76.00
Std. Deviation		10,88	6.10	9,45	7,62
Range		61	28	51	30
Minimum		34.00	69.00	44.00	64.00
Maximum		95.00	97.00	95.00	94.00

Uji Normalitas

Dari grafik P-P Plot di atas terlihat bahwa data (titik-titik) diplot menyebar disekitar garis diagonal serta penyebarannya searah atau mengikuti arah diagonal, berarti model regresi memenuhi asumsi normalitas dan layak digunakan untuk memprediksi variabel terikat (Kinerja) berdasarkan masukan variabel pelayanan kapal, variabel peralatan bongkar muat dan variabel operator bongkar muat.



Sumber: Data diolah dengan SPSS 20

Gambar 2
Normal P-P Plot Regression
Standardized variabel (X_1), (X_2)
dan (X_3) secara bersama-sama
terhadap (Y)

Normal P-P Plot of Regression
Standardized Residual

Dependent Variable: Y – kinerja

Uji Linearitas

Dengan menguji apakah asumsi linieritas telah dipenuhi, hal ini dilakukan dengan cara membuat plot antara residual yang telah distandarisasi dengan nilai perkiraan variabel dependen terstandarisasi; yang diberi nama scatterplots of residuals. Dari scatterplot jika terdapat hubungan bahwa kira-kira 95% dari residual terletak antara -2 dan $+2$, berarti asumsi linieritas dipenuhi. Dalam Gambar 3 terlihat bahwa kirakira

95% dari residual terletak antara -2 dan +2, maka asumsi linearitas dipenuhi.

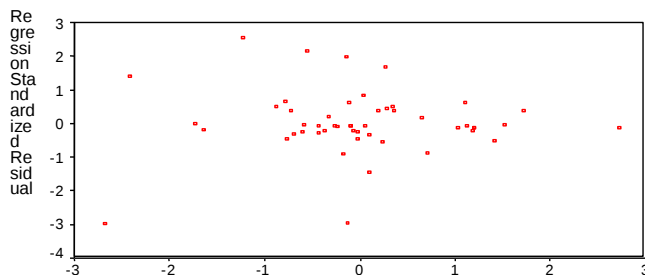
Regression Standardized Predicted Value

Sumber: Data diolah dengan SPSS 20

G
ambar 3 Scatterplots Of
Residuals Regresi
variabel (X_1), (X_2) dan
(X_3) secara bersama-
sama terhadap (Y)

Scatterplot

Dependent Variable: Y - Kinerja



Tabel 4

Analisa Korelasi (Pearson Correlation) (X_1), (X_2) dan variabel Operator bongkar muat (X_3)

Correlations

		X1 -	X2	X3 -
X1	Pearson	1	,315	,490
	CorrelationSig.	.	*	**
	(2-tailed)N	50	,026	,000
			50	50
X2	Pearson	,315	1	,228
	CorrelationSig.	*	.	,111
	(2-tailed)N	,026	50	50
		50		
X3	Pearson	,490	,228	1
	CorrelationSig.	**	,111	.
	(2-tailed)N	,000	50	50
		50		

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-

.tailed). Correlation is significant at the 0.01 level (2tailed).

Sumber: Data diolah dengan SPSS 20

Dalam Tabel 4 terlihat koefisien korelasi antara pelayanan kapal (X_1) dengan peralatan bongkar muat (X_2) sebesar $0.315 < 0.80$, korelasi antara pelayanan kapal (X_1) dengan operator bongkar muat (X_3) sebesar $0.490 < 0.80$ dan variabel peralatan bongkar muat (X_2) dengan operator

bongkar muat (X_3) sebesar $0.228 < 0.80$, maka asumsi tidak terjadi multikolinearitas dipenuhi.

Analisis Korelasi dan Koefisien Determinasi

Analisa korelasi ini dihitung dengan menggunakan program SPSS untuk memperoleh nilai koefisien korelasi

Product Momen Pearson (r) seperti pada Tabel 5.

1. Analisis Korelasi

Dari Tabel 5 *Correlations* menunjukkan nilai koefisien korelasi antara pelayanan kapal (X_1), variabel peralatan bongkar muat (X_2) dan variabel operator bongkar muat (X_3) dengan Kinerja (Y) adalah R sebesar 0.604, hal ini memberi arti bahwa hubungan antara pelayanan kapal (X_1), variabel peralatan bongkar muat (X_2) dan variabel operator bongkar muat (X_3) dengan Kinerja (Y) adalah positif kuat.

2. Analisis Koefisien Determinasi (R square). Angka koefisien determinasi yang dipakai adalah nilai Adjusted R square. Angka Adjusted R square atau koefisien determinasi sebesar 0.324. Hal ini berarti bahwa 32.40% variasi dari Kinerja dijelaskan oleh variabel pelayanan kapal (X_1), variabel peralatan bongkar muat (X_2) dan variabel operator bongkar muat (X_3), sedangkan sisanya $100\% - 32.40\% = 67.60\%$ dijelaskan oleh variabel lain.

Tabel 5
Nilai Korelasi dan Koefisien Determinasi (X_1), (X_2) dan (X_3) dengan (Y)

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.604 ^a	.365	.324	8.950

a. Predictors: (Constant), X_3 , X_2 , X_1

b. Dependent Variable: Y - kinerja

Sumber: Data diolah dengan SPSS 20

Analisis regresi

Analisa regresi dilakukan dengan tujuan untuk memprediksi nilai variabel terikat dengan nilai variabel bebas yang sudah diketahui.

1. Uji Statistik t

Uji t dilakukan untuk menguji signifikansi dari pengaruh secara parsial variabel bebas pelayanan kapal (X_1), variabel peralatan bongkar muat (X_2) dan variabel operator bongkar muat (X_3) terhadap variabel terikat (Kinerja). Adapun hipotesa pada uji t adalah:

Ho: variabel pelayanan kapal (X_1), variabel peralatan bongkar muat (X_2) dan variabel operator bongkar muat (X_3) secara parsial tidak berpengaruh terhadap variabel Kinerja.

Ha: variabel pelayanan kapal (X_1), variabel peralatan bongkar muat (X_2) dan variabel operator bongkar muat (X_3) secara parsial berpengaruh terhadap variabel Kinerja.

Dasar pengambilan keputusan:

Jika $t_{hitung} < t_{tabel}$, maka H_0 diterima

Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$ maka H_0 ditolak

Dengan program software SPSS 20 diperoleh nilai t_{hitung} dan signifikansinya sebagai berikut:

Tabel 6
Nilai t-hitung dan Signifikansi (X_1), (X_2) dan (X_3) Terhadap (Y) Coefficient^a

Mod	Unstandardiz edCoefficien		Standardiz edCoefficien	t	Sig
	B ts	Std.	ts Bet		
el1 (Constan t)X1	- 5,232,356	Error18 ,56	a ,20	- 1,439,282	. ,77 ,1579
X2	,504	1 ,24	0,43	3,52	,001
X3	,207	7,14 3,19	8,14	1,0685	,291

a. Dependent Variable: Y - kinerja
3 5

Sumber: Data diolah dengan SPSS 20

Dari Tabel 6 dapat dilihat bahwa nilai t hitung untuk variabel pelayanan kapal (X_1) sebesar 1.439, pelayanan bongkar muat (X_2) sebesar 3.525 dan operator bongkar muat (X_3) sebesar 1.068 untuk $df = n-2 = 48$ dengan taraf nyata $\alpha = 0.05$ dan uji dua sisi diperoleh nilai t tabel = 2.314.

Terlihat bahwa nilai t hitung untuk variabel pelayanan kapal (X_1) < nilai t tabel, maka H_0 diterima. Hal ini berarti bahwa variabel pelayanan kapal (X_1) secara parsial memberikan pengaruh yang tidak signifikan terhadap variabel kinerja atau H_a ditolak. Sedangkan nilai t hitung untuk variabel peralatan bongkar muat (X_2) > nilai t tabel, maka H_0 ditolak, hal ini berarti bahwa variabel peralatan bongkar muat (X_2) secara parsial memberikan pengaruh yang signifikan terhadap variabel Kinerja atau H_a diterima. Kemudian nilai t hitung untuk variabel operator bongkar muat (X_3) < nilai t tabel, maka H_0 diterima. Hal ini berarti bahwa variabel operator bongkar muat (X_3) secara parsial memberikan pengaruh yang tidak signifikan terhadap variabel Kinerja atau H_a ditolak.

Keterangan:

$$Y = f(X_1, X_2, X_3)$$

Dimana: Y = Kinerja; X_1 = pelayanan kapal; X_2 = peralatan bongkar muat; X_3 = operator bongkar muat

Dari hasil analisa dan uji t, maka dapat diprediksi besarnya nilai variabel terikat

(Kinerja) dengan menggunakan persamaan regresi yaitu:

$$Y = -5,232 + 0,356 X_1 + 0,504 X_2 + 0,207 X_3$$

Angka koefisien regresi b menyatakan bahwa setiap kenaikan satu nilai pelayanan kapal (X_1) akan meningkatkan nilai Kinerja (Y) sebesar 0.356 kali, kemudian setiap kenaikan satu nilai peralatan bongkar muat (X_2) akan meningkatkan nilai Kinerja (Y) sebesar 0.504 kali dan setiap kenaikan satu nilai operator bongkar muat (X_3) akan meningkatkan nilai Kinerja (Y) sebesar 0.207 kali.

2. ANOVA Test atau Uji Statistik F

Uji ststistik F dilakukan untuk uji regresi multivariate. Adapun hipotesa pada uji F ini adalah:

H_0 : variabel pelayanan kapal, peralatan bongkar muat, dan operator bongkar muat secara bersama-sama (simultan) tidak berpengaruh terhadap variabel kinerja.

H_a : variabel pelayanan kapal, peralatan bongkar muat, dan operator bongkar muat secara bersama-sama (simultan) berpengaruh terhadap variabel kinerja

Dasar pengambilan keputusan:

Jika F hitung < F tabel, maka H_0 diterima

Jika F hitung > F tabel maka H_0 ditolak

Hasil uji ANOVA (F Test) disajikan dalam menunjukkan nilai F hitung (8,815) > F tabel (2.81) dengan signifikansi sebesar $0.000 < \text{taraf nyata } 0.05$, maka H_0 ditolak. Hal ini berarti bahwa secara bersamasama (simultan) variabel pelayanan kapal, peralatan bongkar muat, dan operator bongkar muat mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel Kinerja (Y).

Tabel 7

Nilai F-hitung dan Signifikansi Variabel (X_1), (X_2) dan (X_3) terhadap variabel (Y).

Mode	Sum Square of	df	Mean Square	F	Sig.
11 Regression	2117,98	3	705,99	8,815	,000 ^a
Residual	13684,33	46	297,48		
Total	15802,32	49			

a. Predictors: (Constant), X3⁰, X2, X1

b. Dependent Variable: Y

Sumber: Data diolah dengan SPSS 20

Pembahasan

Koefisien Determinasi (R^2 dan adjusted R^2)

Dari Tabel 8 dapat dilihat bahwa koefisien korelasi secara parsial dari ketiga variabel bebas (pelayanan kapal, peralatan bongkar muat dan operator bongkar muat) diperoleh hasil bahwa koefisien korelasi yang terbesar adalah variabel peralatan bongkar muat (X2) yaitu sebesar 0,534 yang berarti derajat keeratan hubungan dari variabel peralatan bongkar muat sebesar 53,4 % terhadap variabel kinerja Terminal peti kemas di JICT Tanjung priok.

Sedangkan pengaruh secara simultan (bersama-sama) dari ketiga variabel bebas (pelayanan kapal, peralatan bongkar muat dan operator bongkar muat) diperoleh hasil bahwa variabel pelayanan kapal, peralatan bongkar muat dan operator bongkar muat (X1, X2 dan X3) dapat menentukan perubahan variabel kinerja Terminal peti kemas di JICT Tanjung priok sebesar 32,4 %, sedangkan sisanya sebesar 67,6% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak dimasukkan dalam penelitian.

Tabel 8
Koefisien korelasi (R) dan koefisien determinasi (R^2 dan Adjusted R^2) antar variabel bebas dan variabel terikat.

Pengaruh Antar Variabel	R	R^2	Adjusted R^2	T hitung	T tabel	F hitung	F tabel
X1, X2 dan X3 – Y	0,604	0,365	0,324	-	-	8,815	3.81
X2 dan X3 – Y	0,580	0,336	0,308	-	-	11,916	3.29
X1 dan X3 – Y	0,440	0,194	0,159	-	-	5,840	3.29
X1 dan X2 – Y	0,591	0,349	0,322	-	-	12,613	3.29
X3 – Y	0,342	0,117	0,099	2,524	2.011	-	-
X2 – Y	0,534	0,285	0,270	5,876	2.011	-	-
X1 – Y	0,409	0,167	0,150	3,101	2.011	-	-

Sumber: diolah kembali penulis

Analisa Regresi

Dari hasil analisa data diperoleh kenyataan bahwa pada analisa regresi sederhana (terpisah), ketiga variabel

bebas mempunyai hubungan yang kuat dan pengaruh signifikan terhadap variabel terikat (kinerja Terminal peti kemas di JICT Tanjung priok). Variabel pelayanan kapal memiliki korelasi positif terhadap variabel kinerja Terminal peti kemas di JICT Tanjung priok, yang berarti jika semakin besar nilai variabel pelayanan kapal akan meningkatkan kinerja Terminal peti kemas di JICT Tanjung priok. Begitu juga dengan variabel peralatan bongkar muat dan operator bongkar muat sama-sama memiliki korelasi positif terhadap kinerja Terminal peti kemas di JICT Tanjung priok.

Pada analisa regresi ganda secara bersama-sama kedua variabel bebas terlihat memiliki pengaruh signifikan terhadap variabel terikat.

Hal ini menunjukkan bahwa pelayanan kapal, peralatan bongkar muat dan operator bongkar muat bersama-sama memberikan pengaruh atau kontribusi signifikan terhadap kinerja Terminal peti kemas di JICT Tanjung priok. Untuk memprediksi nilai kinerja dapat digambarkan melalui persamaan yang terdapat pada tabel 9.

Dari persamaan regresi linier sederhana dan persamaan regresi linier berganda diatas, dapat dilihat bahwa semua variabel bebas (pelayanan kapal, peralatan bongkar muat dan operator bongkar muat) mempunyai hubungan positif terhadap variabel tidak bebas yaitu kinerja Terminal peti kemas di JICT Tanjung Priok. Ini berarti bahwa setiap kenaikan yang terjadi pada masing-masing variabel bebas akan mengakibatkan kenaikan terhadap variabel tidak bebas yaitu kinerja Terminal peti kemas di JICT Tanjung Priok.

Tabel 9
Persamaan Regresi Antar
Variabel Bebas dengan
Variabel Terikat

Hubungan Antar Variabel

$X_1, X_2, X_3, \rightarrow Y$	$Y = -5,332 + 0,356 X_1 + 0,554 X_2 + 0,267 X_3$
$X_2, X_3 \rightarrow Y$	$Y = 10,594 + 0,554 X_2 + 0,267 X_3$
$X_3 \rightarrow Y$	$Y = 11,826 + 0,565 X_1 + 0,267 X_3$
$X_1 \rightarrow Y$	$Y = -0,390 + 0,476 X_1 + 0,518 X_3$
$X_2 \rightarrow Y$	$Y = 41,280 + 0,489 X_3$
$X_3 \rightarrow Y$	$Y = 31,139 + 0,615 X_2$
$X_1 \rightarrow Y$	$Y = 18,746 + 0,728 X_1$

Sumber : diolah kembali penulis

Kesimpulan dan Saran

Kesimpulan

Kesimpulan yang diperoleh dari analisa dan pembahasan dari bab sebelumnya mengenai pelaksanaan pelayanan kapal, peralatan bongkar muat dan operator bongkar muat terhadap kinerja terminal peti kemas di JICT Tanjung priok, maka kesimpulan yang diperoleh dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Terdapat pengaruh pelayanan kapal secara parsial dengan kinerja positif dan signifikan. Hal ini memberikan arti bahwa pelayanan kapal dengan kinerja mempunyai hubungan searah, jika nilai pelayanan kapal naik, maka nilai kinerja terminal peti kemas di JICT Tanjung Priok juga akan naik dan sebaliknya jika nilai pelayanan kapal turun, maka kinerja terminal peti kemas di JICT Tanjung Priok juga turun.
2. Terdapat pengaruh peralatan bongkar muat secara parsial dengan kinerja terminal peti kemas di JICT Tanjung Priok positif dan signifikan. Hal ini memberikan arti bahwa peralatan bongkar muat dan kinerja mempunyai hubungan searah, jika nilai peralatan bongkar muat naik, maka nilai kinerja juga akan naik dan sebaliknya jika nilai peralatan bongkar muat turun, maka kinerja terminal peti kemas di JICT Tanjung Priok juga turun.
3. Terdapat pengaruh operator bongkar muat secara parsial dengan kinerja terminal peti kemas di JICT Tanjung Priok positif dan signifikan. Hal ini memberikan arti bahwa operator bongkar muat dan kinerja mempunyai hubungan searah, jika nilai operator bongkar muat naik, maka nilai kinerja terminal peti kemas di JICT Tanjung Priok juga akan naik dan

sebaliknya jika nilai operator bongkar muat turun, maka kinerja terminal peti kemas di JICT Tanjung Priok juga turun.

4. Terdapat pengaruh pelayanan kapal, peralatan bongkar muat dan operator bongkar muat secara simultan terhadap kinerja terminal peti kemas di JICT Tanjung priok positif dan signifikan, Hal ini memberikan arti bahwa jika nilai pelayanan kapal, peralatan bongkar muat dan operator bongkar muat sama-sama naik sebesar satu satuan, maka nilai kinerja terminal peti kemas di JICT Tanjung Priok akan naik juga.

Saran

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan, maka penulis dapat memberikan beberapa saran, dengan harapan bagi penelitian yang lebih lanjut dan bagi peneliti lainnya yang ingin melakukan jenis penelitian yang sama adalah sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil pembahasan menunjukkan bahwa korelasi Variabel peralatan bongkar muat sangat berpengaruh terhadap kinerja terminal peti kemas, sehingga untuk meningkatkan kinerja terminal peti kemas JICT Tanjung Priok disarankan kepada pengelola untuk memberikan perhatian khusus terhadap peralatan bongkar muat yang digunakan khususnya kesiapan, ketersediaan suku cadang, perawatan /perbaikan dan memperhatikan teknologi peralatan.
2. Dari hasil pembahasan menunjukkan bahwa korelasi Variabel Pelayanan kapal berpengaruh terhadap kinerja terminal peti kemas, sehingga untuk meningkatkan kinerja terminal peti kemas perlu dilakukan koordinasi dengan Administrasi pelabuhan guna peningkatan efisiensi dan ketanggapan terhadap pelayanan kapal mulai dari kapal tiba di daerah lego jangkar dan menggunakan fasilitas labuh sampai kapal yang bersangkutan berangkat meninggalkan pelabuhan.
3. Dari hasil pembahasan menunjukkan bahwa korelasi Variabel Operator bongkar muat berpengaruh terhadap kinerja terminal peti kemas, sehingga untuk meningkatkan kinerja terminal peti kemas perlu meningkatkan mutu SDM operator bongkar muat melalui pendidikan, dan

pelatihan khususnya terhadap perkembangan teknologi peralatan yang semakin berkembang ke arah komputersisasi.

4. Secara simultan/bersama, dari hasil pembahasan menunjukkan bahwa korelasi Variabel pelayanan kapal, variable peralatan bongkar muat dan variable Operator bongkar muat berpengaruh terhadap kinerja terminal peti kemas, sehingga dalam meningkatkan kinerja pelabuhan pihak pengelola JICT Tanjung Priok memberikan perhatian menyeluruh terhadap masalah pelayanan kapal, peralatan bongkar muat dan operator bongkar muat dalam bentuk program kerja yang terpadu.
5. Dari hasil pembahasan, masih ada variable lain yang mempengaruhi kinerja JICT Tanjung Priok selain yang sudah dibahas (variable Pelayanan kapal, peralatan bongkar muat dan operator bongkar muat), maka kepada kepada peneliti lain yang berminat untuk mendalami tentang kinerja terminal JICT tanjung priok dapat meneliti variable-variable lain yang belum dibahas dalam penelitian ini.

Ucapan Terimakasih

Penulis berterima kasih kepada Pimpinan dan Karyawan pada PT. Jakarta International Container Terminal (PT. JICT) kesempatan waktu dan tempat untuk obyek penelitian.

Daftar Pustaka

- A. Abbas Salim (2008). Manajemen Transportasi. Jakarta: Arikunto, Suharsimi (2003). Prosedur Penelitian. Bandung: Rineka Cipta, 2006.
- Biru Lautku. [Sistem Penanganan Peti-kemas](#).
- D. A Lasse (2006). Keselamatan Pelayaran di lingkungan territorial pelabuhan – Pemanduan kapal. Jakarta: Nika.
- D. A Lasse (2007). Manajemen Peralatan Aspek operasional dan Perawatan Jakarta: Nik.

- Engkos Kosasih (2001). Manajemen Transportasi (Laut) dan Multimodal Transport diktat kuliah.
- Gary Dessler (2010). Manajemen Sumber Daya Manusia. Jakarta: PT. Indek.
- Ghozali, Imam (2001). Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program SPSS. Semarang: Badan Penerbit Univ Diponegoro.
- LMFEBUI. [Industri Pelabuhan](#). Pdf Biro riset LMFUI.
- Marihot Tua Efendi Hariandja (2009). Manajemen Sumberdaya Manusia. Jakarta: PT. Gramedia Widiasarana Indonesia.
- Masri Singarimbun (1995). Metode Penelitian Survei. Jakarta: LP3ES.
- Mintarsih, M. (2014). PENGARUH PELATIHAN ASISTEN ADMINISTRASI DALAM MENUNJANG AKTIVITAS PIMPINAN PT. BAKRIE SUMATRA PLANTATION. Jurnal KAMPUS UNGU, 1(2), 37-57.
- Nasution, S dan Thomas (2008)/ M. Buku Penuntun Membuat Tesis Skripsi Disertasi Makalah, Cet.Ke-12. Jakarta: Bumi Aksara.
- Nitisemito, Alex S (2001) 1647 Dialog: Bisnis & Manajemen. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Oemar Hamalik (2007). Manajemen Pelatihan Ketenagakerjaan Pendekatan Terpadu, Pengembangan Sumber daya Manusia. Cetakan ke 4. Jakarta: Bumi Aksara, Jakarta.
- PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II Cabang Tanjung Priok, 2008. Buku 131 Tahun Pelabuhan Tanjung Priok 1877-2008. Jakarta.
- Rajagrafindo Persada.
- Riduwan (2009). Dasar-dasar Statistika. Bandung. Cetakan ke 7. Bandung: Alfabeta.
- Rudianto, R. (2015). PERSONAL SELLING DALAM PENINGKATAN PENJUALAN COCA COLA DISTRIBUTION INDONESIAI JAKARTA TIMUR. Jurnal KAMPUS UNGU, 2(1), 73-81.
- Sarwono, Jonathan (2006). Analisis Data Penelitian menggunakan SPSS13. Yogyakarta: Penerbit Andi.
- Sarwono, Jonathan (2006). Metodologi Penelitian Kualitatif & Kuantitatif. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Sugiyono (2005). Metode Penelitian Bisnis. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono (2006). Statistika untuk Penelitian. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono (2007). Statistika untuk Penelitian. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (200) Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif R & D. Bandung: Alfabeta.
- UNCTAD. IIP2 Container Terminal Development.