

**PENGARUH FAKTOR FISIK TERHADAP PRODUKTIVITAS
BONGKAR MUAT PETIKEMAS PADA PT NILAM PORT
TERMINAL INDONESIA**

SKRIPSI

DISUSUN DAN DIAJUKAN SEBAGAI SALAH SATU SYARAT
UNTUK MEMPEROLEH GELAR
SARJANA ADMINISTRASI BISNIS PRODI ILMU ADMINISTRASI BISNIS
STIA DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN BARUNAWATI SURABAYA



DISUSUN OLEH :

Nama : Syahrul Fazizal Bachtiar
NIM : 18110021
Program Studi : Ilmu Administrasi Bisnis
Pembimbing : Dr. Ir. Sumarzen Marzuki M.MMT

**STIA DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN BARUNAWATI
SURABAYA
2022**

LEMBAR PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini,

Nama : Syahrul Fazizal Bachtiar
NIM : 18110021
Program Studi : Ilmu Administrasi Bisnis
Judul Skripsi : Pengaruh Faktor Fisik Terhadap Produktivitas Bongkar Muat Petikemas Pada PT Nilam Port Terminal Indonesia

Dengan ini menyatakan bahwa hasil penulisan Skripsi yang telah saya tulis ini merupakan hasil karya sendiri dengan merujuk pada sumber-sumber terpercaya. Apabila ternyata di kemudian hari penulisan Skripsi ini merupakan hasil plagiat atau penjiplakan terhadap karya orang lain, maka saya bersedia mempertanggungjawabkan sekaligus bersedia menerima sanksi berdasarkan aturan tata tertib di STIA dan Manajemen Kepelabuhan Barunawati Surabaya.

Demikian, pernyataan ini saya buat dalam keadaan sadar dan tidak dipaksakan.

Penulis,

Materai Rp 10.000

Syahrul Fazizal Bachtiar
NIM 18110021

LEMBAR PENGESAHAN

SKRIPSI

PENGARUH FAKTOR FISIK TERHADAP PRODUKTIVITAS BONGKAR MUAT PETIKEMAS PADA PT NILAM PORT TERMINAL INDONESIA

DISUSUN OLEH :

NAMA : SYAHRUL FAZIZAL BACHTIAR
NIM : 18110021

Telah dipresentasikan didepan dewan penguji dan dinyatakan LULUS pada,
Hari/Tanggal :

DEWAN PENGUJI

KETUA : Dr. GUGUS WIJONARKO, MM
NIDK : 8850670018 (.....)
SEKRETARIS : DIAN ARISANTI, S.Kom, MM
NIDN : 0709058202 (.....)

Mengetahui,
STIA DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN BARUNAWATI SURABAYA
KETUA

Dr. Ir. SUMARZEN MARZUKI, M.MT
NIDK: 8891880018

LEMBAR PERSETUJUAN

SKRIPSI

**PENGARUH FAKTOR FISIK TERHADAP PRODUKTIVITAS
BONGKAR MUAT PETIKEMAS PADA PT NILAM PORT TERMINAL
INDONESIA**

DIAJUKAN OLEH :

**NAMA : SYAHRUL FAZIZAL BACHTIAR
NIM : 18110021**

TELAH DISETUJUI DAN DITERIMA DENGAN BAIK OLEH :

Menyetujui,
PEMBIMBING

**PEMBIMBING : Dr. Ir. SUMARZEN MARZUKI, M.MT
NIDN : NIDK: 8891880018**

Mengetahui,
KETUA PROGRAM STUDI

**SOEDARMANTO, S.E, MM
NIDN: 0322036902**

**STIA DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN BARUNAWATI SURABAYA
KETUA**

**Dr. Ir. SUMARZEN MARZUKI, M.MT
NIDK: 8891880018**

ABSTRAK

SYAHRUL FAZIZAL BACHTIAR, 18110021

PENGARUH FAKTOR FISIK TERHADAP PRODUKTIVITAS BONGKAR MUAT PETIKEMAS PADA PT NILAM PORT TERMINAL INDONESIA

Skripsi : Program Studi Ilmu Administrasi Bisnis, 2022

Kata Kunci : Produktivitas, Bongkar Muat Petikemas

Penanganan bongkar muat petikemas untuk arus barang harus sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang ditetapkan, dengan adanya ketentuan-ketentuan tersebut diharapkan sama penanganan bongkar muat dapat melaksanakan ketentuan tersebut agar tercipta kelancaran arus barang dan keharmonisan dalam bekerja.

Jenis Jenis penelitian yang digunakan adalah peneltiipen kuantitatif. Populasi dalam penelitian ini adalah Pegawai di PT Nilam Port Terminal Indonesia sedangkan sempel yang diambil sebanyak 125. Jenis data yang digunakandalam penelitian ini adalah kuantitatif. Sumber data yang digunakan data primer dan teknik yang digunakan adalah dengan menyebar kuesioner.

SDM Secara parsial berpengaruh signifikan terhadap produktivitas. menunjukkan bahwa SDM memiliki pengaruh sebesar terhadap produktivitas. Peralatan Bongkar Muat secara parsial berpengaruh signifikan terhadap terhadap produktivitas. menunjukkan bahwa Peralatan Bongkar Muat memiliki pengaruh terhadap produktivitas. Sistem dan Prosedur berpengaruh signifikan terhadap terhadap produktivitas. Sistem & Prosedur memiliki pengaruh sebesar terhadap produktivitas Lapangan *Container Yard* berpengaruh signifikan terhadap terhadap produktivitas.

Variabel SDM, Peralatan Bongkar Muat, Sistem dan Prosedur, serta Lapangan *Container Yard* secara simultan memiliki pengaruh signifikan terhadap produktivitas pada aktivitas bongkar muat di PT. Nilam Port Terminal Indonesia.

KATA PENGANTAR

Segala puji bagi Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat, taufik, dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul **“Pengaruh Faktor Fisik Terhadap Produktivitas Bongkar Muat Petikemas Pada PT Nilam Port Terminal Indonesia”**, sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Sarjana (S1) Jurusan Administrasi Bisnis STIA Dan Manajemen Kepelabuhan.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini tidak mungkin terselesaikan tanpa adanya dukungan, bantuan, bimbingan, dan nasehat dari berbagai pihak selama penyusunan skripsi ini. Pada kesempatan ini penulis menyampaikan terima kasih setelus-tulusnya kepada :

1. Dr. Ir. SUMARZEN MARZUKI, M.MT, selaku Ketua STIA Dan Manajemen Kepelabuhan.
2. Soedarmanto, SE, MM, selaku Ketua Program Studi STIA Dan Manajemen Kepelabuhan.
3. Dr. Ir. SUMARZEN MARZUKI, M.MT, selaku dosen pembimbing skripsi atas segala bimbingan, arahan serta saran yang diberikan kepada penulis sehingga skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik.
4. Edi Mulyono selaku pembimbing dan sekaligus pemberi arahan saat penyusunan skripsi pada PT Nilam Port Terminal Indonesia.
5. Kedua orang tua penulis, Aziz Bachtiar dan Lilik Utami yang telah memberikan doa dan semangat yang tiada hentinya.
6. Kepada calon istri saya, Najmah Zahiroh, S.Pd yang selalu setia menemani dan memberikan dukungan dalam situasi dan kondisi apapun.
7. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah dengan tulus dan ikhlas memberikan doa dan motivasi sehingga dapat terselesaikannya skripsi ini.

Dalam penulisan skripsi ini bila mana masih banyak kekurangan dan kesalahan, karena itu segala kritik dan saran yang membangun akan menyempurnakan penulisan skripsi ini serta bermanfaat bagi penulis dan para pembaca

Surabaya, 31 Agustus 2022
Penulis,

Syahrul Fazizal Bachtiar
NIM : 18110021

DAFTAR ISI

LEMBAR PERNYATAAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
LEMBAR PERSETUJUAN	iv
ABSTRAK	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	4
1.3. Batasan Masalah.....	4
1.4. Tujuan Penelitian.....	4
1.5. Manfaat Penelitian.....	5
1.6. Sistematika Penulisan.....	6
BAB II LANDASAN TEORI	7
2.1 Faktor Fisik	7
2.2 Sumber Daya Manusia	8
2.3 Peralatan Bongkar Muat	9
2.4 Bongkar Muat.....	10
2.4.1 Pengertian Bongkar Muat.....	10
2.4.2 Prinsip-prinsip Bongkar Muat	11
2.5 Dokumen-Dokumen Dalam Aktivitas Bongkar Muat.....	12
2.5.1 Stevedoring dan Cargodoring.....	12
2.5.2 Receiving dan Delivery	14
2.6 Produktivitas.....	14
2.6.1 Produktivitas Bongkar Muat	14
2.7 Pengertian Container atau Petikemas	16
2.7.1. Ukuran Container	16
2.7.2 Status Container	17
2.7.3 Jenis-Jenis Container.....	17
2.7.4 Proses Angkutan Petikemas	19
2.8 Sistem dan Prosedur	21
2.9 Pengertian Lapangan (CY).....	22
2.10 Penelitian Terdahulu.....	23
2.11 Hubungan Antar Variabel	25
2.11.1 Hubungan Antar Variabel SDM dengan Produktivitas B/M.....	25
2.11.2 Hubungan Antar Variabel Peralatan Bongkar Muat dengan Produktivitas B/M.....	25

2.11.3	Hubungan Sistem dan Prosedur Terhadap Produktivitas Bongkar Muat Petikemas	26
2.11.4	Hubungan Lapangan (CY) Terhadap Produktivitas Bongkar Muat Petikemas 26	
2.11.5	Hubungan SDM, Peralatan Bongkar Muat, Sistem dan Prosedur, Lapangan (CY) Terhadap Produktivitas B/M Petikemas	26
2.12	Kerangka Pemikiran	27
2.13	Hipotesis	27
BAB III METODE PENELITIAN		29
3.1	Jenis Penelitian dan Lokasi Penelitian	29
3.1.1	Jenis Penelitian	29
3.2	Populasi dan Sampel	29
3.2.1	Populasi	29
3.2.2	Sampel	30
3.3	Definisi Operasional Variabel	31
3.4	Metode dan teknik pengumpulan data	31
3.4.1	Metode penelitian	31
3.4.2	Jenis dan Sumber Data	33
3.4.3	Teknik Pengumpulan Data	33
3.4.4	Instrumen Penelitian	35
3.5	Teknik Analisis Data	37
3.5.1	Uji asumsi klasik	38
3.5.2	Analisis Regresi Linier Berganda (Multiple Regression Analysis)	40
3.5.3	Pengujian Hipotesis	41
3.5.2	Uji Koefisien Determinasi (R ²)	41
BAB IV ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN		44
4.1	Gambaran Umum Perusahaan	44
4.2	Visi dan Misi PT Nilam Port Terminal Indonesia	46
4.2.1	Visi PT Nilam Port Terminal Indonesia	46
4.2.2	Misi PT Nilam Port Terminal Indonesia	46
4.3	STRUKTUR ORGANISASI	46
4.3.1	Tugas Dan Tanggung Jawab	47
4.2	Karakteristik Responden	50
4.2.1	Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	50
4.4.2	Karakteristik Responden Berdasarkan Usia	51
4.5	Deskriptif Variabel Penelitian	52
4.5.1	Analisis Deskriptif Variabel SDM (X1)	52
4.5.2	Analisis Deskriptif Variabel Peralatan Bongkar Muat (X2)	53
4.5.3	Analisis Deskriptif Variabel Sistem dan Prosedur (X3)	54
4.5.4	Analisis Deskriptif Variabel Lapangan CY (X4)	56
4.5.5	Analisis Deskriptif Variabel Produktivitas (Y)	57
4.6	Analisis Data	58

4.6.1	Uji Validitas dan Uji Reliabilitas	59
4.7	Uji Asumsi Klasik	62
4.7.1	Uji Normalitas	62
4.7.2	Uji Multikolinearitas	63
Regression	63
4.7.3	Uji Heteroskedastitas	64
4.8	Uji Regresi Linier Berganda.....	64
4.9	Uji Deterimanasi Berganda	66
4.10	Uji Hipotesis.....	66
4.10.1	Uji t Parsial.....	66
4.10.2	Uji F Simultan	67
BAB V PENUTUP	71
5.1	Kesimpulan.....	71
5.2	Saran.....	72
DAFTAR PUSTAKA	xiii
LAMPIRAN-LAMPIRAN		

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Rujukan Penelitian	23
Tabel 2.2 Rujukan Penelitian	24
Tabel 3.1 Definisi Operasional Variabel.....	31
Tabel 4.1 Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	51
Tabel 4.2 Responden Berdasarkan Usia.....	51
Tabel 4.3 Analisis Deskriptif Variabel (X1)	52
Tabel 4.4 Analisis Deskriptif Variabel (X2)	53
Tabel 4.5 Analisis Deskriptif Variabel (X3)	55
Tabel 4.6 Analisis Deskriptif Variabel (X4)	56
Tabel 4.7 Analisis Deskriptif Variabel (Y)	57
Tabel 4.8 Hasil Pengujian Uji Validitas Variabel (X1)	59
Tabel 4.9 Hasil Pengujian Uji Validitas Variabel (X2)	59
Tabel 4.10 Hasil Pengujian Uji Validitas Variabel (X3)	60
Tabel 4.11 Hasil Pengujian Uji Validitas Variabel (X4)	61
Tabel 4.12 Hasil Pengujian Uji Validitas Variabel (Y)	61
Tabel 4.13 Hasil Uji Realiabilitas	62
Tabel 4.14 Hasil Uji Normalitas	63
Tabel 4.15 Hasil Uji Multikolinieritas	63
Tabel 4.16 Uji Heteroskedastitas.....	64
Tabel 4.17 Hasil Uji Linier Berganda	65
Tabel 4.18 Hasil Uji Determinasi Berganda	66
Tabel 4.19 Hasil Uji t Parsial	66
Tabel 4.20 Hasil Uji Simultan.....	67

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran.....	27
Gambar 4.1 Struktur Organisasi PT Nilam Port Terminal Indonesia.....	46

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Formulir Permohonan Penulisan Skripsi
Lampiran 2 Lembar Bimbingan Skripsi

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pelayaran merupakan salah satu industri jasa yang berkembang saat ini, di mana bidang usahanya yaitu pengiriman barang. Perusahaan pelayaran sekarang ini lebih banyak menggunakan container atau peti kemas dalam jasa pengirimannya. Penggunaan container tersebut berguna untuk menampung barang yang lebih banyak dan lebih mudah serta barang yang dikemas tidak mengalami kehancuran.

Pengiriman dengan menggunakan container lebih mudah prosesnya karena segala sesuatu prosedurnya diatur oleh perusahaan jasa pelayaran sedangkan pengirim hanya perlu member keterangan lengkap mengenai tujuan dari barang tersebut. Perusahaan jasa pelayaran dapat melayani banyak konsumen sekaligus, karena para pengirim memakai container yang notabene berukuran besar dan dapat menampung banyak barang.

PT Pelabuhan Indonesia (PELINDO) Regional Jawa Timur terdapat beberapa terminal yaitu Terminal Nilam, Terminal Mirah, Terminal Jamrud, dan Terminal Penumpang. Saat ini di PT. Nilam Port Terminal Indonesia (NPTI) merupakan terminal multipurpose yang terletak di sisi timur Terminal Nilam dan merupakan perusahaan konsorsium eks.

Sistem pelayanan jasa terminal yang diselenggarakan oleh PELINDO Regional Jawa Timur dalam hal ini Terminal Nilam guna menjamin kepastian fasilitas terminal berupa alokasi dermaga 320 m untuk tempat bertambat dan kegiatan bongkar muat petikemas bagi kapal-kapal milik atau keagenan sesuai schedule atau line up yang ditetapkan oleh PELINDO Regional Jawa Timur. Seiring dengan kegiatan kerja di suatu pelabuhan adalah kegiatan yang bersifat kompleks artinya tidak hanya satu macam saja kegiatan yang ada di sana, mulai dari yang sederhana sampai yang berskala internasional sebagai contoh pengiriman barang antar pulau (domestik) sampai dengan mengekspor dan mengimpor barang dari dan ke luar negeri. Khususnya di pelabuhan utama yang merupakan pintu

gerbang perekonomian Negara kita dan sebagian besar kegiatan ekonomi di Negara kita dilakukan melalui pelabuhan laut.

Penanganan bongkar muat petikemas untuk arus barang harus sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang ditetapkan, dengan adanya ketentuan-ketentuan tersebut diharapkan sama penanganan bongkar muat dapat melaksanakan ketentuan tersebut agar tercipta kelancaran arus barang dan keharmonisan dalam bekerja. Tetapi prakteknya penanganan bongkar muat tidak selalu dilakukan dengan aman dan benar, tidak sedikit dari mereka yang mengabaikannya. Kebanyakan semua dari perusahaan bongkar muat hanya mementingkan keuntungan saja tanpa memperhatikan dan memikirkan dampak-dampak yang akan timbul bila penanganan bongkar muat dilakukan secara tidak aman dan tidak benar atau tidak sesuai dengan ketentuan. Maka dalam hal ini fungsi dari kegiatan bongkar muat dapat menjalankan tugas-tugas sangat besar terhadap pelayanan kapal dan bongkar muat petikemas mulai dari kapal tiba di pelabuhan hingga sampai kapal berangkat.

Dengan adanya sistem kegiatan bongkar muat petikemas ini tentu akan lebih mempermudah kelancaran arus barang karena semua sudah terorganisir dengan baik. Tetapi jika pada saat kurang maksimalnya kegiatan bongkar muat di Nilam Port Terminal Indonesia (NPTI) ini, semua jadwal Rencana penetapan Bongkar Muat telah dibuat dengan baik dari hasil meeting di kantor cabang PELINDO Regional Jawa Timur dan semoga tidak ada kerusakan apapun pada kegiatan bongkar muat seperti kerusakan barang dalam petikemas di atas kapal atau kerusakan pada spreader CC (container crane), kalau pun terjadi kerusakan barang dalam petikemas di dermaga harus diturunkan lagi ke chassis head truck untuk di check dan difoto kerusakan barangnya sama foreman PELINDO dan foreman pelayaran, terus laporan pada plainer PELINDO Regional Jawa Timur untuk dibuatkan berita acara kerusakan barang setelah itu berita acara dibuatkan 2 lampiran untuk diserahkan ke foreman PELINDO dan foreman pelayaran, setelah itu foreman pelayaran konfirmasi ke kantor pelayaran bahwa barang yang rusak dalam petikemas ini masih bisa dimuat atau tidak, kalau pun barang tidak bisa dimuat barang tersebut akan dikembalikan ke depo lagi, kalau pun barang masih bisa dimuat di atas kapal pihak pelayaran harus ACC dan berita acara diserahkan

ke pihak kapal agar tahu di pelabuhan tujuan bahwa barang tersebut rusak, kalau pun terjadi kerusakan pada spreader CC (container crane) pihak PELINDO secepatnya membutuhkan pihak mekanik parvey untuk diperbaiki agar tidak terjadi keterlambatan pada kegiatan bongkar muat tersebut.

Oleh karena itu dalam mewujudkan pelayanan yang cepat, aman, dan lancar terhadap pengurusan pengiriman barang dan pelayanan Jadwal Rencana Penetapan Bongkar Muat maka proses pengiriman barang sangat membutuhkan suatu kinerja yang lebih efisien sejak mulai kapal bertambat, kegiatan bongkar muat dari kapal dan ke atas kapal hingga proses pengurusan berbagai macam dokumen.

Pada proses kegiatan bongkar muat tersebut kelancaran operasional dapat didukung dengan adanya transportasi darat yaitu (head truck), biasanya kegiatan operasional pelabuhan dengan produktivitas bongkar muat petikemas dalam melaksanakan proses bongkar muat tidak sesuai dengan yang diharapkan oleh PT. Nilam Port Terminal Indonesia (NPTI), karena sering terjadi waiting charge (tunggu muatan), sehingga menyebabkan waiting truck atau unit container crane (berhenti bekerja di karenakan tunggu muatan pada saat muat atau tunggu armada pada saat bongkar), sehingga proses pelaksanaan bongkar muat tidak berjalan secara efektif akibatnya semua biaya tenaga kerja bongkar muat (TKBM) akan ditanggung sepenuhnya oleh pihak pelayaran dan juga bisa merugikan PT. Nilam Port Terminal Indonesia (NPTI), karena pihak tenaga kerja bongkar muat (TKBM) bekerja mulai kapal sandar, kegiatan bongkar muat sampai kapal berangkat. Oleh karena itu penulis mengangkat Judul

“Pengaruh Faktor Fisik Terhadap Produktivitas Bongkar Muat Petikemas Pada PT. Nilam Port Terminal Indonesia Surabaya”.

Dengan alasan pemilihan judul diatas sebab :

1. Karena penulis tertarik untuk mengulik bagaimana aktivitas bongkar muat petikemas lebih dalam dan produkdivitas kerjanya
2. Ingin mengetahui faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi produktivitas bongkar muat petikemas

3. Karena penulis dulu melakukan praktek kerja lapangan/magang di Pelindo Regional Jawa Timur dan membuat laporan hasil kerja magang bertepatan di PT Nilam Port Terminal Indonesia.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka perlu diteliti lebih lanjut pengaruh faktor fisik terhadap kelancaran bongkar muat petikemas. Dalam penelitian ini ditemukan beberapa masalah sebagai berikut :

1. Apakah faktor SDM berpengaruh terhadap produktivitas bongkar atau muat petikemas ?
2. Apakah faktor peralatan bongkar muat berpengaruh terhadap produktivitas bongkar atau muat petikemas ?
3. Apakah faktor Sistem dan Prosedur (Sispro) berpengaruh terhadap produktivitas bongkar atau muat petikemas ?
4. Apakah faktor lapangan (CY), berpengaruh terhadap produktivitas bongkar atau muat petikemas ?
5. Apakah faktor SDM, peralatan bongkar muat, Sistem dan Prosedur, Lapangan (CY), berpengaruh terhadap produktivitas bongkar atau muat petikemas ?

1.3. Batasan Masalah

Agar penelitian ini tidak melebar atau meluas maka perlu dibatasi pada beberapa hal berikut ini :

1. Variabel yang digunakan hanya difokuskan pada SDM (X1), Peralatan Bongkar Muat (X2), Sispro (X3), Lapangan (CY) (X4) sebagai variabel bebas dan produktivitas (Y) sebagai variabel terkait.
2. Objek penelitian hanya dibatasi pada PT Nilam Port Terminal Indonesia.

1.4. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini antara lain :

1. Untuk menganalisis pengaruh SDM terhadap produktivitas bongkar atau muat petikemas di PT Nilam Port Terminal Indonesia.

2. Untuk menganalisis pengaruh peralatan bongkar muat terhadap produktivitas bongkar atau muat petikemas di PT Nilam Port Terminal Indonesia.
3. Untuk menganalisis pengaruh sistem dan prosedur terhadap produktivitas bongkar atau muat petikemas di PT Nilam Port Terminal Indonesia.
4. Untuk menganalisis pengaruh SDM, peralatan bongkar muat, sistem dan prosedur, lapangan (CY) terhadap produktivitas bongkar atau muat petikemas di PT Nilam Port Terminal Indonesia.

1.5. Manfaat Penelitian

Pada penulisan ini diharapkan memiliki manfaat penelitian antara lain sebagai berikut :

1. Bagi STIAMAK Barunawati

Diharapkan penelitian ini dapat memberikan manfaat dan masukkan bagi akademis untuk mengembangkan ilmu pengetahuan dan informasi bagi mahasiswa/i STIAMAK Barunawati Surabaya.

2. Bagi Peneliti

Kegiatan penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan pengetahuan peneliti guna mengaplikasikan teori-teori yang diperoleh selama berada di bangku kuliah dengan kenyataan dilapangan dan menambah pengalaman, pengetahuan bagi penulis akan masalah-masalah yang terjadi dalam lingkup dunia kerja.

3. Bagi Perusahaan

Bagi PT Nilam Port Terminal Indonesia penelitian ini dapat diharapkan bisa menjadi bahan masukan dan pertimbangan yang mungkin bermanfaat bagi perusahaan untuk dapat meningkatkan lagi kelancaran proses bongkar atau muat petikemas.

4. Bagi Pembaca

Memberikan tambahan referensi dari hasil penelitian ini sehingga dapat mengembangkan pemikiran – pemikiran logis yang nantinya berguna untuk perkembangan penelitian selanjutnya.

1.6. Sistematika Penulisan

Untuk memberikan gambaran tentang penelitian yang akan dilakukan maka dibuatlah sistematika penulisan yang akan memberikan informasi tentang isi dari masing-masing bab, adapun sistematika penulisannya sebagai berikut :

1. BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini membahas tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian, serta sistematika penulisan.

2. BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini berisi tentang teori-teori yang berhubungan dengan pembahasan penelitian yang diperkuat dengan menunjukkan hasil penelitian sebelumnya. Teori-teori tersebut diperoleh dari buku-buku referensi atau sumber informasi lain yang terkait dengan pembahasan penelitian.

3. BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini berisi mengenai langkah-langkah yang dilakukan oleh penulis dalam melakukan penelitian dan penulisan laporan penelitian. Agar hasil yang dicapai tepat, maka diperlukan langkah-langkah penelitian yang terstruktur dan terarah, sehingga hasil yang diperoleh tidak menyimpang dari tujuan awal penelitian.

4. BAB IV ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi tentang analisis dari hasil pengamatan, pengumpulan dan pengolahan data sehingga hasil yang dicapai selama penelitian dan pembuatan laporan penelitian.

5. BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisi kesimpulan dari pokok-pokok bahasan yang disertai dengan saran-saran bagi pihak terkait sebagai objek penelitian untuk memperbaiki kekurangan yang ada dan untuk perkembangan dimasa yang akan datang.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Faktor Fisik

Faktor fisik adalah segala macam faktor yang terdapat dalam setiap bidang industri (Pabewan:2011). Faktor ini merupakan faktor-faktor yang dapat terjadi karena faktor diri sendiri, lingkungan, hubungan dengan orang lain, maupun fasilitas dalam bekerja. Menurut peneliti faktor fisik adalah segala macam faktor yang terdapat dalam suatu proyek, yang dapat diamati secara langsung dan dapat mempengaruhi produktivitas kerja seorang tukang. Berikut ini adalah faktor- faktor fisik menurut yang mempengaruhi produktivitas bongkar muat petikemas :

1. Sumber Daya Manusia (SDM)

Sumber daya manusia (SDM) merupakan individu yang produktif dan bekerja sebagai penggerak organisasi, baik itu organisasi yang ada di dalam suatu instansi atau perusahaan dan merupakan sumber daya yang tidak dapat di gantikan serta menjadi aset yang penting.

2. Peralatan Bongkar Muat

Alat yang dipakai untuk kegiatan bongkar muat barang dengan tujuan untuk menambah kecepatan bongkar muat, agar waktu yang diperlukan kapal untuk bertambat dapat dipersingkat.

3. Sistem dan Prosedur

Sistem merupakan bagian-bagian atau prosedur-prosedur yang saling berinteraksi antara satu dengan yang lainnya dalam rangkaian secara menyeluruh untuk berfungsi bersama-sama dalam dalam mencapai tujuan tertentu.

4. Container Yard (CY)

Lapangan Penumpukan Petikemas (Container Yard) adalah lapangan penumpukan yang diperuntukan sebagai tempat penyimpanan petikemas (container), dimana petikemas (container) disusun rapi memakai top leader atau side loader secara berbaris.

5. Produktivitas

Produktivitas Secara umum, arti produktivitas adalah kemampuan setiap orang, sistem, atau suatu perusahaan dalam menghasilkan suatu yang diinginkan dengan memanfaatkan sumber daya yang ada. Selain itu, arti produktivitas sendiri masih memiliki kandungan yang sama dengan daya produksi atau keproduktifan.

2.2 Sumber Daya Manusia

Pengertian Sumber Daya Manusia menurut Hasibuan 2019 berpendapat bahwa “Manajemen sumber daya manusia ialah yaitu merupakan ilmu serta seni mengatur hubungan dan peranan tenaga kerja agar efektif dan efisien membantu terwujudnya tujuan perusahaan, karyawan, dan masyarakat.”

Hamali, 2016 mengemukakan pendapatnya bahwa “Manajemen sumber daya manusia merupakan suatu pendekatan yang strategis terhadap keterampilan, motivasi, pengembangan dan manajemen pengorganisasian tenaga kerja.”

sedangkan menurut Michel Armstrong dalam (Hamali, 2016:1) mengatakan bahwa :

Manajemen Sumber Daya Manusia adalah suatu pendekatan terhadap manajemen manusia, yang berdasarkan empat prinsip dasar. Pertama, organisasi, sedangkan manajemen yang efektif adalah kunci keberhasilan organisasi

Menurut Tangkilisan dalam (Dahlan, Hasim, & Hamdan, 2017) Manajemen Sumber Daya Manusia merupakan faktor yang sangat penting dalam sebuah organisasi dengan skala besar maupun kecil, sumber daya manusia dipandang sebagai unsure yang sangat menentukan dalam proses pembangunan organisasi karena pengembangan kualitas pelayanan akan terealisasi apabila ditunjang oleh sumber daya manusia yang berkualitas.

Dalam kondisi lingkungan tersebut, manajemen dituntut untuk mengembangkan cara baru untuk mempertahankan anggota organisasi pada produktivitas tinggi serta mengembangkan potensinya agar memberikan kontribusi Summaksimal pada organisasi. Masalah sumber daya manusia yang kelihatannya hanya merupakan masalah intern dari suatu organisasi sesungguhnya mempunyai

hubungan yang erat dengan masyarakat luas sebagai pelayanan public yang diukur dari kinerja. (Dahlan et al.,2017)

Maka dari itu Manajemen Sumber Daya Manusia ialah komponen penting dalam kehidupan yang akan menunjang kebutuhan manusia baik dalam organisasi maupun individual. Kemudian dari sejumlah definisi dari MSDM di atas, dapat menjadi pendayagunaan sumber daya manusia yang diterapkan dalam fungsi-fungsi dari MSDM yang berupa perencanaan, rekrutmen dan seleksi, pengembangan sumber daya manusia, pengembangan karir, dan hubungan industrial lainnya.

Sumber Daya Manusia merupakan asset perusahaan yang sangat vital, karena itu peran dan fungsinya tidak dapat digantikan oleh sumber daya lainnya. SDM dalam perusahaan harus senantiasa berorientasi terhadap visi, misi, dan tujuan dan sasaran perusahaan. Untuk mencapai Visi, misi, dan tujuan tersebut tentu manusia harus memiliki nilai kompetensi dan karakteristik (Arifin 2017) Menurut Arifin (2017) terdapat lima indikator nilai dan kompetensi peran SDM yaitu:

1. Motivasi,
2. Sikap atau ciri bawaan,
3. Konsep diri,
4. Pengetahuan,
5. Skills.

2.3 Peralatan Bongkar Muat

Pesatnya perkembangan zaman di masa sekarang ini, menuntut kita untuk lebih professional dalam hal apapun, diantaranya efisiensi kita dalam hal bekerja dan berusaha. Namun dengan kemampuan manusia yang terbatas, maka perlu ditunjang dengan adanya pengoptimalisasian peralatan dan perlengkapan kantor yang dapat membantu mempermudah proses kerja yang ada. Dengan adanya pengoptimalisasian peralatan yang dapat membantu mempermudah proses kerja yang ada. Dengan adanya pengoptimalisasian peralatan, maka kita tidak perlu membuang-buang waktu dan tenaga yang banyak banyak untuk mengerjakan setiap pekerjaan yang ada, selain itu pekerjaan akan terlaksana dengan efektif dan efisien.

Ada beberapa definisi dari para ahli tentang pengertian peralatan antara lain :

- 1) Menurut Santoso (1998:143), mengatakan bahwa peralatan merupakan salah satu penunjang untuk menyelesaikan suatu pekerjaan dengan efisien
- 2) Menurut Wibowo Subekti (2013:15), mengatakan bahwa peralatan adalah alat atau perlengkapan yang dipakai dalam kantor guna kelancaran perusahaan, dalam melakukan atau melaksanakan kegiatan administrasinya.

Berdasarkan pendapat-pendapat di atas maka, dapat ditarik kesimpulan peralatan merupakan alat-alat atau mesin-mesin yang digunakan sebagai penunjang dalam menyelesaikan proses kerja secara efektif dan efisien. Dengan adanya peralatan dan perlengkapan kantor maka pekerjaan dapat terselesaikan dengan cepat, tepat dan mudah.

2.4 Bongkar Muat

2.4.1 Pengertian Bongkar Muat

Menurut Herry Gianto, Msc dan Capt Arso Martopo (2004:30) dalam bukunya yang berjudul pengoperasian pelabuhan laut, proses bongkar muat adalah kegiatan mengangkat, mengangkut serta memindahkan muatan dari kapal ke dermaga pelabuhan atau sebaliknya. Sedangkan proses bongkar muat barang umum di pelabuhan meliputi stevedoring, cargodoring, dan receiving atau delivery yang masing-masing dijelaskan dibawah ini :

1. Stevedoring

Selain foreman juga ada beberapa petugas yang lain yang membantu stevedore, yaitu :

- a. Cargo surveyor perusahaan PBM
- b. Petugas barang berbahaya
- c. Administrasi

2. Cargodoring

Menurut Herry Gianto, Msc dan Capt Arso Martopo (2004:30) dalam bukunya yang berjudul pengoperasian pelabuhan laut, cargodoring adalah

pekerjaan mengeluarkan barang atau muatan dari sling di lambung kapal di atas dermaga, mengangkat dan menyusun muatan di dalam gudang atau lapangan penumpukan dan sebaliknya.

3. Receiving atau delivery

Adalah pekerjaan mengambil barang atau muatan dari tempat penumpukan atau gudang hingga menyusunnya di atas kendaraan pengangkut ke luar pelabuhan atau sebaliknya.

Kegiatan receiving ini pada dasarnya ada dua macam, yaitu :

a. Pola muatan angkutan langsung

Adalah pembongkaran atau permuatan dari kendaraan darat langsung dari dan ke kapal.

b. Pola muatan angkutan tidak langsung

Adalah penyerahan atau penerimaan barang atau petikemas (container) setelah melewati gudang atau lapangan penumpukan.

Terlambatnya operasi delivery dapat terjadi disebabkan :

- 1) Cuaca buruk atau hujan waktu bongkar muat dari kapal
- 2) Terlambatnya angkutan darat, atau terlambatnya dokumen
- 3) Terlambatnya informasi atau alur dari barang
- 4) Perubahan dari loading point

2.4.2 Prinsip-prinsip Bongkar Muat

Dalam kegiatan bongkar muat ada 5 (lima) prinsip dan berikut ini adalah penjelasan mengenai prinsip-prinsip bongkar muat :

1. Melindungi kapal

Melindungi kapal berate menciptakan suatu keadaan dimana dalam melaksanakan kegiatan penanganan dan pengaturan muatan, kapal senantiasa tetap dalam kondisi yang baik, aman serta layak laut.

2. Melindungi Muatan

Yang dimaksud dengan melindungi muatan adalah menyangkut tanggung jawab pihak penanggung (Carrier) terhadap keselamatan muatan yang di buat dari suatu pelabuhan ke pelabuhan tujuannya dengan aman

sebagaimana kondisi muatan seperti saat penerimaannya tanggung jawab pihak pengangkut terhadap keselamatan muatan.

3. Pemanfaatan ruang muat semaksimal mungkin

Yang dimaksud dengan pemanfaatan ruang muat semaksimal mungkin adalah menyangkut penguasaan ruang rugi (broken stowe) yaitu pengaturan muatan yang dilakukan sedemikian rupa sehingga ruang muat yang tersedia dapat di isi dengan sebanyak mungkin dan ruang muat yang tidak terpakai dapat di tekan sekecil mungkin.

4. Bongkar muat secara cepat, teratur dan sistematis

Yang dimaksud bongkar muat secara cepat, teratur dan sistematis adalah menciptakan suatu proses kegiatan bongkar muat yang efisien dan efektif dalam penggunaan waktu serta biaya.

5. Melindungi ABK

Melindungi ABK dan buruh dapat dilakukan dengan melengkapi alat-alat bongkar muat yang sesuai dengan standart dan sesuai dengan jenis muatan yang dibongkar atau dimuat serta melengkapi ABK dan buruh dengan alat keselamatan.

2.5 Dokumen-Dokumen Dalam Aktivitas Bongkar Muat

Secara garis besar, dokumen tersebut dipilah menjadi dua macam, yaitu dokumen pemuatan dan dokumen pembongkaran barang.

2.5.1 Stevedoring dan Cargodoring

1. Manifest adalah daftar semua barang di atas kapal yang akan dibongkar disatu pelabuhan (merupakan rekapitulasi B/L untuk satu pelabuhan tujuan)
2. Stowage Plan adalah dokumen berupa gambar belahan kapal yang menunjukkan penempatan barang di atas kapal.
3. Hatch list adalah daftar barang yang dimuat pada masing-masing palka.
4. Dangerous Cargo adalah daftar barang-barang berbahaya yang di muat diatas kapal.

5. Damage Report adalah daftar barang-barang yang rusak yang dibongkar atau dimuat ke atau dari kapal.
6. Ship Particular adalah keterangan tentang bagian-bagian kapal (panjang atau lebar kapal, type Dreck dan SWLnya, Dead Weight Ton masing-masing palka) yang berkaitan dengan kegiatan bongkar atau muat.
7. N O R adalah Notice Of Readines yaitu Nota Kesiapan bahwa kapal menyatakan siap untuk dimuat atau dibongkar.
8. Tally Sheet adalah dokumen untuk menghitung jumlah coils yang dimuat atau dibongkar (termasuk catatan rusak kalau ada untuk pertanggung jawaban kepala atau gudang).
9. Time Sheet adalah dokumen untuk menghitung jumlah waktu efektif kegiatan bongkar atau muat, untuk pertanggung jawaban kepada owner / pencater.
10. Labour sheet adalah dokumen yang mencatat jumlah TKBM, jam efektif bekerja, peralatan yang digunakan untuk pertanggung jawaban kepada kapal.
11. Daylay Report adalah laporan hasil bongkar atau muat setiap harinya dibuat atas dasar Tally Sheet.
12. Balance Report adalah laporan tentang sisa barang di atas kapal yang belum terbongkar (akan dibongkar hari berikutnya) dibuat atas dasar dayly report.
13. Damage Report adalah laporan tentang barang rusak yang dibongkar atau dimuat dari atau ke kapal (jika ada), untuk pertanggung jawaban kepada kapal atau pelayaran.
14. Statement of Fact adalah berisikan semua kejadian kegiatan bongkar atau muat dari awal sampai selesai, untuk pertanggung jawaban kepada kapal atau pelayaran.
15. Short/Over Landed adalah berisikan keterangan tentang barang lebih atau kurang dibongkar atau dimuat dari kapal atau pelayaran.

16. Berita Acara serah Terima adalah dibuat setelah pekerjaan pembongkaran, pemuatan, pemasukan, pengeluaran selesai untuk pertanggung jawaban kepada kapal/Gudang Lini I.

2.5.2 Receiving dan Delivery

1. Shipping Instruction yaitu dibuat oleh pemilik barang (shipper) kepada pelayaran untuk mengapalkan barangnya.
2. Ijin Timbun (1.B) yaitu ijin timbun dari PT. Yang di tuju kepada pemilik barang/wakilnya.
3. Surat Pengantar Truck adalah surat pengantar dari pemilik barang ke gudang untuk masing-masing yang mengangkut.
4. Delivery Order adalah perintah dari pelayaran kepada gudang untuk mengeluarkan barang dari gudang.
5. Tally Sheet adalah dokumen yang dibuat untuk mencatat semua barang yang di muat atau bongkar dari dan ke atas kapal.
6. Berita Acara adalah sebuah dokumen legalitas untuk dijadikan sebagai bahan bukti suatu transaksi atau kegiatan atau kejadian tertentu.

2.6 Produktivitas

Produktivitas adalah suatu proses perencanaan untuk mencapai suatu tujuan berjalan sesuai yang telah di rencanakan tanpa ada masalah atau hambatan untuk menghambat proses suatu kegiatan yang telah direncanakan. (Hasan Sadly,2001:85)

2.6.1 Produktivitas Bongkar Muat

Produktivitas bongkar muat dari dan ke kapal adalah adanya TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat) dan sarana-sarana lain seperti alat bongkar muat, truck, dan keadaan jalan menuju gudang atau lapangan penumpukan.

1. TKBM adalah semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan setempat yang melakukan pekerjaan bongkar muat di pelabuhan.
2. Alat adalah fasilitas yang digunakan untuk menyelenggarakan bongkar muat dari dermaga ke kapal atau sebaliknya adapun fasilitas dan alat-alat penunjang bongkar muat tersebut adalah

- a. RTG (Rubber Tyred Gantry)
Adalah alat untuk mengangkat dan menurunkan petikemas yang mudah bergerak menjelajahi seluruh lapangan penumpukan dan juga mampu melayani 5 (lima) sampai 6 (enam) row dalam setiap block dengan ketinggian sampai 5 (lima) stack (tumpukan).
- b. Reach Stacker
Reach staker merupakan alat yang dirancang sebagai crane lapangan yang mobilitas pergerakannya melebihi top loader dimana dapat menjangkau samapai dengan 3 (tiga) row (baris) dan ketinggian sampai 5 (lima) stack (tumpukan) dan juga spreader yang dapat berputar hingga 90 derajat sehingga dapat mengangkat petikemas
- c. Head Truck Chasis
Merupakan suatu pasangan head truck dan chasis atau sering disebut truck trailer yang melakukan kegiatan pengangkutan di berbagai lokasi kegiatan mulai dari terminal, dari dan atau ke dermaga, Container Freight Station (CFS) lapangan penumpukan dan kegiatan lainnya yang masih berhubungan dengan pengangkutan petikemas.
- d. Fork lift
Forklift adalah alat angkut muatan dari dan ke dermaga dan di sekitar area terminal, di gudang atau lapangan penumpukan yang digunakan untuk melakukan kegiatan stuffing dan unstuffing (stripping) untuk menyusun muatan ke dalam petikemas.
- e. CC (Container Crane)
Berdiri dan berjalan di atas rel di pinggir dermaga dengan sumber tenaga listrik didarat atau mesin disel pembangkit tenaga listrik sendiri (on board power supplay), bergerak

secara Gantry Cranel/bergerak secara bergeser kekanan dan kekiri.

2.7 Pengertian Container atau Petikemas

Container atau petikemas adalah sebuah media penyimpanan yang berbentuk kotak atau persegi yang terbuat dari baja digunakan dalam proses pemindahan barang dari satu tempat ke tempat lain. Petikemas digunakan untuk menyimpan barang dan dapat diangkut dengan moda transportasi darat, air dan udara. Petikemas mempunyai karakteristik yang kuat, tahan cuaca dan dapat dipakai berulang-ulang. Dalam sejarahnya petikemas atau container dibuat oleh Malcom Mclean, Bapak petikemas di tahun 1950-an. Petikemas awalnya diangkut dengan menggunakan kapal tanker. Pada tahun 1960 petikemas masuk kedalam rute perdagangan internasional, diangkut kapal cargo dari New York ke Venezuela.

2.7.1. Ukuran Container

Menurut Subandi (1992:12), Ukuran Container dan jenis-jenis Container yang lazim digunakan untuk mengangkut muatan kering dalam angkutan melalui laut (freight container) adalah container yang berukuran 20 kaki dari 40 kaki.

Container ukuran 20 kaki lazim disebut 20 footer container, dan mempunyai ukuran :

Panjang	=	6,06 m
Lebar	=	2,44 m
Tinggi	=	2,44 m atau 2,59 m
Volume	=	31,04 m ³

Berat kosong Container biasanya tertulis pada dinding container, antara lain :

Container 20 kaki	=	2,810 atau 2,860 kg
Container 40 kaki	=	2,040 atau 1,720 kg

2.7.2 Status Container

Subandiberpendapat bahwa status petikemas secara umum antara lain sebagai berikut :

1. Less than Container Load (LCL)

Less than container load (LCL) adalah suatu istilah yang lazim digunakan dalam pengangkutan container yang menyatakan bahwa muatan tidak sepenuhnya dimuat secara container. Artinya dalam suatu container berisi macam-macam barang dengan pemilik barang (eksportir/importer) yang berlainan.

Istilah less than Container Load berate muatan dalam jumlah berapapun yang dimasukkan untuk diangkut dalam suatu container, pengangkut bertanggung jawab untuk mengepak dan membongkar dari container.

2. Full Container Load (FCL)

Full Container Load (FCL) adalah suatu istilah yang lazim digunakan dalam pengangkutan container yang menyatakan bahwa muatan sepenuhnya dimuat secara container. Artinya dalam suatu container berisis muatan penuh yang dimiliki oleh satu pemilik (Eksportir-Importir). Muatan di stuffed di gudang Eksportir (di pelabuhan muat) dan di unstaffed di gudang Importir (di pelabuhan tujuan). Jadi dengan kondisi FCL memungkinkan pengiriman muatan dalam container secara door to door.

Istilah “Full Container Load” (FCL) berate muatan yang dimuat dalam suatu container, Pengirim/Penerima barang bertanggung jawab mengepak dan membongkar container tersebut.

2.7.3 Jenis-Jenis Container

Internasional Standart Oerganization (ISO) membagi jenis container atau petikemas dalam 7 (tujuh) golongan yaitu :

1. Golongan Cargo Container

Adalah container atau petikemas yang dipakai untuk mengangkut muatan umum (General Cargo). Petikemas yang termasuk dalam General Cargo adalah

a. General Purpose Container

Petikemas yang digunakan untuk mengangkut cargo berupa barang-barang yang tidak mempunyai spesifikasi khusus ataupun penanganan khusus dapat menggunakan petikemas jenis ini.

b. Open Side Container

Petikemas ini mempunyai pintu disalah satu sisinya. Dipakai untuk mengangkut cargo yang mempunyai ukuran yang melebar atau melebihi lebar dari petikemas, misalnya cargo berupa mesin industry.

c. Open Top Container

Petikemas ini mempunyai bagian atas yang bisa dibuka. Digunakan untuk cargo yang mempunyai tinggi yang melebihi tinggi dari petikemas.

d. Ventilated Container

Petikemas ini mempunyai ventilasi dari sisi-sisinya. Digunakan untuk cargo yang memerlukan sirkulasi udara, misalnya untuk cargo atau muatan yang berupa biji kopi.

2. Thermal Container

Adalah petikemas yang dilengkapi dengan pengatur suhu. Petikemas yang termasuk Thermal adalah

a. Insulated Container

Petikemas jenis ini digunakan untuk cargo yang berupa yang membutuhkan perlakuan khusus untuk suhunya dengan mempertahankan suhu agar tidak terpengaruh dengan suhu di luar petikemas.

b. Reefer Container

Petikemas jenis ini digunakan untuk cargo yang memiliki suhu rendah (dingin) yang terkontrol. Biasanya digunakan untuk pengiriman barang-barang perishable atau yang mudah rusak atau busuk seperti daging, ikan, sayur dan buah-buahan agar dapat lebih tahan lama.

3. Tank Container

Petikemas jenis ini berupa tanki yang ditempatkan dalam kerangka petikemas yang digunakan untuk muatan, baik muatan cair (bulk liquid).

4. Dry Bulk Container

Petikemas jenis ini digunakan terutama untuk mengangkut muatan dalam bentuk curah (bulk cargo), seperti butiran, bahan pekan, rempah dan sebagainya.

5. Plat Form Container

Adalah petikemas yang terdiri dari lantai dasar. Petikemas yang termasuk kelompok ini adalah :

a. Flatrack Container

Petikemas jenis ini digunakan khususnya untuk muatan alat berat.

b. Platform Container

Petikemas jenis ini digunakan untuk muatan yang lebih besar dan beratnya melebihi standart muatan pada umumnya.

6. Collapsible Container

Petikemas yang khusus dibuat untuk muatan tertentu, seperti petikemas untuk muatan ternak (cattle container atau muatan kendaraan (auto container).

7. Air Mode Container

Petikemas yang khusus dibuat dan dipergunakan oleh pesawat terbang yang berbadan besar untuk mengangkut barang-barang penumpang atau air cargo melalui udara.

2.7.4 Proses Angkutan Petikemas

Angkutan barang dengan menggunakan petikemas dapat berlangsung beberapa cara :

1. Dari pelabuhan ke pelabuhan atau lebih dikenal dengan istilah "CY to CY" singkatan dari "Container Yard to Container Yard". Dalam system ini petikemas berangkat dari "Container Yard" di pelabuhan pemuatan dan mengakiri perjalanannya pada "Container Yard" di pelabuhan tujuan atau pelabuhan pembongkarannya. Dengan demikian muatan dibawa

dari gudang eksportir sudah dimuat dalam petikemas ataupun masih dalam kemasan biasa dan dimasukkan ke dalam petikemas (stuffing) di container yard yang ada di kawasan pelabuhan dan setibanya di pelabuhan tujuan/pembongkaran, petikemas yang bersangkutan segera ditimbun di container yang menunggu kedatangan importer. Setelah importer menyelesaikan prosedur dokumen muatan, maka muatan yang bersangkutan di pindahkan ke dalam truk atau gerbong kereta api yang akan membawanya ke gudang importer atau petikemas diangkut dengan chassis ke gudang importer.

2. Dalam cara pengapalan “CFS to CFS” (Container Freight Station to Container Freight Station) maka muatan dijemput di CFS pelabuhan pemuatan dan setelah petikemas yang membawanya tiba di pelabuhan tujuan/pembongkaran, segera menuju CFS setempat untuk men-stripping muatan yang bersangkutan tanpa menunggu importer bila importer tidak menginginkan barang-barang di stripping ke dalam CFS, harus memberitahukan maksudnya itu kepada Agen perusahaan pelayaran sebelum kedatangan kapal.
3. Dalam cara pengapalan “CFS to CY” maka muatan di stuffing di CFS pelabuhan pemuatan dan sesampainya di pelabuhan tujuan pembongkaran, petikemas yang bersangkutan ditimbun di container yard untuk di stripping setelah importirnya selesai formalitas penyelesaian dokumen muatan. Satu hal yang patut diperhatikan di sisni adalah bahwa petikemas ditimbun di CY tidak boleh di stripping oleh Agen Perusahaan Pelayaran tanpa sepengetahuan importer.
4. Dalam cara pengapalan “CY to CFS” maka petikemas berangkat dari container yard pelabuhan pemuatan dan sesampainya di pelabuhan tujuan/pemuatan, segera dibawa ke CFS dan muatan tersebut segera pula distripping ke dalam CFS tersebut tanpa memberitahukan importirnya.
5. Dalam cara pengapalan “door to door service” maka muatan berangkat dari container yard pelabuhan pemuatan dan sesampainya di pelabuhan tujuan/pemuatan, segera dibawa ke CFS dan muatan tersebut tetap tidak

dibuka sampai menyelesaikan seluruh rangkaian perjalanannya dan tiba di gudang di mana unstuffing/stripping dilakukan. Di Negara-negara yang administrasinya sudah terlanjur pemeriksaan Pabean dilakukan pada waktu stuffing (di gudang eksportir) sehingga lalu lintas angkutan petikemas menjadi lancar dan cepat. Untuk Indonesia hal seperti itu belum dapat dilaksanakan karena berbagai hambatan administratif, hambatan psikologis dan mental. Disebabkan hal tersebut maka petikemas “door to door” ke dan dari Indonesia tetap.

2.8 Sistem dan Prosedur

Sistem dan prosedur mempunyai beberapa definisi atau pengertian yang telah diuraikan atau didefinisikan oleh beberapa ilmuwan dalam ruang lingkup yang berbeda penekanannya. Berikut ini akan dijelaskan pengertian menurut beberapa definisi sebagai berikut:

Pengertian sistem dan prosedur menurut Mulyadi (2001 : 5) adalah sebagai berikut:

Sistem adalah suatu jaringan prosedur yang dibuat menurut pola yang terpadu untuk melaksanakan kegiatan pokok perusahaan. Sedangkan prosedur adalah suatu urutan kegiatan klerikal, biasanya melibatkan beberapa orang dalam satu departemen atau lebih, yang dibuat untuk menjamin penanganan secara seragam transaksi perusahaan yang terjadi berulang-ulang.

Pengertian sistem dan prosedur menurut Tata Subari (2004 : 18) adalah sebagai berikut:

Sistem adalah suatu jaringan prosedur yang dibuat menurut pola yang terpadu untuk melaksanakan kegiatan pokok perusahaan. Sedangkan prosedur adalah suatu urutan kegiatan klerikal, biasanya melibatkan beberapa orang dalam satu departemen atau lebih, yang dibuat untuk menjamin penanganan secara seragam transaksi perusahaan yang terjadi berulang-ulang. Pengertian sistem menurut Marshal Romney (2006 : 2) adalah sebagai berikut:

Sistem adalah merupakan rangkaian dari dua atau lebih komponen-komponen yang saling berhubungan, yang berinteraksi untuk mencapai suatu tujuan.

Pengertian sistem menurut James A. Hall (2007 : 6) adalah sebagai berikut:

Sistem adalah sekelompok dari dua atau lebih komponen atau subsistem yang saling berhubungan yang berfungsi dengan tujuan yang sama. Sistem merupakan suatu rangkaian peraturan tertentu yang terkoordinasi untuk mengendalikan semua aktifitas perusahaan. Adapun sistem dapat dibagi berdasarkan beberapa subsistem yaitu prosedur di mana antara yang satu dengan yang lainnya berguna untuk mengumpulkan informasi, mengelola dan menghasilkan informasi yang secara otomatis berguna untuk mengendalikan dan menilai hasil prestasi kerja perusahaan.

Maka dari itu prosedur-prosedur inilah yang digunakan untuk melaksanakan segala aktifitas-aktifitas perusahaan berdasarkan pedomannya. Pedoman itu terdiri dari peraturan-peraturan yang dikoordinasikan agar tercipta keseragaman dalam pekerjaan atau transaksi-transaksi yang terjadi berulang kali secara rutin.

2.9 Pengertian Lapangan (CY)

CY adalah lapangan yang digunakan untuk menumpuk (stacking) container yang dimuat di kapal atau dibongkar dari kapal baik full maupun empty. Untuk bongkaran container empty biasanya langsung dipindahkan oleh pemilik container ke depo container, karena menghindari biaya penimbunan di CY yang cukup tinggi dan progresif. Untuk melayani reefer container (pendingin), di CY harus dilengkapi dengan flag untuk penyambungan aliran listrik. Adapun pengertian lain CY atau yang biasa disebut lapangan penumpukan merupakan suatu tempat untuk penyimpanan sementara petikemas sebelum dimuat maupun yang sudah dibongkar atau menimbun dan meletakkan petikemas di lapangan secara teratur. Pada CY ini terdapat system cara pengaturan peti kemas atau yang biasa diistilahkan Access Liability terhadap lapangan penumpukan. Pada lapangan penumpukan ini terdapat begitu 7 banyak tipe dan jenis petikemas serta memiliki kapasitas daya tampung yang berbeda-beda. Lapangan penumpukan pada terminal container biasanya terbagi menjadi dua bagian yaitu: a. Lapangan penumpukan petikemas untuk muatan ekspor (pemuatan ke kapal) b. Lapangan Penumpukan petikemas untuk muatan impor(pembongkaran dari kapal) (Banu Santoso, 1988:106)

2.10 Penelitian Terdahulu

Penelitian dahulu digunakan sebagai pedoman dasar pertimbangan maupun perbandingan bagi peneliti dalam upaya memperoleh arah dan kerangka berfikir. Berikut adalah penelitian terdahulu yang dapat dijadikan bahan acuan bagi penelitian ini :

a) Rujukan Jurnal Penelitian Tiffany Dwi Januarly, Cundo Harimurti (2021)

Pada tabel 2.1. dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel kelancaran proses bongkar muat.

Tabel 2.1
Rujukan Penelitian Untuk Variabel
Kelancaran Proses Bongkar Muat.

Judul Artikel	Pengaruh Tata Letak Gudang Terhadap Kelancaran Proses Bongkar Muat Di Gudang PT. NCT
Penulis	Tiffany Dwi Januarly, Cundo Harimurti
Sumber	Jurnal Logistik Indonesia Vol. 5, No. 1, April 2021
Variabel Dan Indikator	Variabel Independen : (X.1) = Peralatan Bongkar Muat. Indikator = Jenis Alat Variabel Dependen : (Y) = Kelancaran Bongkar Muat Indikator = Kualitas Kerja
Metedo Analisis	Regresi Linier Sederhana
Hasil Penelitian	$Y = 5,917 + 0,874X$ Untuk mengetahui pengaruh tata letak gudang terhadap kelancaran bongkar muat, pada hasil perhitungan persamaan regresi linear sederhana $Y = 5,917 + 0,874X$, artinya maka setiap peningkatan variabel Tata letak gudang sebesar satuan maka variabel kelancaran bongkar muat pun akan meningkat 0,874 satuan pada constant sebesar 5,917. Maka hipotesis dari penelitian ini berdasarkan dari hasil uji T yaitu $t\text{-hitung} > t\text{-tabel}$ ($4,035 > 2,048$). Hal ini berarti H_0 ditolak dan H_1 diterima, atau terdapat pengaruh antara Tata letak gudang terhadap kelancaran bongkar muat
Hubungan Dengan Penelitian ini	Dari kesimpulan jurnal penelitian terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penulis yaitu variabel kelancaran bongkar muat dan perbedaan mendasar terletak

	pada objek penelitian dengan objek penelitian Tata Letak Gudang Terhadap Kelancaran Proses Bongkar Muat sedangkan penelitian ini dilakukan dengan objek penelitian kelancaran bongkar muat petikemas di PT Nilam Port Terminal Indonesia
--	--

b) Rujukan Jurnal Penelitian Larsen Barasa, April Gunawan Malau (2018)

Pada tabel 2.2. dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel peralatan bongkar muat.

Tabel 2.2
Rujukan Penelitian Untuk Variabel Peralatan Bongkar Muat

Judul Artikel	Pengaruh Penggunaan Peralatan Bongkar Muat terhadap Kelancaran Bongkar Muat di PT. Pelindo II Cabang Pontianak.
Penulis	Larsen Barasa, April Gunawan Malau
Sumber	Jurnal METEOR STIP Marunda, Vol. 11, No. 2 Desember 2018
Variabel Dan Indikator	Variabel Independen : (X.1) = Peralatan Bongkar Muat Indikator = Jenis Alat
Metode Analisis	Variabel Dependen : (Y) = Kelancaran Bongkar Muat Indikator = Kuantitas Kerja Regresi Linier Sederhana
Hasil Penelitian	$Y = 52,9 + 0,0052 X$ Analisis regresi linier sederhana didapatkan persamaan regresi hasil persamaan regresi $Y = -52,9 + 0,052 X$ dimana nilai $b = 0,052$ (positif) artinya jika peralatan bongkar muat (y) semakin baik naik menjadi 0,052 point
Hubungan Dengan Penelitian ini	Dari kesimpulan jurnal penelitian terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel peralatan bongkar muat dan perbedaan mendasar terletak pada objek penelitian dan periode pengamatan.

2.11 Hubungan Antar Variabel

2.11.1 Hubungan Antar Variabel SDM dengan Produktivitas B/M

Menurut penelitian saya, SDM memiliki tugas utama sebagai sumber daya manusia karena pegawai atau sumber daya manusia sangat mempengaruhi atau faktor utama produktivitas dalam kegiatan bongkar muat petikemas dengan tujuan supaya kegiatan Produktivitas dapat berjalan dengan lancar sebagaimana mestinya produktivitas bongkar muat petikemas. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Hasibuan (2012) meningkatnya output (hasil) yang sejalan dengan input (masukan). Jika produktivitas naik ini hanya dimungkinkan oleh adanya peningkatan efisiensi (waktu, bahan, tenaga) dan system kerja, teknik produksi dan adanya peningkatan keterampilan dari tenaga kerjanya.

2.11.2 Hubungan Antar Variabel Peralatan Bongkar Muat dengan Produktivitas B/M

Menurut penelitian saya, Kinerja suatu karyawan adalah suatu peningkatan kerja seseorang atau tingkat keberhasilan seseorang secara keseluruhan selama periode-periode tertentu didalam melaksanakan tugas dibandingkan dengan berbagai kemungkinan, seperti standar hasil kerja, target atau sasaran atau criteria yang telah ditentukan terlebih dahulu dan telah disepakati bersama. Atau dengan kata lain kinerja itu adalah sebuah semangat kerja baik hasilnya jelek maupun bagus tergantung dari individu masing-masing. Jerry Loggahan (2015:1-5) dalam penelitiannya “Pengaruh Peralatan Bongkar/Muat dan Kinerja Container Crane Terhadap Produktivitas B/M Petikemas DI JICT Tanjung Priok” menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang kuat antara peralatan bongkar/muat terhadap Produktivitas B/M petikemas.

2.11.3 Hubungan Sistem dan Prosedur Terhadap Produktivitas Bongkar Muat Petikemas

Dengan adanya system dan prosedur yang terarah dan tertib ini sangat mempengaruhi dari produktivitas kegiatan B/M petikemas dikarenakan ada system yang harus dilalui dan prosedur – prosedur yang harus ditaati karena ini merupakan pokok penting dari alur produktivitas bongkar atau muat petikemas.

2.11.4 Hubungan Lapangan (CY) Terhadap Produktivitas Bongkar Muat Petikemas

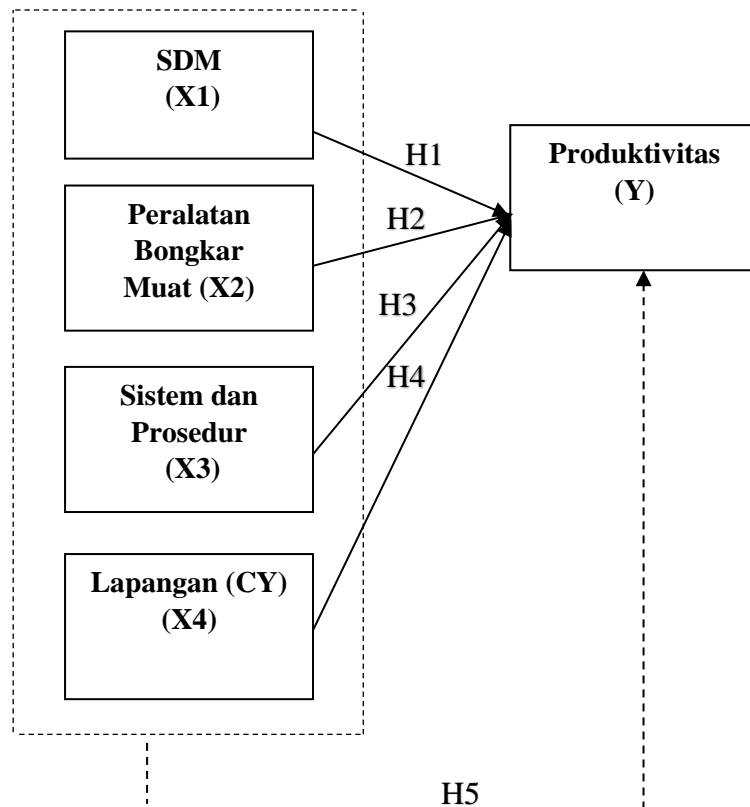
Dengan adanya CY atau lapangan penumpukan ini sangat berhubungan erat dan sangat berpengaruh dalam produktivitas bongkar muat petikemas karena tanpa CY atau lapangan penumpukan produktivitas bongkar muat tidak akan berjalan dengan lancar karena petikemas kemungkinan tidak dimuat atau dibongkar keluar dari pelabuhan secara langsung kemungkinan terjadi akan ditumpuk di CY lapangan penumpukan.

2.11.5 Hubungan SDM, Peralatan Bongkar Muat, Sistem dan Prosedur, Lapangan (CY) Terhadap Produktivitas B/M Petikemas

Dari keempat variabel diatas dapat dikatakan bahwa keempat variabel tersebut sangatlah berpengaruh terhadap produktivitas bongkar atau petikemas dan saling berhubungan satu sama lain.

2.12 Kerangka Pemikiran

Berdasarkan beberapa teori dan penelitian terdahulu diatas maka kerangka pemikiran dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.



Keterangan :

—————> = Parsial

- - - - -> = Simultan

Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran

2.13 Hipotesis

Berdasarkan pengamatan di lapangan dan studi literature maka dirumuskan hipotesis sebagai berikut :

H1 : Diduga terdapat pengaruh SDM parsial terhadap produktivitas bongkar atau muat petikemas di PT Nilam Port Terminal Indonesia.

- H2 : Diduga terdapat pengaruh peralatan bongkar muat secara parsial terhadap produktivitas bongkar atau muat petikemas di PT Nilam Port Terminal Indonesia.
- H3 : Diduga terdapat pengaruh system dan prosedur secara parsial terhadap produktivitas bongkar atau muat petikemas di PT Nilam Port Terminal Indonesia.
- H4 : Diduga terdapat pengaruh lapangan CY secara parsial terhadap produktivitas bongkar atau muat petikemas di PT Nilam Port Terminal Indonesia.
- H5 : Diduga terdapat pengaruh SDM, peralatan bongkar muat, system dan prosedur, lapangan CY secara simultan terhadap produktivitas bongkar atau muat petikemas di PT Nilam Port Terminal Indonesia.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian dan Lokasi Penelitian

3.1.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini menggunakan penelitian lapangan (Field Research) dan penelitian kepustakaan (Library Research). Penelitian Lapangan merupakan penelitian yang dilakukan dengan mengumpulkan data dan informasi yang diperoleh langsung dari responden. Sedangkan untuk pengertian penelitian kepustakaan merupakan metode pengumpulan data berdasarkan buku-buku, penelitian terdahulu, dan sumber data lainnya yang ada di perusahaan. Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif. Menurut Sugiyono (2009:13) metode penelitian kuantitatif dapat diartikan sebagai metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivism, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, teknik pengambilan sampel pada umumnya dilakukan secara random, pengumpulan data menggunakan instrument penelitian, analisis data bersifat kuantitatif atau statistic dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan.

Penelitian kuantitatif adalah suatu proses menemukan pengetahuan yang menggunakan data berupa angka sebagai alat menemukan keterangan mengenai apa yang ingin kita ketahui.

B. Lokasi Penelitian

- a. Tempat Penelitian : PT Nilam Port Terminal Indonesia (NPTI).
- b. Alamat : JL. Perak Timur No. 118 Surabaya

3.2 Populasi dan Sampel

3.2.1 Populasi

Populasi menurut Sugiyono (2009:17) populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan

karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Jadi populasi bukan hanya orang, tetapi juga objek dan juga benda-benda alam yang lain. Populasi juga bukan sekedar jumlah yang ada pada objek/subjek yang dipelajari, tetapi meliputi seluruh karakteristik atau sifat yang dimiliki oleh subjek atau obyek itu.

Sejalan dengan pengertian yang dikemukakan tersebut maka populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pegawai di PT Nilam Port Terminal Indonesia.

3.2.2 Sampel

Menurut Sugiyono (2019:91) Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Apabila peneliti melakukan penelitian terhadap populasi yang besar, sementara peneliti ingin meneliti tentang populasi tersebut dan peneliti memiliki keterbatasan dana, tenaga dan waktu, maka peneliti menggunakan teknik pengambilan sampel, sehingga generalisasi kepada populasi yang diteliti. Maknanya sampel yang diambil dapat mewakili atau representative bagi populasi tersebut. Objek yang akan diteliti dalam sampel disebut unit sampel.

Menurut Sugiyono (2012:105) pengertian sampel adalah sebagai berikut: 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 tersebut. Apa yang dipelajari dari sampel itu, kesimpulannya akan dapat diberlakukan untuk populasi. Untuk itu sampel yang diambil dari populasi harus betul-betul representative. Sampel ditentukan oleh peneliti berdasarkan pertimbangan masalah, tujuan, hipotesis, metode, dan instrument penelitian, disamping pertimbangan waktu, tenaga, dan pembiayaan. Untuk pengambilan jumlah sampel, dalam penelitian ini peneliti menggunakan rumus slovin yaitu dengan menetapkan pertimbangan-pertimbangan atau

kriteria-kriteria tertentu yang harus dipenuhi oleh sampel-sampel yang digunakan adalah karyawan PT. Terminal Nilam Port Indonesia.

3.3 Definisi Operasional Variabel

Untuk melakukan penelitian, peneliti dapat memahami informasi mengenai hal tersebut, yang selanjutnya ditarik kesimpulan variabel operasional ini sangat dibutuhkan untuk menentukan indikator. Variabel-variabel dalam penelitian ini yang perlu dioperasionalkan adalah sebagai berikut :

Tabel 3.1 Definisi Operasional Variabel

Variabel	Konsep Variabel	Indikator
SDM (X1)	SDM ialah manusia yang memiliki status kepegawaian dan personalia yang memiliki tugas pada porsi kerja dan jabatan masing-masing.	a. Pegawai Lapangan b. Pegawai Administrasi
Peralatan Bongkar Muat (X2)	Peralatan bongkar muat ialah sebuah alat yang digunakan sebagai alat pendukung kegiatan bongkar muat.	a. Head Truck b. Container Crane (CC)
Sistem dan Prosedur (X3)	Sistem dan prosedur ialah kumpulan jaringan kerja dari prosedur atau langkah-langkah yang saling berhubungan.	Prosedur penanganan Bongkar Muat
Lapangan CY (X4)	Container yard atau CY ialah tempat lapangan penumpukan petikemas.	Container atau petikemas
Produktivitas (Y)	Produktivitas ialah sebuah keahlian dalam suatu perusahaan untuk menghasilkan sesuatu yang diinginkan.	a. Kinerja kesesuaian SDM b. Efektivitas Bongkar muat

3.4 Metode dan teknik pengumpulan data

3.4.1 Metode penelitian

Menurut Sugiyono (2014:2) menjelaskan bahwa metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu.

Metode penelitian adalah langkah yang dimiliki dan dilakukan oleh peneliti dalam rangka untuk mengumpulkan informasi atau data serta melakukan investigasi pada data yang telah didapatkan tersebut. Maksudnya ialah bahwa pembahasan kali ini akan memberikan pemahaman yang komperhensif tentang penelitian. Terdapat dua jenis metode penelitian, yaitu penelitian kuantitatif dan metode kualitatif.

a. Metode Kualitatif

Adalah metode yang lebih menekankan pada aspek pemahaman secara mendalam secara mendalam terhadap suatu masalah daripada melihat permasalahan untuk penelitian generalisasi. Penelitian kualitatif merupakan penelitian yang digunakan untuk menyelidiki, menemukan, dan menggambarkan, dan menjelaskan kualitas atau keistimewaan dari pengaruh social yang tidak dapat dijelaskan, diukur, atau digambarkan melalui pendekatan kuantitatif.

Menurut Sugiyono (2014:10) metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat post positivism, digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah, (sebagai lawannya eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrument kunci, pengambilan sampel sumber data dilakukan secara purposive dan snowball, teknik pengumpulan dengan triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif atau kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna daripada generalisasi.

b. Metode Kuantitatif

Metode Kuantitatif adalah penelitian ilmiah yang sistematis terhadap bagian-bagian dan fenomena serta hubungan-hubungannya.

Menurut Sugiyono (2014:70) metode penelitian kuantitatif dapat diartikan sebagai metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, teknik pengambilan sampel pada umumnya dilakukan secara random, pengumpulan data menggunakan instrument penelitian, analisis data bersifat kuantitatif/statistik dengan tujuan untuk menguji

hipotesis yang telah ditetapkan. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan metode penelitian kuantitatif. Agar dapat diukur, variable-variabel tersebut harus konseptual, artinya variable tersebut didukung oleh teori-teori. Dengan demikian, akan lebih mudah mengukurnya karena indikator-indikatornya jelas di deskripsikan dalam teori-teori yang relevan. Variable dapat di-manage artinya data dengan mudah dapat dikumpulkan dan tersedianya atau bersedianya responden sebagai unit analisis untuk mengisi instrument penelitian. Untuk mengukur kinerja dan peralatan bongkar muat terhadap penanganan (handling) petikemas, maka diajukan pernyataan kepada responden sebanyak 37 buah pernyataan dengan 5 (lima) alternatif jawaban seperti diatas. Jawaban yang akan diukur dijabarkan menjadi indikator tersebut dijadikan sebagai titik tolak untuk menyusun item-item instrument penelitian yang berupa pernyataan (kuesioner).

3.4.2 Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang diperoleh dalam penelitian ini meliputi data primer dan data sekunder. Menurut Sugiyono (2014:120) data primer dan data sekunder sebagai berikut :

1. Sumber Primer adalah sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data
2. Sumber Sekunder adalah sumber yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data

3.4.3 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data ialah merupakan metode atau cara dimana dilakukan untuk mengumpulkan data. Metode menunjuk suatu cara sehingga dapat diperlihatkan penggunaannya melalui angket (kuesioner), pengamatan, dokumentasi, dan sebagainya.

A. Kuesioner (Angket)

Kuesioner adalah merupakan metode pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawabnya. Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang efisien bila peneliti tahu dengan pasti variabel yang akan diukur dan tahu apa yang bisa diharapkan dari responden. Prinsip penulisan angket sebagai teknik pengumpulan data, yaitu prinsip penulisan, pengukuran dan penampilan fisik.

B. Observasi

Arikunto berpendapat observasi seringkali diartikan sebagai suatu aktiva yang sempit, yakni memperhatikan sesuatu dengan menggunakan mata. Observasi sebagai metode pengumpulan data mempunyai ciri yang spesifik bila dibandingkan dengan metode-metode lain, ialah wawancara dan kuesioner. Kalau wawancara dan kuesioner selalu berkomunikasi dengan orang, maka observasi tidak terbatas pada orang, tetapi juga objek-objek lain. Teknik pengumpulan data dengan observasi digunakan bila, penelitian berkenaan dengan perilaku manusia, proses kerja, gejala alam dan bila responden yang diamati tidak terlalu besar. Dari segi proses pelaksanaan pengumpulan data, observasi dapat dibedakan menjadi partisipan observasi atau berperan serta dan non partisipan observasi.

1. Observasi berperan serta (partticipant observation)

Dalam partisipasi ini, peneliti terlibat dengan kegiatan sehari-hari orang yang sedang diamati atau yang digunakan sebagai sumber data penelitian.

2. Kalau dalam observasi partisipan peneliti terlibat dengan aktivitas orang-orang yang sedang diamati, maka dalam observasi nonpartisipan peneliti tidak terlibat dan hanya sebagai pengamat independen.

C. Dokumentasi

Sugiyono berpendapat bahwa dokumentasi merupakan sebuah catatan rangkaian peristiwa yang sudah terjadi dimasa lalu. Dokumentasi dapat

berbentuk tulisan, gambar, maupun berbagai karya yang menggambarkan dari seseorang pada peristiwa yang telah berlalu tersebut.

Dokumentasi juga bisa disebut sebagai metode untuk melakukan proses pengumpulan data yang melakukan penelitian pada berbagai macam dokumen yang berguna untuk bahan analisis. Dokumen tersebutlah yang dapat digunakan untuk pengumpulan data. Pengumpulan data sendiri terbagi menjadi dua macam, yaitu :

- 1) Dokumen Primer : ialah dokumen yang ditulis oleh pelaku secara langsung dalam terjadinya peristiwa tersebut contohnya : autobiografi
- 2) Dokumen sekunder : ialah dokumen yang ditulis secara tersirat berdasarkan laporan atau cerita orang lain. Contohnya : biografi.

3.4.4 Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian ialah alat dimana yang akan dipakai untuk mengumpulkan beberapa data, instrumen penelitian ini dapat berupa kuesioner, formulir observasi, formulir-formulir lain yang berkaitan dengan pencatatan data dan sebagainya.

Pada prinsipnya meneliti adalah melakukan pengukuran, maka harus ada alat ukur yang baik. Alat ukur dalam penelitian biasanya dinamakan instrument penelitian. Secara spesifik semua fenomena ini disebut variabel penelitian.

Menurut pendapat Sugiyono instrumen dalam penelitian sosial adalah sebagai berikut :

Instrument-instrumen dalam penelitian sosial memang ada yang sudah tersedia dan telah teruji validitas dan reliabilitasnya. Walaupun instrumen-instrumen tersebut sudah ada tetapi sulit untuk dicari, dimana harus dicari dan apakah bias dibeli atau tidak. Selain itu instrument-instrumen dalam bidang sosial walaupun telah teruji validitas analisis reliabilitasnya, tetapi bila digunakan untuk tempat tertentu belum tentu dapat

dan mungkin tidak valid dan reliabel lagi. Hal ini perlu dimaklumi karena gejala/fenomena sosial itu cepat berubah dan sulit dicari kesamaannya.

Berikut ini pengujian validitas dan reliabilitas instrument yang akan digunakan untuk penelitian :

A. Uji Validitas

Instrument dikatakan valid apabila instrument tersebut dapat dengan tepat mengukur apa yang hendak diukur. Dengan kata lain validitas berkaitan dengan ketepatan dengan alat ukur. Dengan instrument yang valid akan menghasilkan data yang valid pula.

Dengan penjelasan diatas disimpulkan bahwa instrument yang digunakan untuk mengevaluasi harus valid agar dapat memperoleh data yang valid. Untuk menguji validitas instrument, peneliti menggunakan korelasi product moment dengan bantuan program Statistical Package For the Social Scinces (SPSS)

Pengujian validitas instrumen penelitian dilakukan dengan menggunakan rumus korelasi product moment Pearson's, yaitu dengan cara mengkorelasikan tiap pertanyaan dengan skor total.

$$r = \frac{(\sum xy) - (\sum x \sum y)}{\sqrt{(n \sum x^2 - (\sum x)^2)(n \sum y^2 - (\sum y)^2)}}$$

Keterangan :

r = Koefisien korelasi X = Skor pertanyaan Y = Skor total

n = Jumlah sampel

Ketentuan : r hitung > r tabel, berarti pernyataan tersebut dinyatakan valid

r hitung < r tabel, berarti pernyataan tersebut dinyatakan tidak valid

Berdasarkan hasil pada analisis terdapat nilai kesinambungan (r hitung).

Jika r hitung hasilnya lebih besar dari r tabel maka instrument (pernyataan) tersebut valid dan dapat dilanjutkan pada penelitian.

Namun Jika r hitung lebih kecil dari r tabel, hal tersebut berarti

pernyataan hasil tidak valid. Pertanyaan tersebut harus dirubah atau direvisi.

B. Uji Reliabilitas

Setiap bagian pernyataan yang berbeda kuesioner, selain mengharuskan untuk valid juga dan harus reliabel. Menurut pendapat dari Sugiyono uji Reliabilitas adalah sejauh mana hasil pengukuran dengan menggunakan objek yang sama akan menghasilkan data yang sama akan menghasilkan data yang sama reliabilitas yang berarti sejauh mana hasil suatu pengukuran memiliki kepercayaan, keterandalan, keajengan, konsistensi, kestabilan yang dapat dipercaya. Hasil ukur dapat dipercaya apabila dalam beberapa kali pengukuran terhadap kelompok subjek yang sama diperoleh hasil yang relative sama. Reliabilitas (kehandalan) merupakan ukuran suatu kestabilan dan konsistensi responden dalam menjawab hal yang berkaitan dengan konstruk-konstruk pertanyaan yang merupakan dimensi suatu variabel dan disusun dalam suatu bentuk kuesioner. Uji reliabilitas dapat dilakukan secara bersama-sama terhadap seluruh butir pertanyaan atau pernyataan.

Pengujian kendala alat ukur dalam alat penelitian menggunakan reliabilitas metode alpha (α) yang digunakan metode Cronbach yakni

$$\alpha = \frac{kr}{1 + (k - 1)}$$

Keterangan :

α = koefisien reliabilitas

r = koefisien rata-rata korelasi antar variabel

k = jumlah variabel bebas dalam persamaan

3.5 Teknik Analisis Data

Metode analisis data adalah suatu metode yang digunakan untuk mengolah hasil penelitian guna memperoleh suatu kesimpulan. Dengan melihat kerangka pemikiran teoritis, maka teknis analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis kuantitatif dengan menggunakan analisis regresi linier berganda.

Oleh sebab itu peneliti pada saat akan memakai analisis regresi linier berganda peneliti harus menggunakan uji asumsi klasik terlebih dahulu jika sebelum menggunakan pengujian hipotesa, seperti uji normalitas, uji multikolinieritas, uji heterokedastisitas, dan uji autokorelasi.

3.5.1 Uji asumsi klasik

Uji asumsi klasik atas data yang akan diolah sebagai berikut :

A. Uji Normalitas

Uji normalitas adalah untuk menguji apakah nilai residual yang dihasilkan dari regresi terdistribusi secara normal atau tidak. Model regresi yang baik adalah yang memiliki nilai residual yang terdistribusi normal.

Uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, variable pengganggu atau residual memiliki distribusi normal. Untuk melakukan uji normalitas, peneliti dapat melakukannya melalui uji grafik dan uji statistic.

1. Uji Statistik

Uji normalitas dengan grafik seperti diterangkan sebelumnya, dapat menyesatkan apabila tidak dilakukan dengan teliti karena dapat saja secara visual kelihatan normal, tetapi secara statistic tidak. Untuk menghindari kelemahan ini, maka peneliti dianjurkan untuk juga menggunakan uji statistic. Biasanya menggunakan uji statistic non- parametrik, kolomogrov-smirnov.

Dasar pengambilan keputusan dengan menggunakan kolomogrov-smirnov ini adalah jika nilai $asymp, sig >$ nilai signifikansi (0,05) maka data disimpulkan berdistribusi normal.

B. Uji Multikolinieritas

Uji multikolinieritas digunakan untuk menguji apakah dalam model regresi ditemukan ada atau tidaknya korelasi antara variable bebas.

Menurut Imam Ghozali uji multikolinieritas bertujuan untuk menguji apakah model regresi ditemukan adanya korelasi antar variable bebas

(independent). Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi antara variable independen. Multikolinieritas juga dapat dilihat dari nilai tolerance dan lawannya variance inflation factor (vif). Kedua ukuran ini menunjukkan setiap variable independen manakah yang dijelaskan oleh variable lainnya.

Nilai cut off yang digunakan untuk menunjukkan adanya multikolinieritas adalah:

- 1) Jika nilai tolerance $< 0,10$ dan vif > 10 , maka terdapat korelasi yang terlalu besar di antara salah satu variable bebas dengan variable-variabel bebas yang lain
- 2) Jika nilai tolerance $> 0,10$ dan vif < 10 , maka tidak terjadi multikolinieritas

C. Uji Heteroskedastisitas

Uji Heteroskedastisitas digunakan untuk mengetahui ada atau tidaknya penyimpangan asumsi klasik heteroskedastisitas.

Uji Heteroskedastisitas juga digunakan untuk mengetahui ada atau tidaknya penyimpangan asumsi klasik yaitu adanya ketidaksamaan varian dari residual untuk semua pengamatan pada model regresi.

Uji Heteroskedastisitas adalah uji yang menilai apakah ada ketidaksamaan varian dari residual untuk semua pengamatan pada model regresi linear. Uji ini merupakan salah satu dari uji asumsi klasik yang harus dilakukan pada regresi linear. Apabila asumsi Heteroskedastisitas tidak terpenuhi, maka model regresi dinyatakan tidak valid sebagai alat peramalan.

Uji Heteroskedastisitas dalam penelitian ini dengan cara melihat uji glejser.

1) Uji Glejser

Menurut Ghazali (2011:142) salah satu cara untuk mendeteksi ada tidaknya heteroskedastisitas adalah dengan cara melakukan uji Glejser. Uji glejser mengusulkan untuk mereges nilai absolut

residual terhadap variable independen. Hasil probabilitas dikatakan signifikan jika nilai signifikasinya diatas tingkat kepercayaan 5%.

Uji glejser dilakukan dengan meregresikan variable-variabel bebas terhadap nilai absolut residualnya. Sebagai pengertian dasar, residual adalah selisih antara nilai observasi dengan nilai prediksi dan absolut adalah nilai mutlaknya.

Jika variable independen signifikan, secara statistic mempengaruhi variable dependen ($\text{sig} < 0,05$), maka ada indikasi heteroskedastisitas.

3.5.2 Analisis Regresi Linier Berganda (Multiple Regression Analysis)

Tentang analisis regresi linier berganda adalah sebagai berikut :

Analisis ini digunakan untuk mengetahui hubungan antara dua atau lebih variable independen (X_1, X_2, X_3, X_4, X_n) terhadap variable dependen (Y) secara serentak atau bersamaan. Koefisien ini menunjukkan seberapa besar hubungan yang terjadi antara variable independen (X_1, X_2, X_3, X_4, X_n) secara serentak atau bersama-sama terhadap variable dependen (Y)

Bila salah satu variable independen bertambah nilainya sebesar 1 unit dengan asumsi variable lainnya constant akan merubah nilai variable dependen. Selanjutnya untuk mengetahui seberapa kuat hubungan ketiga variable independen dengan handling petikemas dihitung korelasi berganda. Analisis korelasi berganda digunakan untuk menghitung derajat hubungan atau kekuatan hubungan variable X_1, X_2, X_3, X_4 dengan Y . Interpretasi koefisien korelasi adalah sebagai berikut :

Analisis regresi pada dasarnya adalah studi mengenai ketergantungan variabel dependen (terikat) dengan satu atau lebih variabel independen (variabel bebas), dengan tujuan untuk mengestimasi dan atau memprediksi rata-rata populasi atau nilai-nilai variabel independen yang diketahui Imam Ghozali (2011:96). Adapun bentuk persamaan regresi linier berganda yang digunakan dalam penelitian ini sebagai berikut :

$$Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \epsilon + \beta_2 X_3 + \epsilon + \beta_2 X_4 + \epsilon$$

Dimana :

Y	: Produktivitas B/M
α	: Konstanta
β_1, β_2	: Koefisien regresi
X1	: SDM
X2	: Peralatan Bongkar Muat
X3	: Sistem dan Prosedur
X4	: Lapangan (CY)
ε	: Standart Error

Bila salah satu variabel independen bertambah nilainya sebesar 1 unit dengan asumsi variabel lainnya constant akan merubah nilai variabel dependen. Selanjutnya untuk mengetahui seberapa kuat hubungan kelima variabel independen dengan produktivitas petikemas dihitung korelasi berganda. Analisis korelasi berganda digunakan untuk mengetahui derajat hubungan atau kekuatan hubungan variabel X1, X2, X3, X4 dengan Y.

3.5.3 Pengujian Hipotesis

Setelah data diperoleh, maka data tersebut selanjutnya diolah dan dianalisis pengujian sesuai dengan metode penelitian yang dibutuhkan, hal ini dimaksudkan agar mendapatkan gambaran yang jelas untuk memecahkan masalah yang sedang diteliti, sehingga mempermudah penulis untuk menganalisis dan menarik kesimpulan mengenai permasalahan yang dihadapi. Oleh karena itu dilakukan pengujian sesuai dengan metode penelitian yang dibutuhkan, yaitu uji koefisien determinasi, uji t dan uji f.

3.5.2 Uji Koefisien Determinasi (R²)

Koefisien determinasi (R²) pada intinya adalah untuk mengukur seberapa jauh kemampuan model yang digunakan dalam menerangkan variasi variable dependen Imam Ghozali (2013:97). Nilai koefisien determinasi adalah nol dan satu. Nilai (R²) yang kecil berarti kemampuan variable-

variabel independen dalam menjelaskan variasi variable dependen amat terbaas. Nilai yang mendekati satu berarti variable-variabel independen memberikan hamper semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variable dependen.

A. Uji Parsial (Uji t)

Uji t (t-test) pada dasarnya menunjukkan seberapa jauh pengaruh satu variable independen secara parsial (individu) terhadap variable dependen. Dengan taraf nyata $\alpha = 0,05$ Imam Ghozali (2013:97).

Hipotesis statistic yang dirumuskan adalah sebagai berikut:

- a. $H_0 : b_i = 0$ tidak ada pengaruh
- b. $H_a : b_i \neq 0$ ada pengaruh

Signifikan atau tidaknya pengaruh vaiabel independen terhadap variable dependen dilakukan dengan melihat probabilitas (nilai sig), dari rasio masing-masing variable independen pada taraf nyata

$\alpha = 0,05$, kesimpulan diterima atau ditolaknya H_0 dan H_a sebagai pembuktian adalah sebagai berikut :

- a. Jika nilai signifikansi $>$ dari pada 5% . atau H_0 diterima dan H_1 ditolak artinya variable bebas tidak berpengaruh signifikan terhadap variable terikat.
- b. Jika nilai signifikan $<$ dari pada 5%. Atau H_0 ditolak dan H_1 diterima artinya variable bebas berpengaruh signifikan terhadap variable terikat.

B. Uji Parsial (Uji f)

Uji f (f-test) pada dasarnya menunjukkan seberapa jauh pengaruh keseluruhan variable independen secara simultan terhadap variable dependen. Dengan taraf nyata $\alpha = 0,05$ Imam Ghozali (2013:110).

Hipotesis statistic yang dirumuskan adalah sebagai berikut :

- c. $H_0 : b_i = 0$ tidak ada pengaruh
- d. $H_a : b_i \neq 0$ ada pengaruh

Signifikan atau tidaknya pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen dilakukan dengan melihat probabilitas (nilai sig), dari rasio masing-masing variabel independen pada taraf nyata

$\alpha = 0,05$, kesimpulan diterima atau ditolaknya H_0 dan H_a sebagai pembuktian adalah sebagai berikut :

- c. Jika nilai signifikansi $>$ dari pada 5% . atau H_0 diterima dan H_1 ditolak artinya variabel bebas tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat.
- d. Jika nilai signifikan $<$ dari pada 5%. Atau H_0 ditolak dan H_1 diterima artinya variabel bebas berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat.

BAB IV

ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Perusahaan

Perkembangan lingkungan global kelautan Indonesia mencakup tiga dimensi pokok, yaitu : upaya peningkatan perekonomian melalui perdagangan bebas antar negara ; perkembangan teknologi dan informasi ; serta hubungan antar negara dalam rangka mengembangkan jalur perekonomian dengan mengoptimalkan peran Indonesia yang berada di posisi garis silang pelayaran dunia.

Wujud dari tiga dimensi pokok dalam perkembangan lingkungan global kelautan Indonesia tersebut ialah adanya PT PELINDO yang memiliki beberapa pelabuhan diberbagai provinsi Indonesia salah satunya ialah Jawa Timur. Di Jawa Timur terdapat pelabuhan Tanjung Perak yang memiliki beberapa terminal salah satunya ialah Terminal yang berfokus pada bidang mobilitas petikemas yaitu PT Nilam Port Terminal Indonesia.

PT Nilam Port Terminal Indonesia merupakan perusahaan terminal yang bergerak pada bidang bongkar muat dengan cara menjalankan dan mengorganisir lapangan tempat aktivitas penumpukan petikemas di PT Nilam Port Terminal Indonesia milik PT PELINDO. Sistem pelayanan jasa terminal yang diselenggarakan oleh PELINDO Regional Jawa Timur dalam hal ini Terminal Nilam guna menjamin kepastian fasilitas terminal berupa alokasi dermaga 320 m untuk tempat bertambat dan kegiatan bongkar muat petikemas bagi kapal-kapal milik atau keagenan sesuai schedule atau line up yang ditetapkan oleh PELINDO Regional Jawa Timur. Seiring dengan kegiatan kerja di suatu pelabuhan adalah kegiatan yang bersifat kompleks artinya tidak hanya satu macam saja kegiatan yang ada di sana, mulai dari yang sederhana sampai yang berskala internasional sebagai contoh pengiriman barang antar pulau (domestik) sampai dengan mengeksport dan mengimpor barang dari dan ke luar negeri. Khususnya di pelabuhan utama yang merupakan pintu gerbang perekonomian Negara kita dan sebagian besar kegiatan ekonomi di Negara kita dilakukan melalui pelabuhan laut.

Penanganan bongkar muat petikemas untuk arus barang harus sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang ditetapkan, dengan adanya ketentuan-ketentuan tersebut diharapkan sama penanganan bongkar muat dapat melaksanakan ketentuan tersebut agar tercipta kelancaran arus barang dan keharmonisan dalam bekerja. Tetapi prakteknya penanganan bongkar muat tidak selalu dilakukan dengan aman dan benar, tidak sedikit dari mereka yang mengabaikannya. Kebanyakan semua dari perusahaan bongkar muat hanya mementingkan keuntungan saja tanpa memperhatikan dan memikirkan dampak-dampak yang akan timbul bila penanganan bongkar muat dilakukan secara tidak aman dan tidak benar atau tidak sesuai dengan ketentuan. Maka dalam hal ini fungsi dari kegiatan bongkar muat dapat menjalankan tugas-tugas sangat besar terhadap pelayanan kapal dan bongkar muat petikemas mulai dari kapal tiba di pelabuhan hingga sampai kapal berangkat.

Dengan adanya sistem kegiatan bongkar muat petikemas ini tentu akan lebih mempermudah kelancaran arus barang karena semua sudah terorganisir dengan baik. Tetapi jika pada saat kurang maksimalnya kegiatan bongkar muat di Nilam Port Terminal Indonesia (NPTI) ini, semua jadwal Rencana penetapan Bongkar Muat telah dibuat dengan baik dari hasil meeting di kantor cabang PELINDO Regional Jawa Timur dan semoga tidak ada kerusakan apapun pada kegiatan bongkar muat seperti kerusakan barang dalam petikemas di atas kapal atau kerusakan pada spreader CC (container crane), kalau pun terjadi kerusakan barang dalam petikemas di dermaga harus diturunkan lagi ke chassis head truck untuk di check dan difoto kerusakan barangnya sama foreman PELINDO dan foreman pelayaran, terus laporan pada plainer PELINDO Regional Jawa Timur untuk dibuatkan berita acara kerusakan barang setelah itu berita acara dibuatkan 2 lampiran untuk diserahkan ke foreman PELINDO dan foreman pelayaran, setelah itu foreman pelayaran konfirmasi ke kantor pelayaran bahwa barang yang rusak dalam petikemas ini masih bisa dimuat atau tidak, kalau pun barang tidak bisa dimuat barang tersebut akan dikembalikan ke depo lagi, kalau pun barang masih bisa dimuat di atas kapal pihak pelayaran harus ACC dan berita acara diserahkan ke pihak kapal agar tahu di pelabuhan tujuan bahwa barang tersebut rusak, kalau pun terjadi kerusakan pada spreader CC (container crane) pihak PELINDO

secepatnya membutuhkan pihak mekanik parvey untuk diperbaiki agar tidak terjadi keterlambatan pada kegiatan bongkar muat tersebut.

4.2 Visi dan Misi PT Nilam Port Terminal Indonesia

4.2.1 Visi PT Nilam Port Terminal Indonesia

Menjadi salah satu Terminal Pelabuhan terbaik di Indonesia yang unggul di Availability dan Reliability dalam menyediakan layanan bagi pelanggan untuk mendukung ekonomi Indonesia

4.2.2 Misi PT Nilam Port Terminal Indonesia

1. Menyediakan jasa Terminal Pelabuhan yang berkualitas dengan cepat, aman, dan telusur.
2. Menjalankan proses bisnis yang efisien, efektif, dan berbasis teknologi modern dengan memperhatikan OHSAS 18001:2007 dan lingkungan.
3. (Keselamatan, Kesehatan Kerja, dan Lingkungan) serta ISPS (Internasional Ship and Port Security).
4. Menyediakan jasa Terminal Pelabuhan dengan peralatan yang prima memberikan nilai tambah pada stake holder untuk mendukung peningkatan pertumbuhan perekonomian Indonesia.

4.3 STRUKTUR ORGANISASI



Gamabr 4.1
Struktur Organisasi PT Nilam Port Terminal Indoneisa

4.3.1 Tugas Dan Tanggung Jawab

1. General Manager

General Manager memiliki tugas untuk bertanggung jawab terhadap seluruh bagian dalam suatu perusahaan. Tugas tersebut ialah memimpin setiap bagian atau unit pada bidang secara keseluruhan. Dalam tugas tersebut General Manager harus memberi keputusan serta tanggung jawab guna tercapainya suatu tujuan pada perusahaan dan sebagai pengatur kekuasaan seluruh kewajiban dan tugas-tugas dalam perusahaan.

2. Divisi Human Resource of Development and General Affairs (HRD dan GA)

Divisi Human Resource of Development and General Affairs (HRD dan GA) memiliki tanggung jawab dalam keorganisasian perusahaan yang meliputi setiap personil perusahaan dari dimulainya tenaga kerja masuk perusahaan, pengembangan tenaga kerja hingga sumber daya manusia yang mumpuni sesuai dengan kriteria yang dibutuhkan oleh perusahaan.

3. Divisi Teknik

Divisi Teknik memiliki tanggung jawab terhadap seluruh peralatan dan perawatan semua bagian pendukung aktivitas bongkar muat serta divisi operasional. Produktivitas bongkar muat dari dan ke kapal adalah adanya TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat) dan sarana-sarana lain seperti alat bongkar muat, truck, dan keadaan jalan menuju gudang atau lapangan penumpukan.

4. Divisi Operasional

Divisi Operasional yaitu divisi yang memiliki tanggung jawab atas seluruh kegiatan bongkar muat seperti penerimaan barang, pemuatan barang, pengembalian barang, pengiriman barang, hingga penumpukan barang agar proses pengiriman barang dapat

berjalan dengan baik. Divisi operasional ini terbagi menjadi beberapa tugas yaitu :

a. Asisten Manager Operasional dan Planner

Yaitu divisi yang menangani serta membantu divisi operasional untuk melaksanakan pengawasan serta pekerjaan-pekerjaan lain guna membantu divisi manager operasional hal tersebut bertujuan agar perencanaan kinerja operasional berjalan dengan baik.

b. Administrasi Coordinator

Yaitu memiliki tanggung jawab untuk mencatat seluruh kegiatan operasional (rekap) yang meliputi penerimaan barang, pemuatan barang, pengembalian barang, pengiriman barang, hingga penumpukan barang sebagai bahan laporan ke pusat atau PT PELINDO. Tidak hanya itu tugas administrasi coordinator yang lain ialah membuat dan mencatat seluruh aktivitas karyawan mulai dari absensi hingga jam kerja karyawan serta mencatat inventaris seluruh barang-barang yang ada pada kegiatan operasional, membuat data permintaan barang, hingga melakukan perintah kegiatan kesehatan dan keselamatan kerja.

c. CY Coordinator

Yaitu tanggung jawab dalam lingkup seluruh kegiatan karyawan dimulai dari mengecek persiapan karyawan dalam setiap bidang, melakukan koordinasi sebelum menjalankan tugas terhadap karyawan, menerima laporan dari karyawan, melakukan pemantauan aktivitas karyawan pada pelaksanaan bongkar muat dari awal progres hingga akhir untuk menyesuaikan prosedur, sampai memecahkan masalah dan memberikan solusi jika muncul permasalahan pada proses bongkar muat.

d. Foreman Kapal

Foreman Kapal yaitu karyawan yang memiliki tanggung jawab pada instruksi dan perintah dari koordinator untuk melakukan kegiatan proses bongkar muat, menjamin kegiatan proses bongkar muat sesuai dengan rencana, hingga melakukan pengawasan terhadap proses bongkar muat dari diterimanya barang sampai dengan pemuatan barang diatas kapal.

e. Foreman Lapangan (Stackman)

Foreman Lapangan (Stackman) memiliki tanggung jawab untuk merencanakan hingga melaksanakan proses penumpukan barang di container yard agar sesuai dengan rencana dan prosedur yang ada pada perusahaan. Dimulai dari mencatat barang yang datang, melakukan pemeriksaan barang, hingga memberikan laporan jika terdapat barang yang rusak.

f. Operator RTG

Operator RTG memiliki tanggung jawab untuk melaksanakan tugas setelah menerima instruksi kerja dari koordinator lapangan mengenai pelaksanaan kerja lapangan agar sesuai dan berjalan dengan baik serta menginstruksikan teknis penggunaan alat mekanisme perusahaan.

g. Operator Head Truck

Operator Head Truck bertanggung jawab dalam melakukan kegiatan lapangan setelah menerima instruksi dari koordinator lapangan dari mencatat seluruh jumlah container dari dermaga yang masuk kedalam hingga memberi laporan jika ada kendala-kendala atau ketidaksesuaian teknis dalam proses pengangkutan container.

h. Asisten Manager Operasional Repo dan Planner

Asisten Manager Operasional Repo dan Planner adalah bagian yang bertugas merancang kegiatan perencanaan administrasi repo.

i. Administrasi Repo

Administrasi Repo yaitu bagian yang bertanggung jawab atas semua data mulai dari kegiatan rekapitulasi, input, serta melampirkan data atau dokumen dalam kegiatan bongkar muat.

j. Foreman Repo

Foreman Repo yaitu bagian yang melakukan komunikasi atau koordinasi terhadap bagian pengiriman bagian operator maupun bagian lapangan.

5. Divisi Financial & Accounting

Divisi Financial & Accounting pada divisi ini memiliki tanggung jawab atas kegiatan-kegiatan yang berlangsung dengan melibatkan biaya perusahaan.

6. Divisi Logistic dan Workshop

Divisi Logistic dan Workshop pada divisi memiliki tanggung jawab untuk merencanakan serta menetapkan kegiatan logistic atau pengiriman yang dijalankan oleh perusahaan.

4.2 Karakteristik Responden

Pemberi responden pada penelitian ini ialah pegawai pada bagian lapangan PT Nilam Port Terminal Indonesia yang memiliki jumlah 125 orang yang terdiri dari 75 orang pada bagian lapangan sedangkan 50 orang pada bagian administrasi/kantor.

4.2.1 Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Berikut merupakan penjelasan yang disajikan berupa tabel responden pada PT Nilam Port Terminal Indonesia.

Tabel 4.1
Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Jumlah	Dalam %
Laki-Laki	62	49,6%
Perempuan	63	50,4%
Jumlah	125	100%

Sumber: data primer diolah, 2022

Berdasarkan tabel diatas menunjukkan bahwa responden berjenis kelamin laki-laki sebanyak 62 orang dengan jumlah presentase 49,6% dan responden berjenis kelamin perempuan berjumlah 63 orang dengan presentase 50,4%. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa responden memiliki mayoritas jenis kelamin perempuan.

4.4.2 Karakteristik Responden Berdasarkan Usia

Tabel 4.2
Responden Berdasarkan Usia

Usia	Jumlah	Dalam %
< 20 Tahun	48	38,4%
21-30 Tahun	52	41,6%
31-40 Tahun	23	18,4%
41-50 Tahun	5	4%
> 50 Tahun	0	0%
Jumlah	125	100%

Sumber: data primer diolah, 2022

Berdasarkan tabel diatas menunjukkan bahwa responden usia < 20 tahun sebanyak 48 orang dengan jumlah presentase 38,4%, usia 21-30 tahun sebanyak 52 orang dengan jumlah presentase 41,6%, usia 31-40 tahun sebanyak 23 orang dengan jumlah presentase 18,4%, usia 41-50 tahun sebanyak 5 orang dengan jumlah presentase 4%, usia > 50 tahun sebanyak 0 orang dengan jumlah presentase 0%,. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa responden memiliki mayoritas usia 21-30 tahun.

4.5 Deskriptif Variabel Penelitian

Analisis deskriptif dicantumkan guna memberikan gambaran analisis macam-macam karakteristik yang dimiliki responden dan jawaban responden pada pernyataan-pernyataan yang disajikan pada kuesioner yang telah dijawab. Berikut variabel yang digunakan pada penelitian ini SDM (X1), peralatan bongkar muat (X2), sistem dan prosedur (X3), lapangan CY (X4), produktivitas (Y).

4.5.1 Analisis Deskriptif Variabel SDM (X1)

Berikut merupakan penjelasan tentang variabel SDM (X1) yang merupakan salah satu variabel bebas yang akan dijabarkan pada Tabel 4.3 yaitu :

Tabel 4.3
Tabel Analisis Deskriptif Variabel SDM (X1)

No.	Pernyataan	SKALA NILAI					Total
		SS	S	N	TS	STS	
1	Saya memiliki kemampuan akademik yang sesuai antara pendidikan dengan pekerjaan	16	64	32	12	1	125
		12,8%	51,2%	25,6%	9,6%	0,8%	100%
2	Diperlukan kesesuaian antara skill dengan pekerjaan yang dimiliki sekarang ini	32	58	21	13	1	125
		25,6%	46,4%	16,8%	10,4%	0,8%	100%
3	Dalam pembagian tugas diperlukan menata uraian jabatan yang telah ada sesuai dengan keahlian masing-masing	27	71	21	4	2	125
		21,6%	56,8%	16,8%	3,2%	1,6%	100%
4	Saya bersedia untuk bekerja secara team work	35	60	23	5	2	125
		28%	48%	18,4%	4%	1,6%	100%
5	Saya bersedia menerima resiko atas pelaksanaan tugas jabatan tersebut	32	76	15	1	1	125
		25,6%	60,8%	12%	0,8%	0,8%	100%
6	Saya mempunyai skill dalam melaksanakan tugas	20	71	29	5	0	125
		16%	56,8%	23,2%	4%	0%	100%

No.	Pernyataan	SKALA NILAI					Total
		SS	S	N	TS	STS	
	yang menggunakan teknologi						

Sumber: data primer diolah, 2022

Tabel diatas menunjukkan penjelasan bahwa pada variabel SDM (X1) yang dijawab oleh responden dari PT Nilam Port Terminal Indonesia bahwa jawaban pernyataan ke satu yang menunjukkan setuju sebanyak 64 dengan presentase 51,2%, pernyataan ke dua yang menunjukkan setuju sebanyak 58 dengan presentase 46,4%, pernyataan ke tiga yang menunjukkan setuju sebanyak 71 dengan presentase 56,8%, pernyataan ke empat yang menunjukkan setuju sebanyak 60 dengan presentase 48%, pernyataan ke lima yang menunjukkan setuju sebanyak 76 dengan presentase 60,8%, pernyataan ke enam yang menunjukkan setuju sebanyak 71 dengan presentase 56,8%.

4.5.2 Analisis Deskriptif Variabel Peralatan Bongkar Muat (X2)

Berikut merupakan penjelasan tentang variabel peralatan bongkar muat (X2) yang merupakan salah satu variabel bebas yang akan dijabarkan pada Tabel 4.4 yaitu :

Tabel 4.4
Tabel Analisis Deskriptif Variabel Peralatan Bongkar Muat (X2)

No.	Pernyataan	SKALA NILAI					Total
		SS	S	N	TS	STS	
1	Tersedianya fasilitas peralatan bongkar muat yang memadai dan mumpuni berupa HMC, RTG, RS, STS, FL, dan HEAD TRUCK dan CHASSIS	16	72	33	4	0	125
		12,8%	57,6%	26,4%	3,2%	0%	100%
2	Tersedianya alat bantu handling petikemas seperti sling wire,	19	77	25	3	1	125
		72%	61,6%	20%	2,4%	0,8%	100%

No.	Pernyataan	SKALA NILAI					Total
		SS	S	N	TS	STS	
	spreader, forklift, ganco, dan lain-lain						
3	Menyediakan biaya pemeliharaan yang cukup	33	67	23	2	0	125
		26,4%	53,6%	18,4%	1,6%	0%	100%
4	Kondisi peralatan bongkar muat dalam keadaan baik dan siap untuk digunakan	42	66	17	0	0	125
		33,6%	52,8%	13,6%	0%	0%	100%
5	Penggunaan peralatan kerja cukup aman untuk mendukung setiap pekerjaan	42	67	15	1	0	125
		33,6%	53,6%	12%	0,8%	0%	100%
6	Personil teknisi standby setiap saat	39	63	21	2	0	125
		31,2%	50,4%	16,8%	1,6%	0%	100%

Sumber: data primer diolah, 2022

Tabel diatas menunjukkan penjelasan bahwa pada variabel peralatan bongkar muat (X2) yang dijawab oleh responden dari PT Nilam Port Terminal Indonesia bahwa jawaban pernyataan ke satu yang menunjukkan setuju sebanyak 72 dengan presentase 57,6%, pernyataan ke dua yang menunjukkan setuju sebanyak 77 dengan presentase 61,6%, pernyataan ke tiga yang menunjukkan setuju sebanyak 67 dengan presentase 53,6%, pernyataan ke empat yang menunjukkan setuju sebanyak 66 dengan presentase 52,8%, pernyataan ke lima yang menunjukkan setuju sebanyak 67 dengan presentase 53,6%, pernyataan ke enam yang menunjukkan setuju sebanyak 63 dengan presentase 50,4%

4.5.3 Analisis Deskriptif Variabel Sistem dan Prosedur (X3)

Berikut merupakan penjelasan tentang variabel sistem dan prosedur (X3) yang merupakan salah satu variabel bebas yang akan dijabarkan pada Tabel 4.5 yaitu :

Tabel 4.5
Tabel Analisis Deskriptif Variabel Sistem dan Prosedur (X3)

No.	Pernyataan	SKALA NILAI					Total
		SS	S	N	TS	STS	
1	Perusahaan mempunyai sistem dan prosedur yang menggambarkan pemisahan fungsi	19	76	23	5	2	125
		15,2%	60,8%	18,4%	4%	1,6%	100%
2	Sistem dan prosedur perusahaan dibuat secara tertulis dan rinci	33	75	15	2	0	125
		26,4%	60%	12%	1,6%	0%	100%
3	Sistem dan prosedur tersebut disosialisasikan kepada seluruh pegawai perusahaan tersebut	41	64	15	4	1	125
		32,8%	51,2%	12%	3,2%	0,8%	100%
4	Perusahaan memilih karyawan dengan sistem dan prosedur bertujuan mendapat karyawan yang kompeten dalam bidang pekerjaan	40	62	22	0	1	125
		32%	49,6%	17,6%	0%	0,8%	100%
5	Penanganan bongkar muat konsisten dengan sop yang sudah ada	39	64	20	1	1	125
		31,2%	51,2%	16%	0,8%	0,8%	100%
6	Perusahaan mempunyai sispro pelaporan kegiatan bongkar muat petikemas	36	63	20	4	2	125
		28,8%	50,4%	16%	3,2%	1,6%	100%
7	Sispro diperlukan IT yang cukup dan sesuai kebutuhan	42	63	19	1	0	125
		33,6%	50,4%	15,2%	0,8%	0%	100%

Sumber: data primer diolah, 2022

Tabel diatas menunjukkan penjelasan bahwa pada variabel sistem dan prosedur (X3) yang dijawab oleh responden dari PT Nilam Port Terminal Indonesia bahwa jawaban pernyataan ke satu yang menunjukkan setuju sebanyak 76 dengan presentase 60,8%, pernyataan ke dua yang menunjukkan

setuju sebanyak 75 dengan presentase 60%, pernyataan ke tiga yang menunjukkan setuju sebanyak 64 dengan presentase 49,6%, pernyataan ke empat yang menunjukkan setuju sebanyak 62 dengan presentase 51,2%, pernyataan ke lima yang menunjukkan setuju sebanyak 64 dengan presentase 50%, pernyataan ke enam yang menunjukkan setuju sebanyak 63 dengan presentase 50,4%, pernyataan ke tujuh yang menunjukkan setuju sebanyak 63 dengan presentase 50,4%.

4.5.4 Analisis Deskriptif Variabel Lapangan CY (X4)

Berikut merupakan penjelasan tentang variabel lapangan CY (X4) yang merupakan salah satu variabel bebas yang akan dijabarkan pada Tabel 4.6 yaitu :

Tabel 4.6
Tabel Analisis Deskriptif Variabel Lapangan CY (X4)

No.	Pernyataan	SKALA NILAI					Total
		SS	S	N	TS	STS	
1	Memiliki fasilitas lapangan penumpukan petikemas yang cukup	25	84	15	1	0	125
		20%	67,2%	12%	0,8%	0%	100%
2	Fasilitas lapangan penumpukan petikemas (container yard) yang dimiliki dapat operasikan dengan maksimal	29	74	22	0	0	125
		23,2%	59,2%	17,6%	0%	0%	100%
3	Menumpuk dan menempatkan petikemas dan peralatan sesuai dengan ketentuan yang berlaku	38	65	20	1	1	125
		20,4%	52%	16%	0,8%	0,8%	100%
4	Tempat penampungan petikemas dan reefer container	30	66	25	3	1	125
		24%	52,8%	20%	2,4%	0,8%	100%
5	Menampung petikemas yang baru dibongkar dari kapal	33	65	26	1	0	125
		26,4%	52%	20,8%	0,8%	0%	100%

No.	Pernyataan	SKALA NILAI					Total
		SS	S	N	TS	STS	
	dan hendak dikerjakan lebih lanjut						

Sumber: data primer diolah, 2022

Tabel diatas menunjukkan penjelasan bahwa pada variabel lapangan CY (X4) yang dijawab oleh responden dari PT Nilam Port Terminal Indonesia bahwa jawaban pernyataan ke satu yang menunjukkan setuju sebanyak 84 dengan presentase 67,2%, pernyataan ke dua yang menunjukkan setuju sebanyak 74 dengan presentase 59,2%, pernyataan ke tiga yang menunjukkan setuju sebanyak 65 dengan presentase 52%, pernyataan ke empat yang menunjukkan setuju sebanyak 66 dengan presentase 52,8%, pernyataan ke lima yang menunjukkan setuju sebanyak 65 dengan presentase 52%.

4.5.5 Analisis Deskriptif Variabel Produktivitas (Y)

Berikut merupakan penjelasan tentang variabel produktivitas (Y) yang merupakan salah satu variabel terkait yang akan dijabarkan pada Tabel 4.7 yaitu :

Tabel 4.7
Tabel Analisis Deskriptif Variabel Produktivitas (Y)

No.	Pernyataan	SKALA NILAI					Total
		SS	S	N	TS	STS	
1	Waktu yang diberikan untuk melaksanakan bongkar muat petikemas sesuai dengan target yanditetapkan perusahaan	24	75	25	1	0	125
		19,2%	60%	20%	0,8%	0%	100%
2	Target produktivitas bongkar muat petikemas	33	67	23	2	0	125
		26,4%	53,6%	18,4%	1,6%	0%	100%
3	Setiap keluhan saat penanganan petikemas ditangani	46	54	23	2	0	125
		36,8%	43,2%	18,4%	1,6%	0%	100%

No.	Pernyataan	SKALA NILAI					Total
		SS	S	N	TS	STS	
	secara maksimal dan profesional						
4	Menyiapkan tempat penumpukan petikemas, B3, OD	37	62	25	1	0	125
		29,6%	49,6%	20%	0,8%	0%	100%
5	Membedakan penumpukan petikemas bongkar dan muat	39	62	21	3	1	125
		31,2%	49,6%	16,8%	2,4%	0,8%	100%
6	Mempunyai perencanaan penumpukan petikemas muat	44	55	25	0	1	125
		35,2%	44%	20%	0%	0,8%	100%

Sumber: data primer diolah, 2022

Tabel diatas menunjukkan penjelasan bahwa pada variabel produktivitas (Y) yang dijawab oleh responden dari PT Nilam Port Terminal Indonesia bahwa jawaban pernyataan ke satu yang menunjukkan setuju sebanyak 75 dengan presentase 60%, pernyataan ke dua yang menunjukkan setuju sebanyak 67 dengan presentase 53,6%, pernyataan ke tiga yang menunjukkan setuju sebanyak 54 dengan presentase 43,2%, pernyataan ke empat yang menunjukkan setuju sebanyak 62 dengan presentase 49,6%, pernyataan ke lima yang menunjukkan setuju sebanyak 62 dengan presentase 49,6%, pernyataan ke enam yang menunjukkan setuju sebanyak 55 dengan presentase 44%.

4.6 Analisis Data

Untuk melakukan pengumpulan data primer untuk penelitian ini, kuesioner disebar kepada 125 pegawai PT Nilam Port Terminal Indonesia. Hal tersebut bertujuan digunakan menguji data yang akan dikumpulkan dengan menggunakan berbagai metode. Data yang dapat dipercaya harus disediakan oleh penelitian ini. Tes pertama adalah angket yang meliputi uji validitas dan realibilitas. Uji asumsi klasik yang juga memuat uji heteroskedastisitas, multikolinearitas, dan normalitas merupakan uji kedua. Menganalisis banyak regresi linier berfungsi sebagai tes ketiga. Pengujian keempat adalah pengujian hipotesis, yang mungkinkan uji t

untuk penentuan parsial dan uji F untuk penentuan bersama-sama (simultan). Berikut ini merupakan hasil tesnya :

4.6.1 Uji Validitas dan Uji Reliabilitas

Uji Validitas dan Uji Reliabilitas digunakan untuk mengukur hasil pengumpulan data tersebut valid atau reliabel. Maka dari itu proses uji validitas harus menggunakan ambang signifikan 0,05. Dengan jumlah 30 responden.

a. Uji Validitas

Penggunaan uji validitas dalam penelitian berfungsi untuk mengetahui hasil dalam mengukur jawaban responden.

Tabel 4.8
Hasil Pengujian Uji Validitas Variabel SDM (X1)

Item Pernyataan	r-hitung	r-product tabel	keterangan
X1.1	0,816	0,2960	VALID
X1. 2	0,688	0,2960	VALID
X1.3	0,835	0,2960	VALID
X1.4	0,670	0,2960	VALID
X1. 5	0,751	0,2960	VALID
X1.6	0,535	0,2960	VALID

Pada table 4.8 dapat disimpulkan bahwa nilai r hitung masing-masing item sudah diperoleh dari hasil olah data pada tabulasi jawaban responden. Hal tersebut dibuktikan oleh hasil uji validitas menggunakan SPSS yang menghasilkan kesimpulan bahwa nilai r hitung > r table berdasarkan uji signifikan sebesar 0,05. Sehingga dapat disimpulkan bahwa hasil dari beberapa item diatas dinyatakan valid karena nilai r hitung > 0,2960

Tabel 4.9
Hasil Pengujian Uji Validitas Variabel Peralatan Bongkar Muat (X2)

Item Pernyataan	r-hitung	r-product tabel	keterangan
X1.1	0, 735	0,2960	VALID
X1. 2	0,765	0,2960	VALID
X1.3	0,804	0,2960	VALID

Item Pernyataan	r-hitung	r-product tabel	keterangan
X1.4	0,871	0,2960	VALID
X1.5	0,430	0,2960	VALID
X1.6	0,687	0,2960	VALID

Pada table 4.9 dapat disimpulkan bahwa nilai r hitung masing-masing item sudah diperoleh dari hasil olah data pada tabulasi jawaban responden. Hal tersebut dibuktikan oleh hasil uji validitas menggunakan SPSS yang menghasilkan kesimpulan bahwa nilai r hitung $>$ r table berdasarkan uji signifikan sebesar 0,05. Sehingga dapat disimpulkan bahwa hasil dari beberapa item diatas dinyatakan valid karena nilai r hitung $>$ 0,2960

Tabel 4.10
Hasil Pengujian Uji Validitas Variabel
Sistem dan Prosedur (X3)

Item Pernyataan	r-hitung	r-product tabel	keterangan
X1.1	0,698	0,2960	VALID
X1.2	0,659	0,2960	VALID
X1.3	0,827	0,2960	VALID
X1.4	0,798	0,2960	VALID
X1.5	0,737	0,2960	VALID
X1.6	0,727	0,2960	VALID
X1.7	0,633	0,2960	VALID

Pada table 4.10 dapat disimpulkan bahwa nilai r hitung masing-masing item sudah diperoleh dari hasil olah data pada tabulasi jawaban responden. Hal tersebut dibuktikan oleh hasil uji validitas menggunakan SPSS yang menghasilkan kesimpulan bahwa nilai r hitung $>$ r table berdasarkan uji signifikan sebesar 0,05. Sehingga dapat disimpulkan bahwa hasil dari beberapa item diatas dinyatakan valid karena nilai r hitung $>$ 0,2960

Tabel 4.11
Hasil Pengujian Uji Validitas Variabel Lapangan CY (X4)

Item Pernyataan	r-hitung	r-product tabel	keterangan
X1.1	0,805	0,2960	VALID
X1.2	0,861	0,2960	VALID
X1.3	0,898	0,2960	VALID
X1.4	0,873	0,2960	VALID
X1.5	0,760	0,2960	VALID

Pada table 4.11 dapat disimpulkan bahwa nilai r hitung masing-masing item sudah diperoleh dari hasil olah data pada tabulasi jawaban responden. Hal tersebut dibuktikan oleh hasil uji validitas menggunakan SPSS yang menghasilkan kesimpulan bahwa nilai r hitung $>$ r table berdasarkan uji signifikan sebesar 0,05. Sehingga dapat disimpulkan bahwa hasil dari beberapa item diatas dinyatakan valid karena nilai r hitung $>$ 0,2960

Tabel 4.12
Hasil Pengujian Uji Validitas Variabel Produktivitas (Y)

Item Pernyataan	r-hitung	r-product tabel	keterangan
X1.1	0,856	0,2960	VALID
X1.2	0,845	0,2960	VALID
X1.3	0,739	0,2960	VALID
X1.4	0,702	0,2960	VALID
X1.5	0,620	0,2960	VALID
X1.6	0,648	0,2960	VALID

Pada table 4.12 dapat disimpulkan bahwa nilai r hitung masing-masing item sudah diperoleh dari hasil olah data pada tabulasi jawaban responden. Hal tersebut dibuktikan oleh hasil uji validitas menggunakan SPSS yang menghasilkan kesimpulan bahwa nilai r hitung $>$ r table berdasarkan uji signifikan sebesar 0,05. Sehingga dapat disimpulkan bahwa hasil dari beberapa item diatas dinyatakan valid karena nilai r hitung $>$ 0,2960

b. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas ialah suatu uji untuk mengukur pernyataan dengan tujuan sebagai index dalam suatu variabel. Hasil jawaban responden menunjukkan tidak mengalami perubahan atau berubah-ubah dengan syarat nilai Cronbach's alpha $>0,60$ dinyatakan reliabel dan begitu pula sebaliknya Cronbach's alpha $< 0,60$ dinyatakan tidak reliabel.

Tabel 4.13
Hasil Uji Realiabilitas

Variabel	<i>Cronbach's Alpha</i>	Kriteria	keterangan
SDM (X1)	0,812	0,6	RELIABEL
PBM (X2)	0,805	0,6	RELIABEL
SDP(X3)	0,847	0,6	RELIABEL
LCY(X4)	0,890	0,6	RELIABEL
PRODUKTIVITAS(Y)	0,833	0,6	RELIABEL

Pada table 4.13 menjelaskan bahwa table memiliki hasil uji yang reliabel dengan menggunakan SPSS yang menunjukkan bahwa nilai *Cronbach's Alpha* $>0,60$ sehingga dapat disimpulkan bahwa variable SDM, peralatan bongkar muat, sistem dan prosedur, lapangan CY, dan produktivitas dinyatakan reliabel.

4.7 Uji Asumsi Klasik

4.7.1 Uji Normalitas

Pada penelitian uji normalitas, residual atau variabel pengganggu bertujuan meneliti model regresi. Peneliti dapat mengatakan normal apabila yang dilakukan uji normalitas mampu melihat adanya normal probability plot dengan melakukan perbandingan distribusi normal dan kumulatif. Distribusi normal dapat menentukan garis lurus pada satu diagonal data residual dan plotting akan melakukan perbandingan pada diagonal.

Sesuai prinsip normalitas diketahui untuk mengetahui penyebaran (titik) yang diperoleh data terhadap grafik pada sumbu diagonal dengan mengethui residual dan histogramnya, penentuan dalam mengambil

keputusan ialah dapat dilihat terhadap penyebaran data di sekitar diagonal garis dan menunjukkan arah garis, grafik histogramnya mengikuti distribusi pola normal, model regresi ini maka dapat dikatakan asumsi normalitas. Apabila penyebaran jauh dari diagonal dan tidak mengikuti atau histogram grafik tidak mengikuti pola distribusi normal, dapat dikatakan asumsi tidak normalitas.

Tabel 4. 14
Hasil Uji Normalitas
One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		SDM	Peralatan Bongkar Muat	Sistem & Prosedur	Lapangan	Produktivitas
N		125	125	125	125	125
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	3.49976	3.9956	3.9391	3.5818	3.8834
	Std. Deviation	.56231	.46261	.53788	.56747	.48214
Most Extreme Differences	Absolute	.098	.099	.094	.096	.104
	Positive	.058	.055	.074	.046	.104
	Negative	-.099	-.099	-.094	-.096	-.098
Kolmogorov-Smirnov Z		1.251	1.251	1.186	1.219	1.321
Asymp. Sig. (2-tailed)		.086	.087	.120	.103	.061

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

Hasil uji normalitas menunjukkan bahwa semua variabel penelitian mempunyai nilai signifikansi lebih besar dari 0,05 pada ($\text{sig} > 0,05$), sehingga dapat disimpulkan bahwa data penelitian berdistribusi normal.

4.7.2 Uji Multikolinearitas

Tabel 4.15
Hasil Uji Multikolinieritas
Regression
Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Sistem & prosedur, SDM, Peralatan bongkar maut Lapangan Produktivitas	.	Enter

a. Dependent Variable: Produktivitas

b. All requested variables entered.

Model		Collinearity Statistics	
		Tolerance	VIF
1	(Constant)		
	SDM	.802	1.245
	Peralatan bongkar maut	.753	1.329
	Sistem & prosedur	.755	1.325
	Lapangan	.789	1.346
	Produktivitas	.814	1.327

Bedasarkan tabel diatas terlihat bahwa semua variabel mempunyai nilai toleransi diatas 0,1 dan nilai VIF dibawah 10, sehingga dapat disimpulkan bahwa model regresi pada penelitian ini tidak terjadi multikolinieritas.

4.7.3 Uji Heteroskedastistas

Tabel 4.16
Uji Heteroskedastistas
Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	1.701	.486		3.502	.001
	SDM	-.189	.118	-.141	-1.600	.112
	Peralatan bongkar maut	-.043	.105	-.037	-.406	.983
	Sistem & prosedur	-.002	.099	-.002	-.021	.685
	Lapangan	-.023	.116	-.006	-.056	.786
	Produktivitas	-.014	.067	-.016	-.042	.892

a. Dependent Variable: abs_res

Tabel diatas menunjukkan bahwa semua memiliki nilai signifikan lebih besar dari 0,05 sehingga dapat disimpulkan bahwa model regresi pada penelitian ini tidak terjadi heteroskedasitas

4.8 Uji Regresi Linier Berganda

Penelitian ini menggunakan uji regresi linier berganda guna mengetahui hubungan antar variabel, yaitu variabel bebas dan variabel terikat. Berikut analisis regresi linier berganda secara SPSS :

Tabel 4.17
Hasil Uji Linier Berganda

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	1.889	3.668		-.515	.608
SDM	.306	.120	.523	2.556	.012
Peralatan bongkar maut	.433	.116	.457	3.748	.000
Sistem & prosedur	.435	.196	.511	2.222	.029
Lapangan	.456	.182	.502	2.231	.016

Sehingga model persamaan regresi yang diperoleh yaitu :

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + b_4X_4$$

$$Y = 1,889 + 0,306X_1 + 0,433X_2 + 0,435X_3 + 0,436X_4$$

Model regresi tersebut mengandung arti :

1. Nilai konstanta sebesar 1,889 yang berarti bahwa, jika SDM (X₁), peralatan bongkar muat (X₂), sistem & prosedur (X₃) sama dengan nol maka nilai produktivitas (Y) adalah sebesar 1,889 sesuai dengan nilai konstanta
2. Koefisien regresi X₁ (SDM) dari perhitungan linear berganda didapat nilai koefisien (b₁) = 0,306 hal ini berarti setiap ada peningkatan pada SDM (X₁) sebesar 1%, maka produktivitas (Y) juga akan meningkat sebesar 0,306 sesuai dengan nilai X₁.
3. Koefisien regresi X₂ (peralatan bongkar muat) dari perhitungan linear berganda didapat nilai koefisien (b₂) = 0,433 hal ini berarti setiap ada peningkatan pada peralatan bongkar muat (X₂) sebesar 1%, maka produktivitas (Y) juga akan meningkat sebesar 0,433 sesuai dengan nilai X₂.
4. Koefisien regresi X₃ (sistem & prosedur) dari perhitungan linear berganda didapat nilai koefisien (b₃) = 0,435 hal ini berarti setiap ada peningkatan pada sistem & prosedur (X₃) sebesar 1%, maka produktivitas (Y) juga akan meningkat sebesar 0,435 sesuai dengan nilai X₃.
5. Koefisien regresi X₄ (lapangan) dari perhitungan linear berganda didapat nilai koefisien (b₄) = 0,436 hal ini berarti setiap ada peningkatan pada lapangan (X₄) sebesar 1%, maka produktivitas (Y) juga akan meningkat sebesar 0,436 sesuai

dengan nilai X4.

4.9 Uji Deteriminasi Berganda

Uji determinasi berganda pada penelitian ini ialah untuk mengetahui besar hubungan atau korelasi variabel penelitian pada regresi model penelitian ini. Hal tersebut juga bertujuan untuk menghitung kedekatan garis regresi pada data yang sebenarnya yang dapat dilihat melalui uji determinasi berganda yang dapat dilihat pada table berikut :

Tabel 4.18
Hasil Uji Determinasi Berganda
Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.360 ^a	.529	.042	1.352

a. Predictors: (Constant), Sistem & prosedur, SDM, Peralatan bongkar maut

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa bahwa nilai Adjusted R square sebesar 0,529. Hal itu berarti bahwa pengaruh variable X1, X2,X3 dan X4 secara simultan terhadap variable Y adalah sebesar 52,9%.

4.10 Uji Hipotesis

4.10.1 Uji t Parsial

Penelitian ini menggunakan uji t parsial guna mengetahui pengaruh secara parsial atau sendiri. Berikut merupakan hasil uji parsial menggunakan SPSS :

Tabel 4.19
Hasil Uji t Parsial
Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	1.889	3.668		-.515	.608
	SDM	.306	.120	.523	2.556	.012
	Peralatan bongkar muat	.433	.116	.457	3.748	.000
	Sistem & prosedur	.435	.196	.511	2.222	.029
	Lapangan	.456	.182	.502	2.231	.016

1. SDM, nilai t hitung sebesar 2,556 artinya SDM secara parsial berpengaruh signifikan terhadap produktivitas. Nilai beta 0,523 atau 52,3% menunjukkan bahwa SDM memiliki pengaruh sebesar 52,3% terhadap produktivitas
2. Peralatan Bongkar Muat, nilai t hitung sebesar 3,748 Artinya Peralatan Bongkar Muat secara parsial berpengaruh signifikan terhadap loyalitas pelanggan. Nilai beta 0,557 atau 45,7% menunjukkan bahwa Peralatan Bongkar Muat memiliki pengaruh sebesar 45,7% terhadap produktivitas
3. Sistem & Prosedur, nilai t hitung sebesar 2,222 Artinya Sistem & Prosedur berpengaruh signifikan terhadap loyalitas pelanggan. Nilai beta 0,511 atau 51,1% menunjukkan bahwa Sistem & Prosedur memiliki pengaruh sebesar 51,1% terhadap produktivitas
4. Lapangan, nilai t hitung sebesar 2,231 Artinya lapangan berpengaruh signifikan terhadap loyalitas pelanggan. Nilai beta 0,501 atau 50,2% menunjukkan bahwa Sistem & Prosedur memiliki pengaruh sebesar 51,1% terhadap produktivitas

4.10.2 Uji F Simultan

Penelitian ini menggunakan uji f simultan guna mengetahui pengaruh setiap variabel SDM, peralatan bongkar muat, sistem dan prosedur, lapangan CY, serta produktivitas. Berikut merupakan hasil uji simultan menggunakan SPSS :

Tabel 4.20
Hasil Uji f Simultan
ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	670,878	4	167.719	15.519	.000 ^b
	Residual	1051.082	95	.		
	Total	1721.960	99			

a. Dependent Variable: Kepuasan konsumen

b. Predictors: (Constant), sistem & prosedur, SDM, Peralatan bongkar maut

Berdasarkan output di atas dapat dilihat bahwa nilai F hitung adalah 15,159 dan nilai sig sebesar 0,000. Nilai f tabel adalah sebesar 2,312, maka dapat

diambil kesimpulan bahwa variabel independen berpengaruh terhadap variabel dependen.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Tujuan pada penelitian dimaksud untuk menentukan serta memahami pengaruh produktivitas Sumber Daya Manusia (SDM), Peralatan Bongkar Muat, Sistem dan Prosedur, serta Lapangan *Container Yard* (CY) pada PT. Nilam Port Terminal Indonesia. Hasil penelitian ini telah dihitung menggunakan teknik SPSS. Maka dari itu dalam penelitian ini dapat disimpulkan bahwa :

1. Variabel SDM (X 1) Secara parsial berpengaruh signifikan terhadap produktivitas. Nilai beta 0,523 atau 52,3% menunjukkan bahwa SDM memiliki pengaruh sebesar 52,3% terhadap produktivitas
2. Variabel Peralatan Bongkar Muat (X 2) secara parsial berpengaruh signifikan terhadap terhadap produktivitas. Nilai beta 0,557 atau 55,7% menunjukkan bahwa Peralatan Bongkar Muat memiliki pengaruh sebesar 55,7% terhadap produktivitas.
3. Variabel Sistem dan Prosedur (X 3) Prosedur berpengaruh signifikan terhadap terhadap produktivitas. Nilai beta 0,511 atau 51,1% menunjukkan bahwa Sistem & Prosedur memiliki pengaruh sebesar 51,1% terhadap produktivitas
4. Variabel Lapangan *Container Yard* (X 4) berpengaruh signifikan terhadap terhadap produktivitas. Nilai beta 0,501 atau 50,2% menunjukkan bahwa Lapangan *Container Yard* memiliki pengaruh sebesar 51,1% terhadap produktivitas.
5. Variabel SDM (X 1), Peralatan Bongkar Muat (X 2), Sistem dan Prosedur(X 3), serta Lapangan *Container Yard* (X 4) secara simultan memiliki pengaruh signifikan terhadap produktivitas (Y) pada aktivitas bongkar muat di PT. Nilam Port Terminal Indonesia.

5.2 Saran

Berikut saran penulis sebagai bahan pertimbangan bagi perusahaan dan penelitian diantara lain :

1. Dalam beberapa aspek yang ada pada variabel SDM memilih sangat tidak setuju pada pernyataan kemampuan akademik yang sesuai antara pendidikan dengan pekerjaan. Dari pernyataan diatas penulis berpendapat bahwa saran untuk perusahaan supaya lebih selektif dalam memilih pegawai khususnya pada tenaga SDM karena ini sangat mempengaruhi kinerja perusahaan bilamana kemampuan SDM pada saat bekerja tidak sinkron dengan pekerjaan atau tugas yang akan dijalankan misalnya seperti operator head truck atau sopir truck trailer yang kurang handal dalam mengemudikan truck yang akan mempengaruhi produktivitas.
2. Komunikasi efektif dan kordinasi perencanaan yang matang sebelum kegiatan bongkar muat berlangsung merancang beberapa plan untuk mengantisipasi terjadinya hal-hal diluar dugaan pada kegiatan bongkar muat berlangsung nantinya.

DAFTAR PUSTAKA

- Amril.2016. "Pengaruh Pelayanan Kapal dan Kinerja Operator Terhadap Handling Petikemas Di JICT Terminal Priok".Jurnal Magister Manajemen,Vol.2,No.1:1-14.
- Aunillah,Azza,Yusmar,& Nur Rini.2016."The Influence of Container Crane Productivity and The Ship Call Frequency On The Cargo Handling Performance", JRMSI-Jurnal Riset Manajemen Kepelabuhanan,Vol.3,No.1-13.
- Barnabas, L Peter dan Nirmalawati.2012."Produktifitas Tenaga Kerja dan Peralatan Terhadap System Bongkar Muat Di Pelabuhan Pantolan",Jurnal Emba:Jurnal Riset Ekonomi, Manajemen, dan Bisnis,Vol.3,No.4:225-224.
- Ghozali,Imam.2011.Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program IBMSPSS16. Semarang : Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Hasibuan.2012. Manajemen Sumber Daya Manusia.Jakarta : PT Bumi Aksara.
- Koleangan,Dirk.2009. Sistem Petikemas. Jakarta : Raya Gravindo.
- Lasse.2014. Manajemen Kepelabuhanan.Jakarta : Ragu Grafindo Persada.
- Longgahan,Jerry.2015."Pengaruh Peralatan Bongkar Muat dan Kinerja Container Crane Terhadap Handling Petikemas Di JICT Terminal Priok",Jurnal Magister Manajemen, Vol.3,No.1:1-15.
- Louder Trujillo, dan Ana.R.2009." Firm and Time Varying Technical and Allocative Efficiency An Application to Port Cargo Handling Firms",Mediterranean Journal of Social Sciences,Vol.6,No.4:458-465.
- Mangkunegara.2009. Manajemen SDM.Bandung : PT Remaja Rosdakarya.
- Sasono.2012. Manajemen Pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor.Yogyakarta: CV Andi Offsel.
- Sedarmayanti.2011. Manajemen Komponen Terkait Lainnya.Bandung : PT Rafika Aditama.
- Sugiyono.2009 Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan Kombinasi (Mixed Methods) Bandung Alfabeta.
- Sugiyono.2012.Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan Kombinasi (Mixed Methods) Bandung Alfabeta.
- Tjiptono.2014. Pemasaran Jasa. Yogyakarta: Andi.

LAMPIRAN – LAMPIRAN

Lampiran 1 Formulir Permohonan Penulisan Skripsi



SEKOLAH TINGGI ILMU ADMINISTRASI DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN
STIAMAK BARUNAWATI

Jl. Perak Barat 173 Surabaya
Website : www.stiamak.ac.id

Telp. (031) 3291096
E-mail : info@stiamak.ac.id

FORMULIR PERMOHONAN PENULISAN SKRIPSI

Tahun Akademik : 2021...../2022....

Permohonan penyusunan SKRIPSI dan Dosen Pembimbing bagi mahasiswa:

Nama : SYAHRUL FAZIZAL BACHTIAR
NIM : 18110021
Program Studi : ADMINISTRASI BISNIS
Alamat : Jl. Gudo VI No. 6 Surabaya
Telp : 083856604893

Judul SKRIPSI :

1. Pengaruh Kualitas pelayanan pelabuhan Terhadap Kepuasan Pelanggan Bongkar Muat pada PT Nilam port Terminal Indonesia Surabaya.
2. Pengaruh faktor fisik terhadap kelancaran Bongkar Muat petikemas pada PT. Nilam port Terminal Indonesia Surabaya.
3. Pengaruh faktor fisik Terhadap Produktivitas Bongkar Muat petikemas pada PT. Nilam Port Terminal Indonesia Surabaya.

Dapat disetujui dengan dosen pembimbing : Dr. Ir. Sumarzen Marzuki, M. MMT

Menyetujui,
Kaprosdi

SOEDARMANTO, SE, MM
NIDN: 0322036902

Surabaya, 30 Agustus 2022

Mahasiswa yang bersangkutan
Pemohon,

SYAHRUL FAZIZAL BACHTIAR
NIM : 18110021

Lampiran 2 Lembar Bimbingan Skripsi



**SEKOLAH TINGGI ILMU ADMINISTRASI DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN
STIAMAK BARUNAWATI**

Jl. Perak Barat 173 Surabaya
Website : www.stiamak.ac.id

Telp. (031) 3291096
E-mail : info@stiamak.ac.id

LEMBAR BIMBINGAN SKRIPSI TAHUN 2022

Nama : Syahmul Fazizal Baehdar
 NIM : 18110021
 Tempat Penelitian : PT. Milam Port Terminal Indonesia
 Judul : Pengaruh Faktor Fisik Terhadap produktivitas
Bongkar Muat Pelabuhan pada PT. Milam
Port Terminal Indonesia
 Pembimbing : Dr. Ir. Sumarzen Marzuki, M.MMT

No.	Hari/ Tanggal	Bimbingan	Paraf
1.	Senin/ 30/ 22	Pengajuan Judul ke I	
2.	Kamis 2/ 22	Pengajuan Judul ke II	
3.	Senin 6/ 22	Konsultasi perjabaran judul Skripsi	
4.	Kamis 16/ 22	- Mengganti Variabel Judul Skripsi - konsul Bab I & II - konsul Bab III - ACC TTD	
5.	Jum 25/ 22 7	- Konsultasi Kuisioner - Bab IV - Bab V	

Mengetahui,
Kaprosdi Ilmu Administrasi Bisnis

SOEDARMANTO. SE. MM

Surabaya, 30 Agustus 2022

Mahasiswa

Syahmul Fazizal R.
NIM: 18110021

