

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Bongkar Muat

Menurut Dirk Koleangan (20014) Kegiatan Bongkar Muat adalah kegiatan memindahkan barang-barang dari alat angkut darat, dan untuk melaksanakan kegiatan pemindahan muatan tersebut dibutuhkan tersedianya fasilitas atau peralatan yang memadai dalam suatu cara atau prosedur pelayanan. Menurut Sasono (2012), latihan penumpukan dan dumping adalah kegiatan membuang barang dagangan impor atau berpotensi antar pulau/produk antar pulau dari atas kapal dengan menggunakan crane dan sling perahu ke daratan terdekat di tepian kapal, yang lazim disebut dermaga, kemudian dari dermaga dengan memanfaatkan sebuah truk, forklift atau kereta dorong, ditumpuk dan diatur ke dalam ruang penyimpanan terdekat yang ditugaskan oleh pengawas pelabuhan. Sedangkan latihan susun merupakan latihan yang dilakukan dalam keadaan apapun.

2.2 Peralatan Bongkar Muat

Perkembangan zaman yang pesat saat ini mengharuskan kita untuk menjadi lebih profesional dalam segala hal, termasuk efisiensi dalam bekerja dan berusaha. Namun, mengingat keterbatasan manusia, penting bagi kita untuk didukung oleh optimalisasi peralatan dan perlengkapan kantor yang dapat mempermudah proses kerja. Dengan melakukan optimalisasi peralatan yang membantu mempermudah proses kerja, kita dapat menghindari pemborosan waktu dan tenaga yang besar dalam menyelesaikan setiap tugas. Selain itu, pekerjaan dapat dilakukan dengan efektif dan efisien.

Peralatan bongkar muat juga sangat diperlukan dalam kegiatan bongkar muat di dunia maritim, salah satunya di dunia kepelabuhanan di Indonesia ini. Dengan adanya peralatan bongkar muat semua kegiatan dapat mempercepat waktu secara efisiensi dan tidak perlu membuang-buang waktu dan tenaga dimana pekerjaan akan terlaksana secara efektif.

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

1. Menurut Puspita dan Santoso (2018), mengatakan bahwa peralatan merupakan salah satu penunjang untuk menyelesaikan suatu pekerjaan dengan cepat dan efisien
2. Menurut wibowo Subekti (2013), mengatakan bahwa peralatan adalah alat atau perlengkapan yang dipakai dalam kantor guna kelancaran perusahaan, dalam melakukan atau melaksanakan kegiatan administrasinya.

Berdasarkan menurut para ahli diatas maka, dapat ditarik kesimpulan peralatan merupakan alat-alat atau mesin-mesin yang digunakan sebagai penunjang dalam kegiatan proses kerja secara efektif dan efisien. Dengan adanya peralatan dan perlengkapan kantor maka pekerjaan dapat terselesaikan dengan cepat, tepat dan mudah.

2.2.1 Peralatan Bongkar Muat Petikemas

Dalam melakukan cara paling umum untuk menumpuk dan membuang kompartemen, perangkat diharapkan dapat mengangkat dan menurunkan penahannya. Perangkat ini secara eksplisit digunakan untuk bekerja oleh spesialis lift atau kompartemen bawah. Di Dermaga Berlian Surabaya terdapat dua macam alat bantu penumpukan dan dumping, yaitu Boat Crane dan Shore Crane. Batasan kendaraan sehubungan dengan Transport Crane dan Shore Crane sendiri berubah sesuai dengan muatan yang akan dibuang atau ditumpuk.

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:

1. Ship to Shore (STS)

STS sebagai alat utama dalam bongkar muat petikemas dari dermaga ke kapal dan sebaliknya.

2. *RTG (Rubber Tyred Gantry)*

RTG 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).

3. *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 mengangkut petikemas.

4. *Head Truck Chasis*

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.

5. *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.

6. *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.

2.2.2 Prinsip-Prinsip Bongkar Muat

Dalam melindungi kapal dalam prinsip-prinsip bongkar muat, terdapat beberapa aspek yang perlu diperhatikan. Berikut adalah beberapa prinsip yang dapat digunakan untuk melindungi kapal selama proses bongkar muat

1. Stabilitas Kapal

Memastikan stabilitas kapal sangat penting. Muatan harus ditempatkan dengan hati-hati agar berat dan distribusi muatan merata di seluruh kapal. Pusat gravitasi muatan juga harus diperhatikan agar kapal tetap stabil. Ini melibatkan pengaturan yang benar dari berat muatan, termasuk pergeseran muatan jika diperlukan.

2. Pengendalian Berat Muatan

Muatan harus dikendalikan dengan cermat agar tidak melebihi batas beban yang ditentukan oleh kapal. *Overload* muatan dapat menyebabkan kerusakan struktural pada kapal dan membahayakan keselamatan. Penggunaan timbangan yang akurat dan prosedur pemeriksaan beban sebelum bongkar muat dapat membantu dalam pengendalian berat muatan.

3. Pengamanan Muatan

Muatan harus diamankan dengan baik selama proses bongkar muat. Penggunaan ikatan, kunci, atau perangkat pengikat lainnya diperlukan untuk memastikan muatan tetap stabil dan tidak bergeser selama perjalanan laut. Ini melibatkan penggunaan rantai, kawat tali, pengikat karet, atau sistem penyangga lainnya sesuai dengan jenis muatan.

4. Perlindungan terhadap Kerusakan:

Kapal harus dilindungi dari kerusakan yang disebabkan oleh muatan selama proses bongkar muat. Penggunaan pelindung seperti papan penyangga, karet pelindung, bantalan, dan penghalang pelindung lainnya dapat membantu menghindari goresan, lecet, atau kerusakan struktural akibat gesekan atau benturan muatan.

5. **Keamanan Keselamatan:**

Keselamatan menjadi prioritas utama dalam bongkar muat. Para pekerja harus mengikuti prosedur keselamatan yang ditetapkan, menggunakan alat pelindung diri (APD) yang sesuai, dan mendapatkan pelatihan yang memadai. Selain itu, kapal harus memenuhi persyaratan keamanan internasional dan nasional yang berlaku.

6. **Pemeliharaan Rutin/ *Preventive Maintenance*:**

Pemeliharaan rutin pada kapal sangat penting untuk memastikan kelancaran operasi bongkar muat. Periksa dan perbaiki secara teratur peralatan bongkar muat, kargo, dan sistem keamanan kapal. Jika ada kerusakan atau kekurangan yang terdeteksi, segera lakukan perbaikan yang diperlukan. Prinsip-prinsip ini bertujuan untuk melindungi kapal dari kerusakan struktural, menjaga stabilitas.

2.2.3 Indikator Peralatan Bongkar Muat

Adapun indikator Peralatan Bongkar Muat menurut Matius Eka Pratama, dkk (dalam Dyah (2020) adalah:

1. **Kelengkapan Peralatan Pelabuhan**

Sebelum melakukan Bongkar atau muat petikemas hendaklah mempersiapkan peralatan pelabuhan yang akan digunakan dalam kegiatan bongkar/muat agar tidak terjadinya keterlambatan waktu

2. **Waktu Yang Tersedia**

Pelabuhan tidak hanya melayani satu kapal saja namun juga melayani beberapa kapal sehingga peralatan pelabuhan terbatas. Maka dari itu perlu dilakukan penjadwalan sehingga semua kegiatan bongkar muat bisa terlaksana dengan baik tanpa terjadinya hambatan.

3. **Jam Operasi Mesin**

Dalam Jam Operasi Mesin biasanya terdapat penjadwalan untuk dilakukan pengecekan didalam mesin tersebut sebelum melakukan kegiatan. Selain itu juga para teknisi memiliki jadwal baik dalam

perawatan mesin, perkiraan kapan terjadinya kerusakan, dll. semua hal tersebut sudah memiliki jadwal tersendiri.

2.3 Dokumen-Dokumen Dalam Aktivitas Bongkar Muat

Dalam aktivitas bongkar muat (*stevedoring*) di pelabuhan, terdapat beberapa dokumen yang terkait dan penting untuk dipersiapkan lalu dikelola, dan *cargodoring* aktivitas sebaliknya. Berikut adalah beberapa dokumen pemuatan dan dokumen pembongkaran barang.

2.3.1 Ruang Lingkup Pelaksanaan Bongkar Muat

Dalam ruang lingkup pelaksanaan bongkar muat di pelabuhan terdapat beberapa aspek dalam pelaksanaan bongkar muat, meliputi:

1. Stevedoring

Stevedoring adalah jasa bongkar/muat dari/ke kapal, dari/ke dermaga, tongkang, gudang, truk atau lapangan dengan menggunakan derek kapal atau alat bantu pemuatan yang lain. Orang yang bertanggung jawab menangani penumpukan dan pembuangan kapal disebut buruh pelabuhan. Seorang buruh pelabuhan di atas kapal dikenal sebagai buruh pelabuhan kapal, sedangkan buruh pelabuhan di darat dikenal sebagai pengelola dermaga. Dalam menjalankan tugasnya, *Stevedore* harus membantu berbagai pihak seperti PT Pelabuhan Indonesia, EMKL, forwarder, TKBM, dan lain-lain. Seorang buruh pelabuhan pada umumnya adalah orang yang bertugas di atas kapal dan menjabat sebagai pejabat atau orang yang mampu menangani pekerjaan karena buruh pelabuhan akan memperlancar pekerjaan dan pekerjaan TKBM melalui mandor atau atasan. dari kelompok kerja (KRK). Dalam bekerja, buruh pelabuhan dibantu oleh seorang mandor. Koordinasi latihan bongkar muat yang siap dan ke darat dilakukan oleh seorang buruh bongkar muat utama atau administrator terminal. Beberapa kegiatan petugas yang lain untuk menunjang kegiatan *stevedore*, yaitu:

- a. *Cargo surveyor* perusahaan PBM (Perusahaan Bongkar Muat)

b. Petugas barang berbahaya

c. Administrasi

2. *Cargodoring*

Cargodoring adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali/jala-jala di dermaga dan mengangkut barang tersebut dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan selanjutnya menyusun di barang gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.

3. *Receiving* atau *delivery*

Dalam konteks aktivitas bongkar muat, *receiving* mengacu pada proses penerimaan atau penerimaan barang dari kendaraan atau kapal yang datang. Ini melibatkan prosedur menerima barang, memeriksa keadaan dan keutuhan barang, mencatat informasi yang relevan, dan memindahkan barang ke area penyimpanan yang sesuai. Dalam hal ini, *receiving* berfungsi sebagai titik awal dalam rantai distribusi barang, di mana barang-barang yang tiba diterima secara fisik dan administratif sebelum dilanjutkan ke proses selanjutnya, seperti penyortiran, penggudangan, atau distribusi lebih lanjut.

Sedangkan *delivery* Dalam konteks aktivitas bongkar muat, *delivery* merujuk pada proses pengantaran atau penyerahan barang kepada penerima atau tujuan akhir setelah barang tersebut berhasil dibongkar dari kendaraan atau kapal. Ini melibatkan kegiatan memindahkan barang dari area penyimpanan atau tempat penampungan ke lokasi yang ditentukan untuk diterima oleh penerima. Proses pengantaran ini melibatkan verifikasi dan konfirmasi keadaan barang, tanda tangan penerimaan, dan penyerahan fisik barang kepada penerima atau agen yang ditunjuk. Dengan demikian, *delivery* adalah tahap akhir dalam aktivitas bongkar muat di mana barang yang telah dibongkar berhasil diteruskan dan diserahkan kepada pihak yang berwenang atau penerima yang dituju.

2.3.2 *Stevedoring dan Cargodoring*

1. *Manifest* kapal adalah dokumen ini berisi daftar muatan yang diangkut oleh kapal, termasuk informasi tentang jenis muatan, jumlah, berat, dan tujuan pengiriman.
2. *Stowage Plan* dalam kegiatan bongkar muat adalah suatu rencana atau tata letak yang disusun sebelum melakukan bongkar/muat barang di kapal. *Stowage plan* mencakup pengaturan dan penempatan barang yang akan diangkut untuk memaksimalkan ruang yang tersedia, menjaga kestabilan kapal atau pesawat, dan memastikan keselamatan selama perjalanan.
3. *Hatch List* dalam kegiatan bongkar muat adalah daftar yang berisi informasi tentang muatan yang ada di dalam ruang hatch atau ruang bongkar kapal. *Hatch list* menyediakan detail tentang jumlah, jenis, dan lokasi muatan yang dibawa oleh kapal.
4. *Dangerous Cargo* adalah daftar muatan barang-barang atau muatan yang dianggap berbahaya karena memiliki potensi bahaya yang dapat menyebabkan kerugian fisik, lingkungan, atau kesehatan.
5. *Damage report* adalah melibatkan pemeriksaan barang atau peralatan yang rusak, mencatat kerusakan yang terjadi, dan melaporkannya kepada pihak divisi yang bertanggung jawab. Tujuannya adalah untuk mengidentifikasi kerusakan yang terjadi selama proses bongkar/muat, menentukan penyebabnya, dan menentukan langkah-langkah yang harus diambil, seperti klaim asuransi atau perbaikan.
6. *Ship particular* penting dalam kegiatan bongkar/muat karena membantu mengoordinasikan proses pengangkutan muatan antara kapal, pelabuhan, dan pihak-pihak terkait lainnya. Dokumen ini memberikan petunjuk kepada operator pelabuhan dan kru kapal tentang bagaimana menangani muatan dengan aman dan efisien.
7. *Notice of readiness* atau *NOR* dalam kegiatan bongkar muat adalah pemberitahuan nota yang diberikan oleh kapal atau pemilik kapal kepada agen atau pihak yang berwenang bahwa kapal telah tiba di pelabuhan tujuan dan siap untuk memulai proses bongkar muat.

8. *Tally sheet* dalam kegiatan bongkar muat merujuk pada dokumen yang digunakan untuk mencatat jumlah dan jenis barang yang dimuat atau dibongkar dari sebuah kapal (termasuk catatan rusak kalkau ada untuk pertanggung jawaban kepala atau gudang).
9. *Time sheet* dalam kegiatan bongkar/muat adalah dokumen untuk mencatat waktu mulai dan selesai setiap tahap proses bongkar muat, seperti mempersiapkan peralatan, membuka kargo atau kontainer, memindahkan barang dari kapal atau truk ke area penyimpanan, dan sebagainya.
10. *Labour sheet* dalam kegiatan bongkar muat merujuk pada dokumen atau lembar kerja yang mencatat rincian pekerjaan yang dilakukan oleh tenaga kerja selama proses bongkar muat barang atau kargo di pelabuhan atau tempat lainnya. Dokumen ini mencatat informasi penting seperti nama pekerja, waktu mulai dan selesai tugas, jenis pekerjaan yang dilakukan, jumlah jam kerja, dan tarif upah yang diterapkan.
11. *Daylay report* dalam kegiatan bongkar muat digunakan untuk mencatat dan mengkomunikasikan detail terkait proses bongkar muat yang dilakukan atas dasar *tally sheet*.
12. *Balance report* dalam kegiatan bongkar/muat adalah sebuah laporan yang mencakup informasi tentang keseimbangan muatan atau beban di kapal. Laporan ini berisi detail mengenai berat dan distribusi muatan yang diangkut atau dibongkar dalam suatu operasi bongkar muat.
13. *damage report* dalam kegiatan bongkar/muat adalah pelaporan kerusakan atau kerusakan yang terjadi selama proses bongkar muat barang atau kargo. Biasanya, proses bongkar muat melibatkan memindahkan barang dari satu lokasi ke lokasi lain, seperti dari kapal ke pelabuhan atau dari truk ke gudang. Selama proses ini, barang-barang tersebut mungkin mengalami kerusakan akibat penanganan yang buruk, tumpahan, benturan, atau faktor lainnya.
14. *statement of fact* dalam kegiatan bongkar muat adalah pernyataan yang menyatakan fakta-fakta atau kondisi aktual yang terjadi selama proses bongkar muat barang atau kargo dari kapal atau kendaraan lainnya.

Pernyataan ini biasanya berisi informasi tentang jumlah barang yang dimuat atau dibongkar, kondisi barang, waktu proses bongkar muat, dan hal-hal terkait lainnya yang dapat diverifikasi secara objektif. Pernyataan ini penting untuk dokumentasi dan pelaporan yang akurat dalam kegiatan logistik dan transportasi.

15. *short/over landed* dalam kegiatan bongkar/muat adalah kekurangan atau kelebihan jumlah barang muatan yang diharapkan pada saat melakukan dibongkar atau dimuat dari kapal atau pelayaran.
16. Berita acara serah terima adalah surat keterangan dibuat setelah melakukan pekerjaan pembongkaran, pemuatan, pemuatan, atau pengeluaran selesai untuk pertanggung jawaban kepada pihak-pihak yang terkait kapal/gudang.

2.3.3 *Receiving dan Delivery*

Dalam aktivitas bongkar muat, terdapat dua istilah yang terkait dengan kegiatan penerimaan (*Receiving*) dan pengiriman (*Delivery*). Berikut adalah penjelasan singkat tentang kedua istilah tersebut:

1. *Receiving*: *Receiving* merujuk pada proses penerimaan muatan dari kendaraan pengangkut atau sumber lainnya di pelabuhan atau terminal. Pada tahap ini, muatan atau barang yang tiba di tempat bongkar muat diterima dan dicatat. Proses ini melibatkan pemeriksaan dan verifikasi dokumen pengiriman, pemeriksaan fisik muatan untuk memastikan keadaan, jumlah, dan kualitasnya sesuai dengan yang tertera dalam dokumen pengiriman, serta pencatatan data penerimaan secara sistematis.
2. *Delivery*: *Delivery* merujuk pada proses pengiriman muatan dari pelabuhan atau terminal ke tujuan akhir atau penerima. Setelah bongkar muat selesai, muatan yang telah diverifikasi dan dicatat selama proses *receiving* akan disiapkan dan dikirim ke lokasi tujuan. Ini melibatkan proses pengemasan, pelabelan, pengaturan ulang, dan pemindahan muatan ke kendaraan atau sarana transportasi yang akan digunakan untuk pengiriman. Selama proses *delivery*, dokumen pengiriman seperti surat

jalan atau tanda terima akan diperbarui dan diserahkan kepada pihak yang bertanggung jawab di tempat tujuan. Baik *receiving* maupun *delivery* adalah bagian penting dari proses bongkar muat. Proses *receiving* memastikan akurasi dan integritas muatan saat tiba dipelabuhan, sementara proses *delivery* bertujuan untuk memastikan muatan dikirim dengan aman dan tepat waktu ke tujuan akhir.

2.4 Definisi Kinerja

Menurut Anwar Prabu Mangkunegara (2013), istilah kinerja berasal dari kata *Job Performance* atau *Actual Performanse* (prestasi kerja atau prestasi sesungguhnya yang dicapai oleh seseorang), maka pengertian kinerja adalah hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang dicapai oleh seseorang pegawai dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya. Kinerja (prestasi kerja) dapat didefinisikan, hasil kerja yang dicapai oleh pekerja atau karyawan secara kualitas dan kuantitas yang sesuai dengan tugas dan tanggung jawab mereka.

Menurut Nugroho Dwi (2015) definisi kinerja merupakan tingkat pencapaian hasil atau atas pelaksanaan tugas tertentu yang bersifat konkret, dapat diamati dan dapat diukur dalam rangka mewujudkan tujuan perusahaan. Kinerja sendiri terdiri dari kinerja perorangan (*individu performances*) dan kinerja perusahaan (*corporate perfomences*).

Jika operator memiliki kualitas kerja yang baik maka produktivitas bongkar muat petikemas yang dihasilkan akan meningkat, kuantitas kerja operator dapat dilihat dari seberapa lama operator melaksanakan pekerjaannya dalam sehari, jika semakin lama operator bekerja dalam sehari maka produktivitas bongkar muat yang dihasilkan akan meningkat, kecepatan kerja pada operator dapat dilihat dari seberapa banyak output yang dihasilkan, jika semakin banyak output yang dihasilkan oleh operator maka produktivitas bongkar muat yang dihasilkan akan meningkat dan tanggung jawab dalam melaksanakan pekerjaan yang diberikan, jika operator memiliki tanggung jawab dalam melaksanakan pekerjaan yang diberikan maka produktivitas bongkar muat yang dihasilkan akan meningkat.

2.4.1 Kinerja Operator

Menurut Lasse (2014) Operator alat bongkar muat adalah orang yang berkemampuan dan memiliki ijin untuk mengoperasikan peralatan bongkar muat tertentu. Keandalan dan keterawatan peralatan angkut pada kegiatan operasi pelabuhan merupakan tolak ukur daya tahan (*edurance*) alat untuk dapat dioperasikan tanpa gangguan atau kejadian yang tidak diinginkan pada saat kegiatan bongkar muat.

Menurut Nugroho Dwi (2015), pegawai perusahaan merupakan individu yang telah memenuhi persyaratan yang ditetapkan, diangkat, dan diberi tanggung jawab oleh perusahaan. Mereka juga mendapatkan penghasilan, tunjangan, dan kesejahteraan lain sesuai dengan kebijakan yang berlaku di perusahaan. Pentingnya kinerja operator dapat digambarkan sebagai indikator sejauh mana kemampuan mereka dalam menjalankan tugas yang diberikan kepada mereka.

2.4.2 Siklus Manajemen Kinerja Operator

Menurut Binter dan Zeithmal (2009) untuk meningkatkan *performance quality* (kualitas kerja) dapat dilakukan oleh perusahaan dengan memberikan pelatihan atau *training*.

Siklus manajemen kinerja terdiri dari 3 fase, yakni perencanaan, pembinaan, dan evaluasi.

1. Perencanaan kinerja dapat dilakukan dengan menetapkan sasaran kinerja yang spesifik dan jelas untuk operator bongkar muat sehingga dapat meningkatkan efektivitas dan efisiensi proses bongkar muat peti kemas di terminal.
2. Pembinaan dalam siklus manajemen kinerja merupakan tahap penting dalam proses manajemen kinerja. pembinaan yang efektif dapat membantu meningkatkan operator bongkar muat dan meningkatkan efisiensi dan efektivitas proses bongkar muat. tahap ini diberikan kepada operator bongkar muat untuk meningkatkan kinerja mereka.

3. Evaluasi dalam siklus manajemen kinerja adalah tahap akhir dalam proses manajemen kinerja. Evaluasi kinerja dapat dilakukan dengan berbagai metode, seperti kuesioner, analisis regresi linier sederhana, AHP, dan rating scale operator.

2.4.3 Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kinerja

Dalam Soekidjo Notoamodjo (2015), faktor-faktor yang menentukan kinerja seseorang, dikelompokkan menjadi tiga faktor utama, yaitu:

1. Variabel individu, yang terdiri dari: pemahaman terhadap pekerjaannya, pengalaman kerja, latar belakang keluarga, tingkat social ekonomi, dan faktor demografi (umur, jenis kelamin, etnis, dan sebagainya).
2. Variabel organisasi, yang antara lain terdiri dari: kepemimpinan, desain pekerjaan, sumber daya manusia, struktur organisasi, dan sebagainya.
3. Variabel psikologi, yang terdiri dari persepsi terhadap pekerjaan, sikap terhadap pekerjaan, motivasi, kepribadian, dan sebagainya.

2.4.4 Indikator Kinerja Operator

Menurut Robbins (Dalam Dewi 2019) indikator kinerja adalah alat untuk mengukur Sejauh mana pencapaian kinerja karyawan. Berikut beberapa indikator untuk Mengukur kinerja karyawan :

1. Kualitas kerja karyawan dapat diukur dari persepsi karyawan terhadap Kualitas pekerjaan yang dihasilkan serta kesempurnaan tugas terhadap Keterampilan dan kemampuan karyawan (Robbins, Dalam Dewi 2019). Kualitas kerja Dapat digambarkan dari tingkat baik buruknya hasil kerja karyawan dalam Menyelesaikan pekerjaan juga kemampuan dan keterampilan karyawan dalam Mengerjakan tugas yang diberikan padanya. Kuantitas merupakan jumlah yang dihasilkan dinyatakan dalam istilah Jumlah unit, jumlah siklus aktivitas yang diselesaikan (Robbin Dalam Dewi 2019).
2. Kuantitas yaitu ukuran jumlah hasil kerja unit maupun jumlah siklus aktivitas Yang diselesaikan oleh karyawan sehingga kinerja karyawan

dapat diukur melalui Jumlah (unit/siklus) tersebut. Misalnya karyawan dapat menyelesaikan Pekerjaannya dengan cepat dari batas waktu yang ditentukan perusahaan.

3. Ketepatan waktu merupakan tingkat aktivitas diselesaikan pada awal Waktu yang dinyatakan, dilihat dari sudut koordinasi dengan hasil output serta Memaksimalkan waktu yang tersedia untuk aktivitas lain (Robbins, Dalam Dewi 2019). Kinerja Karyawan juga dapat diukur dari ketepatan waktu karyawan dalam Menyelesaikan pekerjaan yang ditugaskan kepadanya. Sehingga tidak mengganggu pekerjaan yang lain yang merupakan bagian dari tugas karyawan tersebut.
4. Efektifitas disini merupakan tingkat penggunaan sumber daya organisasi (tenaga, uang, teknologi dan bahan baku) dimaksimalkan dengan maksud menaikkan hasil dari setiap unit dalam menggunakan sumber daya (Robbins, Dalam Dewi 2019). Bahwa dalam pemanfaatan sumber daya baik itu sumber daya manusia itu sendiri maupun sumber daya yang berupa teknologi, modal, informasi dan bahan baku yang ada di organisasi dapat digunakan semaksimal mungkin oleh karyawan.
5. Kemandirian merupakan tingkat seseorang yang nantinya akan dapat menjalankan fungsi kerjanya tanpa menerima bantuan, bimbingan dari atau pengawas (Robbins, Dalam Dewi 2019). Kinerja karyawa itu meningkat atau menurun dapat dilihat dari kualitas kerja karyawan, kuantitas kerja karyawan, ketepatan waktu karyawan dalam bekerja disegala aspek, efektifitas dan kemandirian karyawan dalam bekerja. Artinya karyawan yang mandiri, yaitu karyawan ketika melakukan pekerjaannya tidak perlu diawasi dan bisa menjalankan sendiri fungsi kerjanya tanpa meminta bantuan, bimbingan dari orang lain atau pengawas.

2.5 Operator Petikemas

Operator adalah seseorang yang bertugas untuk melakukan bongkar muat petikemas di terminal/pelabuhan.

Menurut Lasse (2014) Operator alat bongkar muatan adalah orang yang berkemampuan dan memiliki ijin untuk mengoperasikan peralatan bongkar muatan tertentu.

2.5.1 Container Atau Petikemas

Petikemas atau kontainer merupakan suatu wadah atau kotak dengan bentuk persegi atau kotak yang terbuat dari baja yang digunakan untuk mengangkut barang dari satu lokasi ke lokasi lainnya. Kontainer digunakan sebagai sarana penyimpanan barang yang dapat diangkut melalui berbagai moda transportasi seperti darat, air, dan udara. Kontainer memiliki kekuatan yang tinggi, tahan terhadap cuaca, dan dapat digunakan secara berulang. Pada awalnya, pada tahun 1950-an, Malcolm Mclean, yang dikenal sebagai Bapak kontainer, menciptakan kontainer yang awalnya diangkut menggunakan kapal tangker. Pada tahun 1960, kontainer mulai digunakan dalam perdagangan internasional, dengan dikirimkan melalui kapal kargo dari New York ke Venezuela.

2.5.2 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 m³

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

2.5.3 Status Container

Subandi berpendapat bahwa status petikemas secara umum antara lain sebagai berikut :

1. *Less than Container Load (LCL)*

Less than container load (LCL) adalah istilah yang umum digunakan dalam pengiriman kontainer yang mengindikasikan bahwa muatan tidak mengisi seluruh kontainer. Dengan kata lain, dalam satu kontainer terdapat berbagai jenis barang yang dimiliki oleh pemilik barang (eksportir/importir) yang berbeda-beda.

Istilah "*less than container load*" merujuk pada muatan dalam jumlah apa pun yang dimasukkan ke dalam satu kontainer, dan tanggung jawab pengangkut adalah untuk melakukan pengepakan dan pembongkaran dari kontainer.

2. *Full Container Load (FCL)*

Full Container Load (FCL) adalah istilah yang umum digunakan dalam pengiriman kontainer yang menandakan bahwa muatan sepenuhnya diisi dalam satu kontainer. Dengan kata lain, dalam satu kontainer terdapat muatan penuh yang dimiliki oleh satu pemilik (Eksportir-Importir). Muatan dimasukkan ke dalam kontainer di gudang Eksportir (di pelabuhan muat) dan dibongkar di gudang Importir (di pelabuhan tujuan). Dengan demikian, dengan kondisi FCL, pengiriman muatan dalam kontainer memungkinkan secara *door to door*.

Istilah "*Full Container Load*" (FCL) merujuk pada muatan yang dimuat dalam satu kontainer, dan pengirim/penerima barang bertanggung jawab untuk mengepak dan membongkar kontainer tersebut.

2.5.4 Jenis-Jenis Container

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

1. Golongan Cargo Container

Container atau petikemas yang digunakan untuk mengangkut muatan umum (*General Cargo*) meliputi :

a. *General Purpose Container*

Jenis petikemas ini dapat digunakan untuk mengangkut cargo yang terdiri dari barang-barang tanpa spesifikasi khusus atau penanganan khusus. Penanganan khusus dapat menggunakan petikemas jenis ini.

b. *Open Side Container*

Petikemas ini memiliki pintu di salah satu sisinya dan digunakan untuk mengangkut cargo yang memiliki ukuran yang melebar atau melebihi lebar petikemas itu sendiri. Contohnya adalah cargo seperti mesin industri.

c. *Open Top Container*

Petikemas ini memiliki bagian atas yang dapat dibuka dan digunakan untuk mengangkut cargo yang memiliki tinggi yang melebihi tinggi petikemas itu sendiri.

d. *Ventilated Container*

Petikemas ini dilengkapi dengan ventilasi pada sisi-sisinya dan digunakan untuk mengangkut cargo yang memerlukan sirkulasi udara, seperti biji kopi atau muatan sejenisnya.

2. Thermal Container

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

a. *Insulated Container*

Jenis petikemas ini digunakan untuk mengangkut cargo yang membutuhkan perlakuan khusus terhadap suhu, dengan tujuan mempertahankan suhu agar tidak terpengaruh oleh suhu di luar petikemas.

b. *Reefer Container*

Jenis petikemas ini digunakan untuk mengangkut cargo yang memerlukan suhu rendah yang terkontrol. Umumnya, jenis petikemas

ini digunakan untuk pengiriman barang-barang yang mudah rusak atau busuk, seperti daging, ikan, sayuran, dan buah-buahan, agar dapat tetap segar dan tahan lebih lama.

3. Tank Container

Petikemas jenis ini merupakan tanki yang ditempatkan di dalam kerangka petikemas dan digunakan untuk mengangkut muatan cair (*bulk liquid*).

4. *Dry Bulk Container*

Jenis petikemas ini secara khusus digunakan untuk mengangkut muatan dalam bentuk curah (*bulk cargo*), seperti butiran, bahan pekan, rempah-rempah, dan sejenisnya.

5. *Plat Form Container*

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

a. *Flatrack container*

Jenis petikemas ini khusus digunakan untuk mengangkut muatan alat berat.

b. *Platform container*

Jenis petikemas ini digunakan untuk mengangkut muatan yang memiliki ukuran dan berat yang melebihi standar muatan umumnya.

6. *Collapsible container*

Petikemas yang dirancang khusus untuk muatan tertentu, seperti petikemas khusus untuk mengangkut ternak (*cattle container*) atau muatan kendaraan (*autocontainer*)

7. *Air mode container*

Petikemas ini secara khusus dirancang dan digunakan oleh pesawat terbang berbadan besar untuk mengangkut barang-barang penumpang atau muatan kargo udara.

2.5.5 Proses Angkutan Petikemas

Angkutan barang dengan menggunakan petikemas dapat berlangsung beberapa cara :

1. Dalam sistem pengiriman "CY to CY" (*Container Yard to Container Yard*), petikemas berangkat dari *Container Yard* di pelabuhan muat dan berakhir di *Container Yard* di pelabuhan tujuan atau pelabuhan bongkar. Dengan demikian, muatan dapat dimuat ke dalam petikemas langsung dari gudang eksportir atau masih dalam kemasan biasa dan dimasukkan ke dalam petikemas (*stuffing*) di *Container Yard* yang terletak di area pelabuhan. Setibanya di pelabuhan tujuan atau pelabuhan bongkar, petikemas yang bersangkutan segera ditumpuk di antara petikemas lain yang menunggu kedatangan importir.
Setelah importir menyelesaikan prosedur dokumen muatan, muatan yang bersangkutan akan dipindahkan ke truk atau gerbong kereta api yang akan membawanya ke gudang importir. Atau, petikemas dapat diangkut dengan menggunakan *chassis* menuju gudang importir.
2. Dalam metode pengapalan "CFS to CFS" (*Container Freight Station to Container Freight Station*), muatan diambil di *Container Freight Station* di pelabuhan muat, dan setelah petikemas yang membawanya tiba di pelabuhan tujuan/pembongkaran, langsung menuju *Container Freight Station* setempat untuk membongkar muatan yang terkait tanpa harus menunggu importer. Jika importer tidak ingin barang-barang tersebut dibongkar ke dalam *Container Freight Station*, mereka harus memberitahukan keinginannya kepada agen perusahaan pelayaran sebelum kedatangan kapal.
3. Dalam metode pengapalan "CFS to CY" (*Container Freight Station to Container Yard*), muatan di *stuffing* di *Container Freight Station* di pelabuhan muat, dan setelah tiba di pelabuhan tujuan pembongkaran, petikemas yang terkait akan ditimbun di *container yard* untuk kemudian dibongkar setelah importir selesai melakukan formalitas penyelesaian dokumen muatan. Hal penting yang perlu diperhatikan di sini adalah bahwa petikemas yang ditimbun di *container yard* tidak boleh dibongkar oleh Agen Perusahaan Pelayaran tanpa pengetahuan importer.

4. Dalam metode pengapalan "CY to CFS," petikemas berangkat dari yard kontainer di pelabuhan muat dan setelah tiba di pelabuhan tujuan/pemuatan, langsung dibawa ke *Container Freight Station (CFS)*, di mana muatan tersebut segera dibongkar ke dalam CFS tanpa perlu memberitahukan kepada importirnya.
5. Dalam metode pengapalan "*door to door service*", muatan berangkat dari *container yard* di pelabuhan muat dan setelah tiba di pelabuhan tujuan/pemuatan, langsung dibawa ke *Container Freight Station (CFS)*. Muatan tersebut tetap tidak dibuka sampai seluruh rangkaian perjalanan selesai dan tiba di gudang tempat dilakukannya pembongkaran (*unstuffing/stripping*). Di negara-negara di mana pemeriksaan bea cukai dilakukan saat pengepakan (di gudang eksportir), maka lalu lintas pengangkutan petikemas menjadi lancar dan cepat. Namun, di Indonesia hal seperti itu belum dapat dilaksanakan karena berbagai hambatan administratif, psikologis, dan mental. Oleh karena itu, pengapalan petikemas "*door to door*" masih menjadi tantangan di Indonesia.

2.6 Pengertian Lapangan atau Container Yard (CY)

Container Yard (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* (kontainer 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:

1. Lapangan penumpukan petikemas untuk muatan ekspor (pemuatan ke kapal)
2. Lapangan Penumpukan petikemas untuk muatan impor (pembongkaran dari kapal) (Banu Santoso, 1988)

2.6.1 Efektivitas Lapangan Penumpukkan

Lapangan penumpukan merupakan lokasi tempat menyimpan dan menumpuk peti kemas. lapangan penumpukkan petikemas yang berisi muatan akan diserahkan kepada pemilik barang, sedangkan petikemas kosong/ *empty container* akan diambil oleh pengirim barang (Sachra Angga A dkk, 2020:16). Efektivitas menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2005:284), merujuk pada akibat, pengaruh, dan hasil yang dapat dicapai. Efektivitas mengacu pada tingkat keefektifan, keberhasilan, dan kesan yang dihasilkan. Lapangan ini terletak di daratan, dan permukaan lapangan petikemas harus dilapisi dengan perkerasan agar dapat menopang peralatan pengangkat barang dan petikemas. Menurut Lasse (2007:36-37), "Penanganan muatan peti kemas melibatkan operasi kapal, operasi transfer dermaga, operasi penyimpana, dan operasi penerimaan/penyerahan". Kegiatan operasi petikemas yang mencakup kegiatan tersebut adalah sebagai berikut :

1. Operasi kapal meliputi proses memuat dan membongkar petikemas antara kapal dan dermaga. Semua petikemas yang masuk dan keluar melalui proses ini, disebut juga sebagai system dominan karena operasi kapal sebagai peran utama dalam hal ini.
2. Gerakan memindahkan peti kemas antara dermaga dan lapangan penumpukan, yang dikenal sebagai *Quay Transfer Operation (QTO)*, memiliki peran dalam mengatur dan menyeimbangkan kecepatan operasi kapal. *QTO* memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kecepatan proses pemuatan dan pembongkaran peti kemas dari dan ke atas kapal.
3. petikemas ditempatkan sementara dilapangan saat menunggu penyelesaian dokumen, administrasi, dan formalitas lainnya. Kegiatan ini

disebut *Storage Operation*, yang bertujuan untuk menyediakan stok pengamanan antara operasi penyerahan/penerimaan dengan operasi kapal. Lapangan dianggap sebagai gudang terbuka dalam konteks ini.

Diperlukan manajemen pelayanan yang baik untuk mengimbangi tingginya arus petikemas dan keterbatasan luas fasilitas petikemas di terminal. Hal ini bertujuan untuk memperlancar proses keluar dan masuknya petikemas, sehingga tidak menyebabkan tingginya utilisasi dari lapangan penumpukan (*Yard Occupancy Ratio/YOR*). Tingginya *YOR* di sebuah pelabuhan dapat mengakibatkan penumpukan barang di area terminal petikemas dan menghambat aktivitas bongkar muat. Produktivitas juga dipengaruhi oleh kebutuhan lapangan di dermaga dan jumlah alat bongkar muat yang tersedia. Jika lapangan memadai dan terdapat cukup banyak alat bongkar muat yang siap digunakan, maka produktivitas akan meningkat.

Petikemas adalah wadah yang kuat dan terbuat dari bahan logam yang dapat digunakan berulang kali di kapal atau kendaraan non-kapal. Petikemas disediakan oleh pihak pengangkut (*carrier*). Sementara itu, petikemas adalah peti berukuran besar dengan kerangka baja dan dinding aluminium atau lembaran baja ekstruksi yang dilengkapi dengan rongga untuk menyimpan petikemas berukuran standar. Petikemas diangkat ke kapal di terminal petikemas menggunakan crane atau derek khusus, baik yang terletak di dermaga maupun di kapal sendiri.

2.6.2 Indikator Efektivitas Lapangan

Adapun Indikator Efektivitas lapangan penumpukan menurut Gibson, dkk (dalam Rizki 2020)

1. Produktivitas yaitu merupakan kemampuan lapangan penunpukan dalam menampung petikemas
2. Kualitas yaitu suatu kondisi dinamis yang berhubungan dengan produk, Jasa, manusia, proses, dan lingkungan yang memenuhi atau melebihi Harapan. Jadi diharapkan suatu lapangan penumpukan dikatakan efektif jika memenuhi harapan pelanggan

3. Efisiensi yaitu merupakan perbandingan (ratio) antara output dengan Input. Didalam keefektifan lapangan penumpukan harus dapat terlaksana dengan baik tanpa ada kesalahan maupun hambatan yang terjadi
4. Fleksibilitas respons terhadap suatu organisasi atau perubahan perubahan Yang terjadi pada suatu organisasi. Lapangan penumpukan dikatakan fleksibel jika bisa merespon segala kondisi atau perubahan yang terjadi misal terjadi keterlambatan produktivitas kerja sehingga petikemas tidak segera diambil suatu perusahaan harus dapat mengkoordinir dan dapat merespon dengan baik agar lapangan penumpukan dapat berjalan efektif.
5. Kepuasan yaitu merupakan ukuran untuk menunjukkan tingkat dimana perusahaan dapat memenuhi kebutuhan pelanggan . Keunggulan yaitu kemampuan bersaing dari organisasi dan anggota perusahaan terhadap perubahan-perubahan yang ada. Pengembangan yaitu merupakan mengukur kemampuan organisasi untuk Meningkatkan kapasitasnya dalam lapangan penumpukan

2.7 Produktivitas

Menurut Jhon Soeprihanto (2009) produktivitas dapat diartikan sebagai perbandingan antara hasil-hasil yang dicapai dengan keseluruhan sumber daya yang dipergunakan atau perbandingan jumlah produksi (*output*) dengan sumber daya yang digunakan (*input*) dan juga produktivitas dapat diartikan sebagai keseimbangan antara semua faktor-faktor produksi yang memberikan output yang paling besar dengan usaha tertentu.

Peter L, Barnabas dan Nirmalawanti (2016) yang menyatakan produktivitas tenaga kerja dan utilitas peralatan masih sangat rendah sehingga kehilangan waktu operasi dilapangan sangat besar.

Menurut Sinungan (1992) Produktivitas adalah suatu pendekatan interdisipliner untuk menentukan tujuan yang efektif, pembetulan rencana, aplikasi penggunaan cara yang produktif untuk menggunakan sumber-sumber secara efisien dan tetap menjaga adanya kualitas yang tinggi serta produktivitas juga merupakan interaksi terpadu antara tiga faktor yang mendasar, yaitu investasi, manajemen dan

tenaga kerja. Terdapat tiga faktor kegiatan pokok yang harus dilakukan dalam persiapan bongkar muat agar kegiatan dapat berjalan sesuai dengan rencana kerja dan dapat tercapainya tingkat produktivitas yang tinggi. Kegiatan tersebut terdiri dari :

1. Mempersiapkan muatan ;
2. Mempersiapkan peralatan bongkar muat;
3. Mempersiapkan buruh.

2.7.1 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.

2.7.2 Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Produktivitas

Menurut edy sutrisno (2014) mengatakan bahawa faktor-faktor yang mempengaruhi produktivitas dapat disimpulkan menjadi 2 (dua) golongan yaitu, faktor yang ada pada diri individu dan faktor yang ada diluar individu.

1. Faktor yang ada pada diri individu yaitu: umur, keadaan fisik individu, kelelahan dan motivasi.
2. Faktor yang ada diluar individu yaitu: kondisi fisik seperti suara, penerangan, waktu istirahat, lama kerja, upah, bentuk organisasi, lingkungan sosial dan keluarga.

2.7.3 Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Hasil Bongkar Muat

Faktor dominan yang mempengaruhi hasil bongkar muat adalah beberapa identifikasi masalah yang ada, seperti:

1. Tingkat produktivitas bongkar muat masih belum optimal;
2. Kecepatan bongkar muat petikemas berjalan lambat;
3. Kegiatan *ship operation* berjalan belum optimal;
4. Operasional alat peralatan bongkar muat masih belum optimal;
5. Sistem pemeliharaan belum berjalan sepenuhnya;
6. Kurangnya keterampilan tenaga kerjadalam mendukung kegiatan bongkar muat;
7. Pelatihan yang diselenggarakan oleh perusahaan belum efektif untuk dapat meningkatkan keterampilan tenaga kerja.

2.7.4 Indikator Produktivitas Bongkar Muat

Menurut Burhannuddin Yusuf (2105) Produktivitas dapat diukur melalui beberapa faktor yaitu:

1. Pengetahuan

Konsep pengetahuan lebih berorientasi pada inteligensi, daya pikir, dan penguasaan ilmu. Pengetahuan merupakan akumulasi hasil proses pendidikan baik yang diperoleh secara formal maupun non-formal yang memberikan kontribusi pada seseorang didalam pemecahan masalah, termasuk dalam melakukan atau menyelesaikan pekerjaan sehingga seseorang diharapkan mampu melakukan pekerjaan secara produktif

2. Keterampilan

Keterampilan yaitu kemampuan penguasaan teknis operasional mengenai bidang tertentu yang bersifat kekaryaan. Keterampilan berkaitan dengan kemampuan seseorang untuk melakukan atau menyelesaikan pekerjaan yang bersifat teknis

3. Kemampuan

Kemampuan memiliki konsep yang jauh lebih luas karena dapat mencangkup sejumlah kompetensi. Pengetahuan dan keterampilan termasuk faktor pembentuk kemampuan

4. Sikap

Sikap merupakan Suatu Kebiasaan yang dimiliki Pola. Pola tersebut memiliki implikasi positif dalam hubungan dengan perilaku kerja seseorang. Perilaku Manusia ditentukan oleh sikap-sikap yang telah tertanam dalam diri karyawan sehingga dapat mendukung kinerja yang efektif

2.8 Penelitian Terdahulu

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

2.8.1 Rujukan Jurnal Penelitian Larsen Barasa, Dkk, (2018)

pada tabel 2.1 dijelaskan secara singkat jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. penelitian ini berfokus pada Variabel Peralatan Bongkar Muat.

Tabel 2. 1 Hasil Penelitian Terdahulu Untuk Variabel X1

Judul	Pengaruh Penggunaan Peralatan Bongkar Muat Terhadap Produktivitas Bongkar Muat di PT.PELINDO II Cabang Pontianak
Sumber Penelitian	Larsen Barasa, Aprill Gunawan Malau, Arif Hidayat, Lili Purnamasita (2018), METEOR STIP Marunda, Vol. 11, No. 2 Desember 2018
Metode Analisis	Analisis Regresi Linier Sederhana
Variabel Penelitian	Variabel Independen : X ₁ : Peralatan Bongkar Muat Variable Dependen : Y : Produktifitas Bongkar Muat
Hasil Penelitian	Persamaan regresi hasil persamaan regresi nya : $Y = -52,9 + 0,052 X$ dimana nilai b = 0,052(positif) artinya jika peralatan bongkar muat (x) dinaikkan 1 point maka diharapkan produktivitas bongkar muat (y) semakin baik naik menjadi 0,052 point
Hubungan dengan Penelitian	Penelitian terdahulu dan penelitian sekarang mempunyai kesamaan yaitu adanya hubungan antara Peralatan Bongkar Muat terhadap Produktivitas Bongkar Muat.

Sumber: larsen barasa, dkk,(2018)

2.8.2 Rujukan Jurnal Penelitian Sumarzen Marzuki dkk (2020)

Pada tabel 2.2 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada Kinerja Operator Bongkar Muat

Tabel 2. 2 Hasil Penelitian Terdahulu Untuk Variabel X2

Judul	Kinerja Operator Dan Keandalan Alat HMC Terhadap Produktivitas Bongkar Muat Curah Kering
Sumber Penelitian	Sumarzen Marzuki, Fransiskus Yanceanus Wair (2020) Majalah Imiah Bahri Jogja (MIBJ)
Metode Analisis	Regresi Linerar Berganda
Variabel Penelitian	Variabel Independen : X ₁ : Kinerja Operator X ₂ : Keandalan alat HMC (Harbour Mabile Crane) Variabel Dependen : Y : Produktivitas Bongkar Muat
Hasil Penelitian	Kesimpualnnya yaitu X ₁ : Kinerja Operator memiliki tingkat signifikasi sebesar $0,000 < 0,05$, hal ini menunjukkan adanya pengaruh antara variabel kinerja operator terhadap produktivitas bongkar muat curah kering. Selain itu, variabel keandalan alat HMC (X ₂) juga memiliki tingkat signifikansi sebesar 0,003 yang lebih kecil dari 0,05, yang menunjukkan adanya pengaruh antara variabel keandalan alat HMC terhadap produktivitas bongkar muat curah kering. Persamaan regresi yang terbentuk adalah sebagai berikut: $Y = 5,044 + 0,483X_1 + 0,336X_2$ Variabel kinerja operator (X ₂) memiliki hubungan positif terhadap produktivitas bongkar muat. Artinya, semakin baik kinerja operator, produktivitas bongkar muat yang dihasilkan akan meningkat. Nilai koefisien regresi kinerja operator sebesar 0,483 menunjukkan bahwa setiap peningkatan 1 satuan dalam kinerja operator, koefisien produktivitas bongkar muat curah kering akan meningkat sebesar 0,483. Variabel bebas lain diasumsikan tetap konstan dalam analisis ini.
Hubungan Dengan Penelitian	Penelitian terdahulu dengan penelitian sekarang mempunyai kesamaan yaitu hubungan antara Operator Bongkar Muat terhadap Produktivitas Bongkar Muat

Sumber : Sumarzen Marzuki,Dkk (2020)

2.8.3 Rujukan Jurnal Penelitian Devita Wumpi Purnama, (2019)

Pada tabel 2.3 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada Efektivitas Lapangan dan Produktivitas Bongkar Muat Petikemas.

Tabel 2. 3 Hasil Penelitian Terdahulu Untuk Variabel X3 dan Y

Judul	Tenaga Kerja, Peralatan bongkar muat Lift On/Off, Dan Efektivitas Lapangan Penumpukan Terhadap Produktivitas Bongkar Muat Petikemas DI Depo SPIL
Sumber Penelitian	Devita Wumpi Purnama (2019)
Metode Analisis	Regresi Linerar Berganda
Variabel Penelitian	Variabel Independen : X ₁ : Tenaga Kerja X ₂ : Peralatan Bongkar Muat Lift On/OFF X ₃ :Efektivitas Lapangan Penumpukan Variabel Dependen : Y : Produktivitas Bongkar Muat
Hasil Penelitian	Kesimpualnnya yaitu X ₁ variabel Tenaga Kerja Tidak Berpengaruh signifikan secara parsial terhadap produktivitas Bongkar Muat.. x ₂ variabel peralatan Bongkar Muat Lift On/Off dan efektivitas berpengaruh signifikan secara positi secara parsial terhadap produktivitas bongkar Muat dan Secara simultan terdapat pengaruh signifikan antara variabel bebas (X) terhadap Variabel Terikat
Hubungan Dengan Penelitian	Penelitian terdahulu dengan penelitian sekarang mempunyai kesamaan yaitu hubungan antara Tenaga Kerja, Peralatan Bongkar Muat, dan Efektifitas Lapangan Penumpukan terhadap Produktivitas Bongkar Muat

Sumber : Devita Wumpi Purnama (2019)

2.8.4 Rujukan Jurnal Penelitian Syahrul Fazizal Bachtiar, (2022)

Pada tabel 2.4 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada Produktivitas Bongkar Muat Petikemas

Tabel 2. 4 Jurnal Terdahulu Untuk Variabel Y

Judul	Pengaruh Faktor Fisik Terhadap Produktivitas Bongkar Muat Petikemas Pada PT. Nilam Port Terminal Indonesia
Sumber Penelitian	Syahrul Fazizal Bachtar (2022)
Metode Analisis	Regresi Linier Berganda
Variabel Penelitian	Variabel Independen : X ₁ :SDM X ₂ : Peralatan Bongkar Muat X ₃ :Sistem Dan Prosedur X ₄ : Lapangan Conatiner Yard Variabel Dependen : Y : Produktivitas Bongkar Muat
Hasil Penelitian	Kesimpulannya yaitu SDM Berpengaruh Signifikan secara parsial terhadap Produktivitas Bongkar muat. Perlatan Bongkar Muat Berpengaruh Signifikan secara Parsial Terhadap Produktivitas Bongkar Muat. Sistem dan Prosedur Berpengaruh signifikan secara parsial terhadap produktivitas bongkar muat. Lapangan container yard berpengaruh signifikan secara parsial terhadap produktivitas Bongkar Muat. Dan seluruh variabel X secara simultan berpengaruh secara signifikan terhadap Produktivitas Bongkar Muat
Hubungan Dengan Penelitian	Penelitian terdahulu dengan penelitian sekarang mempunyai kesamaan yaitu hubungan antara Peralatan Bongkar Muat terhadap Produktivitas Bongkar Muat

Sumber : Syahrul Fazizal Bachtiar, 2022

2.8.5 Rujukan Jurnal Penelitian Fathur Rahman, (2021)

Pada tabel 2.5 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada Produktivitas Bongkar Muat Petikemas

Tabel 2. 5 Hasil Penelitian Terdahulu Untuk Variabel Y

Judul	Analisis Produktivitas Bongkar Muat Kapal Cargo DI Pelabuhan Dwikora (PT. Pelabuhan Indonesia II Cabang Pontianak)
Sumber Penelitian	Fathur Rahman (2021)
Metode Analisis	Regresi Linier Berganda
Variabel Penelitian	Variabel Independen : X ₁ : Peralatan X ₂ : Waktu Bongkar Muat X ₃ :Tenaga Kerja Bongkar Muat X ₄ : Operasional Variabel Dependen : Y : Produktivitas Bongkar Muat
Hasil Penelitian	Kesimpulannya yaitu Peralatan Berpengaruh Signifikan secara parsial terhadap Produktivitas Bongkar muat. waktu Bongkar Muat Berpengaruh Signifikan secara Parsial Terhadap Produktivitas Bongkar Muat. Tenaga Kerja Bongkar Muat Berpengaruh signifikan secara parsial terhadap produktivitas bongkar muat. Operasional berpengaruh signifikan secara parsial terhadap produktivitas Bongkar Muat. Dan seluruh variabel X secara simultan berpengaruh secara signifikan terhadap Produktivitas Bongkar Muat
Hubungan Dengan Penelitian	Penelitian terdahulu dengan penelitian sekarang mempunyai kesamaan yaitu hubungan antara Peralatan dan Tenaga Kerja Bongkar Muat terhadap Produktivitas Bongkar Muat

Sumber : Fathur Rahman, 2021

2.9 Hubungan Antar Variabel

2.9.1 Hubungan Antar Variabel Peralatan Bongkar Muat Dengan Produktivitas B/M

Berdasarkan penelitian yang saya lakukan, peralatan bongkar muat memiliki peran utama sebagai sarana dalam menjalankan aktivitas bongkar muat yang signifikan dalam mempengaruhi kelancaran kegiatan bongkar muat dan produktivitas bongkar muat petikemas. Dalam konteks kinerja karyawan, terdapat peningkatan yang dapat diamati dalam menyelesaikan tugas yang telah ditetapkan, seperti standar kerja, target, atau kriteria yang

telah ditentukan oleh terminal petikemas atau perusahaan dalam bidang bongkar muat. Dengan kata lain, kinerja merupakan hasil semangat kerja individu atau karyawan yang dapat bervariasi antara kurang efektif hingga efektif. Penelitian yang dilakukan oleh Jerry Longgahan (2015) dengan judul "Pengaruh Peralatan Bongkar/Muat Petikemas dan Kinerja Container Crane Terhadap Produktivitas B/M Petikemas di JICT Tanjung Priok" menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang kuat antara peralatan bongkar/muat dan produktivitas bongkar muat petikemas.

2.9.2 Hubungan Kinerja Kerja Operator Petikemas Terhadap Produktivitas Bongkar Muat

Dengan adanya kinerja operator yang terarah dan efektif mempunyai peran penting terhadap kelancaran produktivitas bongkar/muat petikemas di terminal maupun pelabuhan dikarenakan ada kinerja kerja operator di lapangan bongkar muat petikemas yang harus dilakukan secara teliti dan tepat dengan menggunakan APD yang baik dan benar karena ini merupakan pokok penting dari alur produktivitas bongkar/muat petikemas di terminal atau pelabuhan.

2.9.3 Hubungan Lapangan (CY) Terhadap Produktivitas Bongkar Muat Petikemas

Dengan adanya lapangan atau CY peran utamanya adalah dalam menjalankan aktivitas bongkar muat, terutama dalam meningkatkan produktivitas bongkar muat petikemas. Tanpa adanya CY atau lapangan, proses bongkar muat tidak akan berjalan dengan lancar karena membutuhkan ruang yang luas. Kegiatan bongkar muat akan terhambat karena petikemas mungkin tidak dapat langsung dimuat atau dibongkar dari terminal atau pelabuhan, dan kemungkinan akan ditumpuk di lapangan CY sebagai area penyimpanan sementara.

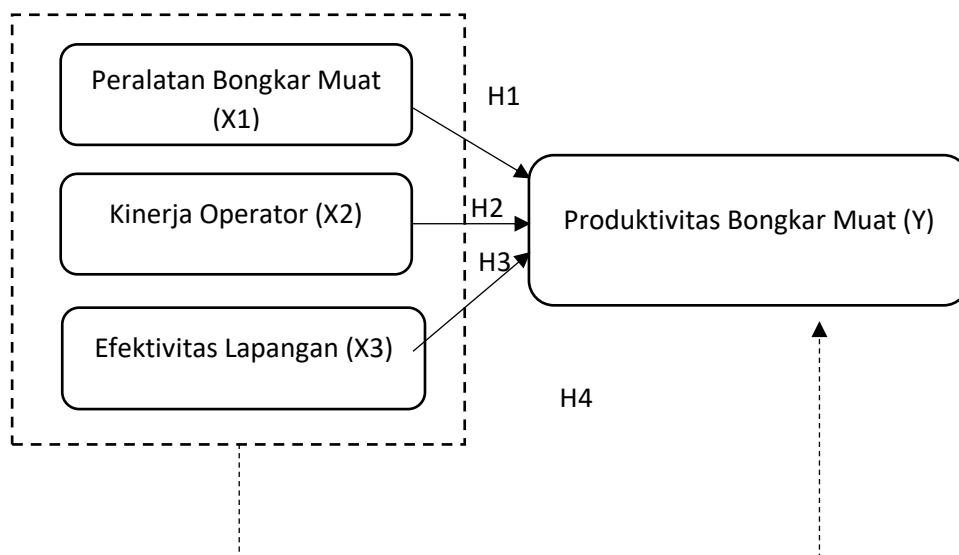
2.9.4 Hubungan Peralatan Bongkar Muat, Kinerja Kerja Operator, Lapangan Terhadap Produktivitas Bongkar Muat Petikemas

Dari ketiga variabel diatas dapat dikatakan bahwa variabel tersebut sangatlah berpengaruh terhadap kelancaran produktivitas bongkar atau muat petikemas dan saling berhubungan satu sama lain dalam melakukan kegiatan bongkar/muat.

2.10 Kerangka Pemikiran

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

Gambar 2. 1 Kerangka Pemikiran



Keterangan:

—————▶ = Parsial

-----▶ = Simultan

H = Hipotesis

2.11 Hipotesis

Berdasarkan pengamatan di lapangan atau studi literatur maka dirumuskan hipotesis sebagai berikut:

H1: Diduga terdapat pengaruh peralatan bongkar muat secara parsial terhadap produktivitas bongkar/muat petikemas di Terminal Berlian.

H2: Diduga kinerja operator petikemas berpengaruh secara parsial terhadap produktivitas bongkar muat petikemas di Terminal Berlian.

H3: Diduga efektivitas lapangan berpengaruh secara parsial terhadap produktivitas bongkar muat petikemas di Terminal Berlian.

H4: Diduga peralatan bongkar muat, kinerja kerja operator, lapangan, secara simultan berpengaruh terhadap produktivitas bongkar muat petikemas di Terminal Berlian.