

**PENGARUH PELAYANAN KAPAL, DAN KEGIATAN
BONGKAR/MUAT TERHADAP OPTIMALISASI
INTEGRATED PORT TIME (IPT) DI PT VARIA USAHA
BAHARI GRESIK**

SKRIPSI

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



DISUSUN OLEH:

Nama	: Dany Haryadi
NIM	: 18.130173
Program Studi	: Adiministrasi Bisnis
Pembimbing I	: Soedarmanto, SE MM
Pembimbing II	: Drs. Mudayat MM

**STIA DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN BARUNAWATI
SURABAYA
2020**

LEMBAR PENGESAHAN

SKRIPSI

**PENGARUH PELAYANAN KAPAL, DAN KEGIATAN
BONGKAR/MUAT TERHADAP OPTIMALISASI *INTEGRATED PORT
TIME* (IPT) DI PT VARIA USAHA BAHARI GRESIK.**

DISUSUN OLEH:

NAMA : DANY HARYADI

NIM : 18.130173

Telah dipresentasikan didepan dewan penguji dan dinyatakan LULUS pada

Tanggal :

DEWAN PENGUJI

KETUA : Drs. MUDAYAT, M.M

SEKETARIS : SOEDARMANTO, S.E., M.M

Mengetahui,

KETUA

STIA DAN MANAGEMEN KEPELABUHAN BARUNAWATI
SURABAYA

Dr. NUGROHO DWI PRIYOHADI, M.Sc

NIDN : 883290019

LEMBAR PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini,

Nama : Dany Haryadi

NIM : 18.130173

Program Studi : Administrasi Bisnis

Judul Skripsi : Pengaruh Pelayanan Kapal, dan Kegiatan Bongkar/Muat terhadap Optimalisasi *Integrated Port Time (IPT)* di PT Varia Usaha Bahari Gresik

Dengan ini menyatakan bahwa hasil penulisan Skripsi yang telah saya buat ini merupakan hasil karya sendiri dan benar keasliannya. Apabila ternyata dikemudian 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,

(Dany Haryadi)

SKRIPSI

**PENGARUH PELAYANAN KAPAL, DAN KEGIATAN
BONGKAR/MUAT TERHADAP OPTIMALISASI *INTEGRATED PORT
TIME* (IPT) DI PT VARIA USAHA BAHARI GRESIK.**

DIAJUKAN OLEH :

NAMA : DANY HARYADI

NIM : 18.130173

TELAH DISETUJUI DAN DITERIMA DENGAN BAIK OLEH :

Menyetujui,

DOSEN PEMBIMBING I

Tanggal :

DOSEN PEMBIMBING II

Tanggal :

SOEDARMANTO, S.E., M.M
NIDN : 0322036902

Drs. MUDAYAT, M.M
NIDN : 0722017004

Mengetahui,

KETUA PROGRAM STUDI

STIAMAK BARUNAWATI SURABAYA

KETUA

SOEDARMANTO, S.E., M.M
NIDN : 0322036902

Dr. NUGROHO DWI PRIYOHADI, M.Sc
NIDN : 883290019

ABSTRAKS

DANY HARYADI

18.130173

PENGARUH PELAYANAN KAPAL, DAN KEGIATAN BONGKAR/MUAT TERHADAP OPTIMALISASI INTEGRATED PORT TIME (IPT) DI PT VARIA USAHA BAHARI GRESIK

Skripsi . Program Studi Administrasi Bisnis. 2020

Indonesia merupakan Negara kepulauan (*Archipelagic State*) terbesar di dunia, memiliki 17.508 pulau besar dan kecil, luas darat 1,937 juta km² , luas laut 5,8 juta km² dengan garis pantai terpanjang didunia. Letak geografis antara dua benua (Asia dan Australia), serta dua samudra (Hindia dan Pasific) yang dilalui garis khatulistiwa. Fungsi laut bagi bangsa Indonesia adalah sebagai alat pemersatu, sebagai alat penghubung, medan pertahanan, sebagai pengelola sumber daya alam untuk kesejahteraan bangsa Indonesia. Berdasarkan potensi tersebut Indonesia menepatkan transportasi laut sebagai sektor utama jalur penghubung pulau-pulau di Indonesia. transportasi laut diharapkan dapat mendukung kegiatan industri dan jasa lainnya serta sebagai penghubung wilayah Nasional, Regional dan Internasional. Dalam melayani jasa kepelabuhanan, setiap pelabuhan berkompetisi mengurangi waktu tunggu kapal / *waiting time.*, *iddel time*, dan Elektabilitas suatu pelabuhan dapat dilihat dari *intergrated port time* (IPT) setiap kapal yang mengunasa jasa kepelabuhanan di tempat tersebut. Pada penerapan tersebut di fokuskan untuk menghitung efektifitas pada kedatangan kapal dan kegiatan kapal di pelabuhan dalam mengetahui kualitas pelayanan dan kinerja disuatu pelabuhan tersebut.

Permasalahan pada penelitian ini adalah : apakah terdapat pengaruh kualitas layanan dan kegiatan bongkar/muat terhadap optimalisasi *integrated port time* di PT Varia Usaha Bahari Gresik?

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data Sekunder yang diperoleh dengan data satu tahun kedatangan kapal di pelabuhan PT Semen Indonesia pada PT Varia Usaha Bahari Gresik selama bulan Januari-Desember tahun 2019. Dengan menggunakan teknik analisis regresi linier berganda.

Kesimpulan hasil penelitian ini adalah : (1) Terdapat pengaruh secara serempak kualitas pelayanan kapal dan kegiatan Bongkar/Muat terhadap *Integrated port time*; (2) terdapat pengaruh secara parsial kualitas pelayanan kapal dan kegiatan bongkar/muat terhadap *integrated port time*.

Kata kunci : Pelayanan kapal, Kegiatan Bongkar/muat, Optimalisasi *Integrated Port Time*

KATA PENGANTAR

Puji syukur alhamdulillah penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas berkat, rahmat, taufik dan hidayah-Nya, sehingga penulisan Skripsi dengan judul **“PENGARUH PELAYANAN KAPAL, DAN KEGIATAN BONGKAR/MUAT TERHADAP OPTIMALISASI *INTEGRATED PORT TIME* (IPT) DI PT VARIA USAHA BAHARI GRESIK”** dapat terselesaikan dengan baik.

Penulis menyadari bahwa dalam proses penulisan Skripsi ini banyak mengalami kendala, namun berkat bantuan, bimbingan, kerjasama dari berbagai pihak dan berkah dari Allah SWT sehingga kendala-kendala yang dihadapi tersebut dapat diatasi. Untuk itu penulis menyampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan kepada SOEDARMANTO, S.E., M.M., selaku Dosen Pembimbing I yang telah dengan sabar, tekun, tulus dan ikhlas meluangkan waktu, tenaga dan pikiran memberikan bimbingan, motivasi, arahan dan saran-saran yang sangat berharga kepada penulis selama penulisan Skripsi ini.

Selanjutnya ucapan terima kasih kepada:

1. Bapak Dr. Nugroho Dwi Priyohadi, M.Sc. selaku Ketua STIAMAK Barunawati Surabaya;
2. Bapak Soedarmanto., S.E., M.M. selaku Kepala Program Studi Administrasi Bisnis STIAMAK Barunawati Surabaya serta dosen pembimbing I yang telah memberikan arahan, meluangkan waktu, pikiran, serta ilmu pengetahuan kepada penulis sehingga Skripsi ini dapat terselesaikan;
3. Bapak Drs.Mudayat., M.M., selaku dosen pembimbing II yang telah memberikan arahan, pikiran serta ilmu pengetahuan kepada penulis sehingga dapat terselesaikan Skripsi ini;
4. Alm. Bapak Drs.Wulyo Raharjo.M.M., M.Si selaku dosen Kemahasiswaan Mahasiswa Transfer;

5. Seluruh jajaran Dosen, jajaran struktural dan civitas Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi dan Manajemen Kepulauan Barunawati Surabaya;
6. Ibu dan Bapak yang selalu mendoakan serta mendukung sepenuhnya kepada penulis.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini belum sempurna. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun dari berbagai pihak sangat dibutuhkan untuk penyempurnaan skripsi ini. Akhir kata penulis berharap semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat maupun inspirasi kepada pembaca.

Surabaya, juli 2020

Penulis



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
HALAMAN PERNYATAAN	iii
ABSTRAKSI	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
LAMPIRAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang Masalah.....	1
1.2. Rumusan Masalah.....	4
1.3. Batasan Masalah.....	4
1.4. Tujuan Penelitian	4
1.4. Manfaat Penelitian	5
1.5. Sistematika Penulisan.....	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
2.1. Pengertian Pelabuhan.....	7
2.1.1. Fungsi Pelabuhan	7
2.2. Pengertian Badan Usaha Pelabuhan.....	9
2.3. Termilan Untuk Kepentngan Sendiri	10
2.3.1. Kegiatan TUKS	10
2.3.2. Pengelola Ijin TUKS	11
2.4. Optimalisasi <i>Integrated Port Time</i>	11
2.4.1. <i>Lay time</i>	14
2.4.2. <i>Waiting Time</i>	14
2.4.3. <i>Estimasi Time Arrival</i>	15

2.4.4. <i>Actual Time Arrival</i>	15
2.4.5. <i>Integrited Port Time</i>	15
2.4.6. <i>Actual Time Departure</i>	16
2.5. Pelayanan kapal.....	16
2.6. Alur pelayanan kapal.....	17
2.6.1. pelayana kapal Sebelum Tiba.....	17
2.6.2. Pelayanan Sebelum Kapal tambat.....	18
2.7 Kapal	20
2.7.1. Jenis Kapal	21
2.8. kegiatan Bongkar/Muat.....	23
2.8.1. Defenisi Bongkar/Muat.....	23
2.8.2. Mekanisme Bongkar/Muat.....	24
2.9. kerangka berfikir	25
BAB III METODE PENELITIAN	
3.1. Jenis Penelitian.....	26
3.2. Populasi dan Sampel	26
3.2.1. Populasi.....	26
3.2.2. Sampel.....	26
3.3. Variabel Penelitian dan Definisi Operasional	27
3.4. Teknik Analisis data.....	27
3.4.1. Analisis Statistik Deskriptis	27
3.5. Model dan Teknik Analisis	28
3.5.1. Analisis Korelasi Berganda.....	28
3.5.2. Uji Asumsi Klasik	29
3.5.3. Analisis Koefisien Determinasi.....	31
3.5.4. Pengujian Hipotesis.....	31
BAB IV ANALISIS HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
4.1. Gambaran Umum Objek Penelitian	33
4.1.1. Struktur Organisasi	35
4.2. Deskripsi Hasil Penelitian.....	40
4.2.1. hasil Asumsi klasik	43

4.2.2. hasil uji kelayakan model.....	50
4.2.3. Pengujian Hipotesis.....	52
4.3. Analisis dan Pembahasan.....	53
4.3.1. Pengaruh kegiatan Bongkar/Muat terhadap IPT	53
4.3.2. Pengaruh pelayanan kapal terhadap IPT	54
4.3.3. Pengaruh pelayanan kapal dan Kegiatan Bongkar/Muat terhadap (IPT	55

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan	57
5.2. Saran.....	58

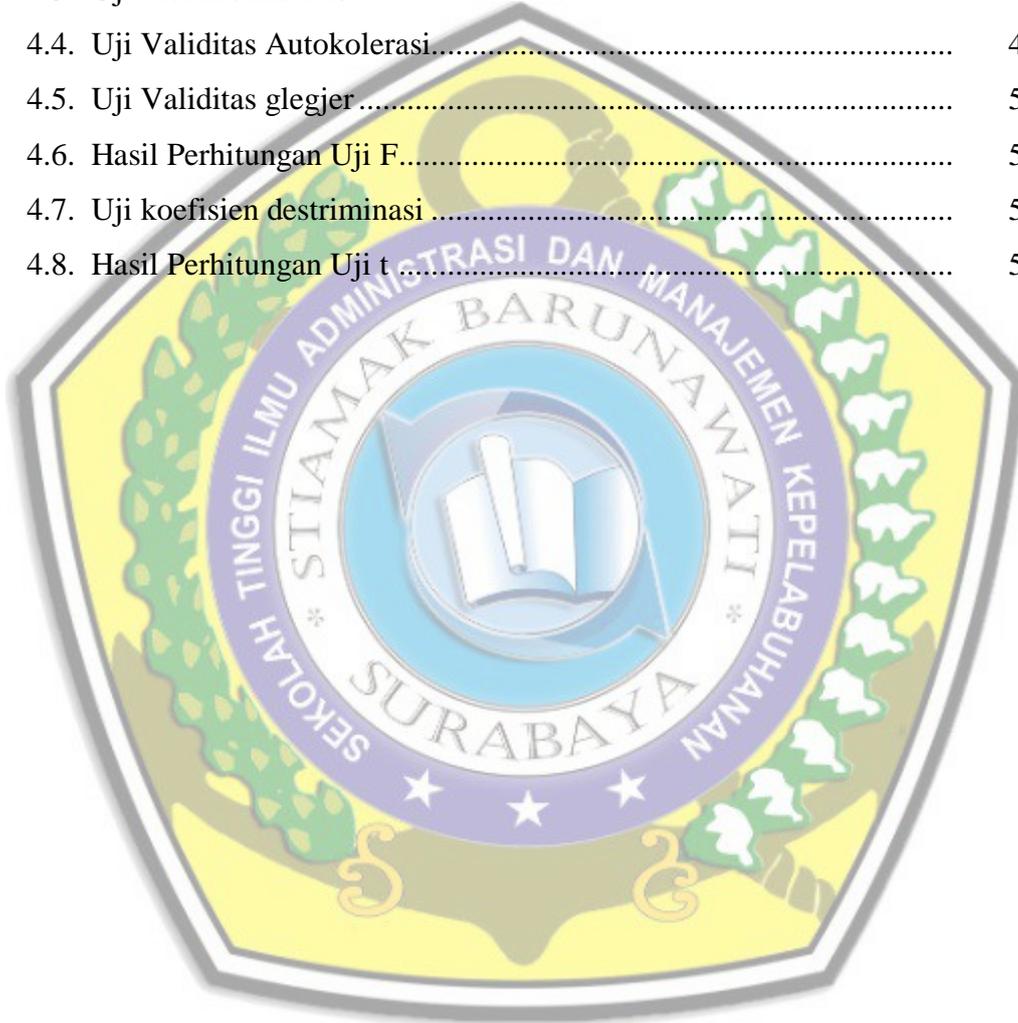
DAFTAR PUSTAKA	59
-----------------------------	----

LAMPIRAN



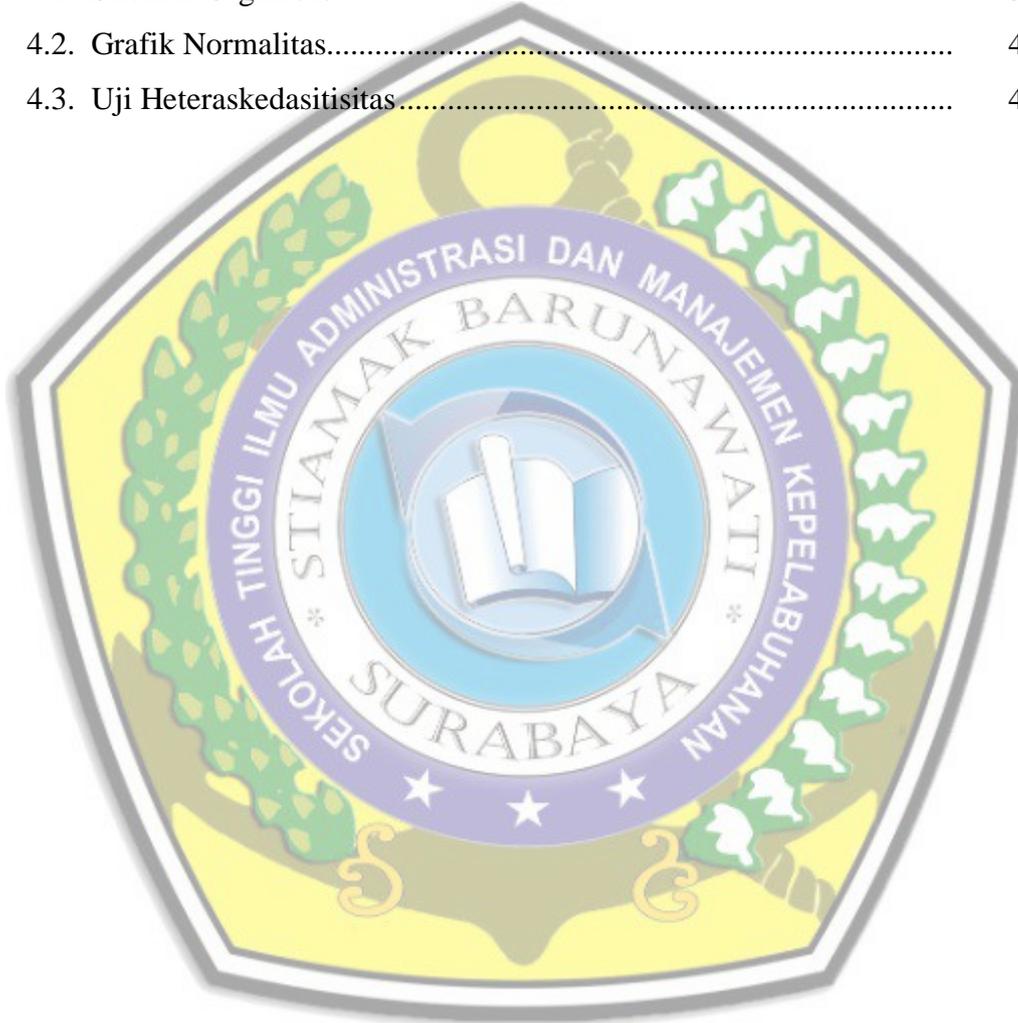
DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
4.1. Diskriptif	40
4.2. kolmogorov	45
4.3. Uji Multikolineritas	46
4.4. Uji Validitas Autokolerasi	48
4.5. Uji Validitas glegjer	50
4.6. Hasil Perhitungan Uji F	51
4.7. Uji koefisien destriminasi	52
4.8. Hasil Perhitungan Uji t	53



DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
2.1. Metode Intergrated Port Time.....	12
2.2. Kerangka Konseptual.....	25
4.1. Struktur Organisasi.....	35
4.2. Grafik Normalitas.....	44
4.3. Uji Heteraskedastisitas.....	49



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	Halaman
1. Tabulasi Pelayanan kapal.....	60
2. Tabulasi kinerja Bongkar/Muat.....	61
3. Rekap Hasil Intergritas port time.....	62
4. Hasil Regresi Linier Berganda.....	63
5. Tabel F dan Tabel t.....	65
6. Gambar uji normalitas.....	66



BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan Negara kepulauan (*Archipelagic State*) terbesar di dunia, memiliki 17.508 pulau besar dan kecil, luas darat 1,937 juta km², luas laut 5,8 juta km² dengan garis pantai terpanjang didunia. Letak geografis antara dua benua (Asia dan Australia), serta dua samudra (Hindia dan Pasific) yang dilalui garis khatulistiwa. Fungsi laut bagi bangsa Indonesia adalah sebagai alat pemersatu, sebagai alat penghubung, medan pertahanan, sebagai pengelolah sumber daya alam untuk kesejahteraan bangsa Indonesia.

Berdasarkan potensi tersebut Indonesia menepatkan transportasi laut sebagai sektor utama jalur penghubung pulau-pulau di Indonesia. Transportasi laut diharapkan dapat mendukung kegiatan industri dan jasa lainnya serta sebagai penghubung wilayah Nasional, Regional dan Internasional. Sektor transportasi berfungsi sebagai unsur penunjang dalam pembangunan, baik di bidang ekonomi, politik, sosial budaya maupun pertahanan dan keamanan. Transportasi laut sangat berperan penting dalam perindustrian Negara dalam pelayanan barang dan penumpang. Kapal merupakan sarana angkutan yang penting di Negara kepulauan seperti Indonesia baik untuk melayani kegiatan perekonomian, penumpang, ekspor dan impor barang di dalam kepabecean maupun di luar kepabecean.

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang maupun bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Dalam pelabuhan tersebut terdapat terminal yang merupakan suatu kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau tambat, tempat

penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan/atau tempat bongkar muat barang. Terminal terbagi menjadi dua jenis yakni terminal khusus (TERSUS) dan terminal untuk kepentingan sendiri (TUKS). Terminal khusus merupakan terminal yang terletak di luar Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan (DLKp) yang merupakan bagian dari pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya. Sedangkan terminal untuk kepentingan sendiri (TUKS) adalah terminal yang terletak di dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya. Dalam melayani jasa kepelabuhanan, setiap pelabuhan berkompetisi mengurangi waktu tunggu kapal / *waiting time*. Elektabilitas suatu pelabuhan dapat dilihat dari *intergrated port time* (IPT) setiap kapal yang mengunasa jasa kepelabuhanan di tempat tersebut.

Integrated Port Time (IPT) merupakan akumulasi perhitungan waktu yang digunakan oleh kapal di suatu pengelola badan usaha pelabuhan untuk mengetahui suatu *progress* kapal pada saat kapal akan berada di suatu pelabuhan tersebut. Dalam perhitungan tersebut di mulai pada saat kapal berada di wilayah pelabuhan atau kolam labuh sampai kapal lepas dan meninggalkan wilayah pelabuhan atau kolam labuh. Didalam perhitungan tersebut ada beberapa macam perhitungan yang ada di dalam istilah penerapan *Integrated Port Time* yakni dari perhitungan kapal saat sampai di daerah kolam labuh dari ATA (*Actual Time Arrival*) NOR, ATA+6 jam, *Loading, Cast Off*, dan hingga ATD (*Actual Time Departure*) pada kapal. Terkait dari Formula perhitungan ini dapat diketahui suatu *progress* pada kapal yang berupa *Lay Time* dan *Waiting Time* yang diperlukan oleh setiap kapal saat berada di suatu Pelabuhan. Salah satu pelabuhan yang menerapkan suatu metode penerapan perhitungan layanan dan kegiatan kapal di pelabuhan tentang metode *Integrated Port Time* (IPT) di badan usaha pelabuhan (BUP) adalah Terminal untuk kepentingan sendiri PT Semen Indonesia (PERSERO), Tbk di Gresik.

PT Varia Usaha Bahari yang beralamatkan Jalan Veteran No.171A, Gending Wetan, Singosari, Kecamatan Kebomas, Kabupaten Gresik, Jawa Timur 61122 merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang menjalankan kegiatan bongkar muat pada barang produksinya sendiri, dan menjalankan kegiatan pelayanan jasa kepelabuhanan yang merupakan Badan Usaha Pelabuhan (BUP). Badan Usaha Pelabuhan di terminal untuk kepentingan sendiri (TUKS) pada PT Semen Indonesia (PERSERO), Tbk merupakan usaha badan pelabuhan (BUP) yang di kelola oleh PT VARIA USAHA BAHARI yang mana adalah anak usaha dari PT Semen Indonesia, Tbk. PT Varia Usaha Bahari di tugaskan mengelolah pelayanan dermaga untuk melakukan proses bongkar atau muat *cargo*/barang milik PT Semen Indonesia (PERSERO), Tbk yang berupa jenis barang Semen *Bag*, *klinker* Semen dan Batu Bara.

Dalam pelayanan kepelabuhanan di TUKS PT Semen Indonesia (PERSERO), Tbk perlu adanya Penerapan *integrated port time* (IPT) dalam sistem prosedur kegiatan pelayanan terhadap kapal. Pada penerapan tersebut di fokuskan untuk menghitung efektifitas pada saat kedatangan kapal dan kegiatan kapal di pelabuhan sampai dengan tolak kapal di pelabuhan. Apabila kapal yang berada di darah kolam labuh mengalami waktu tunggu (*waiting time*) begitu lama dapat dikatakan dalam penerapan *intergrated port time* (IPT) tidak berjalan dengan baik. Hal tersebut akan mengakibatkan timbulnya *demurage*/Keterlambatan kapal untuk melakukan proses sandar, kegiatan Bongkar/Muat, sampai kapal lepas/Tolak di terminal untuk kepentingan sendiri (TUKS) PT Semen Indonesia (PERSERO), Tbk khususnya juga berpengaruh terhadap penekanan suatu kinerja perusahaan PT Varia Usaha Bahari Gresik.

Berdasarkan uraian diatas maka penulis tertarik untuk mengkaji serta mengemukakan dalam bentuk penelitian dengan judul: **“Pengaruh Pelayanan kapal, dan Kegiatan Bongkar/Muat terhadap Optimalisasi *Integrated Port Time* (IPT) di PT Varia Usaha Bahari Gresik”**.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut diatas adapun pertanyaan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apakah pelayanan kapal berpengaruh secara parsial terhadap Optimalisasi *Integrated Port Time* (IPT) di PT Varia Usaha Bahari Gresik?;
2. Apakah kegiatan Bongkat/Muat di pelabuhan berpengaruh secara parsial terhadap Optimalisasi *Integrated Port Time* (IPT) di PT Varia Usaha Bahari Gresik?;
3. Apakah pelayanan kapal, dan kegiatan bongkar/muat berpengaruh secara simultan terhadap Optimalisasi *Integrated Port Time* (IPT) di PT Varia Usaha Bahari Gresik?.

1.3. Batasan masalah

Berdasarkan latar belakang masalah, rumusan masalah, serta luasnya ruang lingkup penelitian, maka penelitian ini di batasi pada dua variabel yang di duga memengaruhi Optimalisasi *Integrated Port Time* (IPT).

Pembatasan masalah bertujuan untuk mendapatkan temuan yang lebih fokus dan menghindari adanya penyimpangan hasil karena permasalahan yang melebar. Penelitian akan menggunakan data sekunder dari laporan kinerja pelayanan kapal di dalam pelabuhan periode tahun 2019 di terminal untuk kepentingan sendiri PT Semen Indonesia,Tbk yang terletak di pelabuhan terminal untuk kepentingan sendiri di Gresik pada PT Varia Usaha Bahari Gresik.

1.4. Tujuan penelitian

Berdasarkan perumusan masalah yang telah diajukan di atas maka penulis dapat diajukan tujuan penelitian tersebut yaitu:

1. Untuk mengetahui pengaruh secara parsial pelayanan kapal sandar terhadap Optimalisasi *Integrated Port Time* (IPT) di PT Varia Usaha Bahari Gresik;

2. Untuk mengetahui pengaruh secara parsial pelayanan kegiatan Bongkar/Muat di pelabuhan terhadap Optimalisasi *Integrated Port Time* (IPT) di PT Varia Usaha Bahari Gresik;
3. Untuk mengetahui pelayanan kapal, dan kegiatan bonglar/muat berpengaruh secara simultan terhadap Optimalisasi *Integrated Port Time* (IPT) di PT Varia Usaha Bahari Gresik.

1.5. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan untuk dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Manfaat Untuk Kepentingan Ilmiah

Hasil penelitian ini dapat digunakan oleh peneliti yang akan datang sebagai bahan acuan dalam penelitian yang sama;

2. Manfaat Untuk Kepentingan Terapan

Hasil penelitian ini dapat dipergunakan sebagai bahan pertimbangan bagi manajemen perusahaan tempat peneliti mengadakan penelitian, dalam menganalisis Pengaruh Pelayanan kapal, dan Kegiatan Bongkar/Muat terhadap Optimalisasi *Integrated Port Time* (IPT) di PT Varia Usaha Bahari Gresik.

1.6. Sistematika penelitian

Dalam penulisan skripsi ini dilakukan dengan berpedoman pada sistematika sebagai berikut :

1. BAB I Pendahuluan

Dalam bab ini dijelaskan mengenai topik latar belakang masalah, rumusan masalah, pembatasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian serta sistematika penulisan.

2. BAB II Landasan Teori

Bab ini berisi tentang teori-teori yang berkaitan dengan Manajemen Pelabuhan, Optimalisasi *integrated port time* (IPT), pelayanan pelabuhan, Kegiatan Bongkar/Muat, PT Varia Usaha Bahari Gresik, dan

pengaruh antara variabel Bebas dan Variabel Terikat, serta di uraikan mengenai Penelitian terdahulu, Kerangka pemikiran, dan Hipotesis.

3. BAB III Metode Penelitian

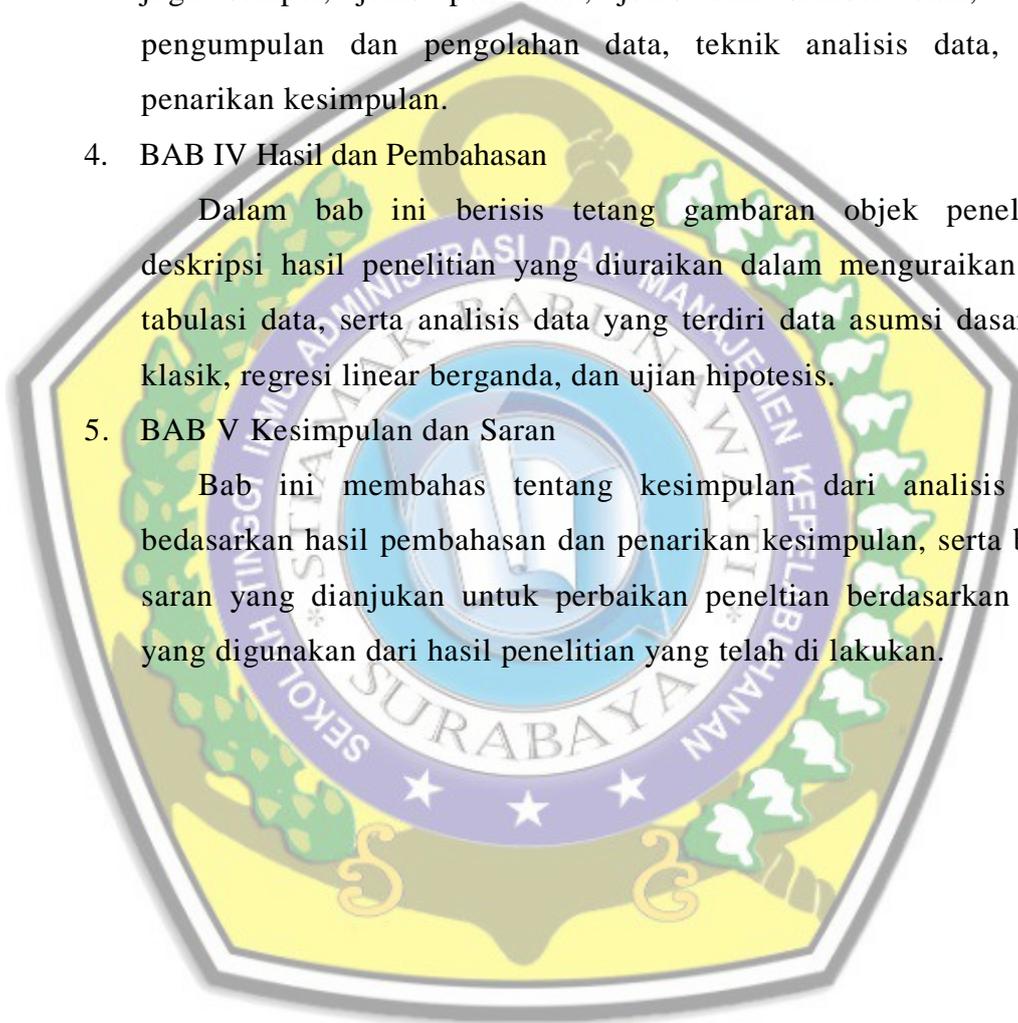
Bab ini berisi menguraikan variabel-variabel penelitian beserta operasionalnya. Penentuan populasi beserta teknik pengambilan dan juga sampel, jenis penelitian, jenis dan sumber data, teknik pengumpulan dan pengolahan data, teknik analisis data, serta penarikan kesimpulan.

4. BAB IV Hasil dan Pembahasan

Dalam bab ini berisis tetang gambaran objek penelitian, deskripsi hasil penelitian yang diuraikan dalam menguraikan data tabulasi data, serta analisis data yang terdiri data asumsi dasar dan klasik, regresi linear berganda, dan ujian hipotesis.

5. BAB V Kesimpulan dan Saran

Bab ini membahas tentang kesimpulan dari analisis data bedasarkan hasil pembahasan dan penarikan kesimpulan, serta berisi saran yang dianjurkan untuk perbaikan peneltian berdasarkan teori yang digunakan dari hasil penelitian yang telah di lakukan.



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Pengertian Pelabuhan

Menurut (Peraturan Pemerintah No.69 Tahun 2001 Pasal 1 ayat 1, tentang Kepelabuhanan), pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas – batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Menurut Triatmodjo (1992) pelabuhan (*port*) merupakan suatu daerah perairan yang terlindung dari gelombang dan digunakan sebagai tempat berlabuhnya kapal maupun kendaraan air lainnya yang berfungsi untuk menaikkan atau menurunkan penumpang, barang maupun hewan, reparasi, pengisian bahan bakar dan lain sebagainya yang dilengkapi dengan dermaga tempat menambatkan kapal, kran-kran untuk bongkar muat barang, gudang transito, serta tempat penyimpanan barang dalam waktu yang lebih lama, sementara menunggu penyaluran ke daerah tujuan atau pengapalan selanjutnya.

2.1.1. Fungsi Pelabuhan

Menurut Jacob Sir (1998), yakni fungsi-fungsi pelabuhan adalah sebagai berikut:

1. Interface

Pelabuhan merupakan sebagai tempat pertemuan antara dua moda transportasi laut dan transportasi darat, yang mengandung bahwa pelabuhan harus menyediakan berbagai fasilitas dan pelayanan jasa baik itu muat atau bongkar yang dibutuhkan untuk perpindahan barang baik dari kapal ke angkutan darat atau sebaliknya;

2. *Link*

Link atau mata rantai, berarti pelabuhan sebagai salah satu mata rantai dari system transportasi. Sebagai mata rantai pelabuhan (baik dilihat dari segi perusahaan pelayaran formasi maupun dari segi biaya) akan sangat mempengaruhi kegiatan transportasi secara keseluruhan, misalnya terjadi *congnesti* sebagai akibat *poor management* dan keadaan fasilitas yang kurang memadai;

3. *Gateway*

Dalam hal ini pelabuhan berfungsi sebagai pintu gerbang/ *gateway* dari suatu negara/daerah. Konsep pelabuhan sebagai *gateway* ini dapat dilihat dari segi:

- a. Pelabuhan sebagai satu-satunya pintu masuk atau keluarnya barang dari/ke negara/ daerah tersebut. Oleh karena itu pelabuhan memegang peranan yang sangat penting bagi perekonomian negara/daerah tersebut;
- b. Pelabuhan sebagai pintu gerbang, maka kapal-kapal yang masuk pelabuhan tersebut terkena atau mengikuti peraturan perundang-undangan;

4. *Industri Entity*

Dengan berkembangnya industri yang berorientasi kepada ekspor dari suatu negara/daerah, maka fungsi pelabuhan semakin penting bagi industri atau bagian dari industri *estate/zone*. Dalam fungsi ini pelabuhan dapat mendorong pertumbuhan dan perkembangan perdagangan, transportasi bahkan industri itu sendiri.

Pengertian tersebut diatas dapat kita lihat bahwa dalam pelabuhan terdapat suatu tempat terminal dan tempat berlabuh kapal untuk melaksanakan kegiatan di pelabuhan. Adapun yang dimaksud dengan terminal adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan/atau tempat bongkar muat barang.

Terkait untuk menunjang dalam kegiatan usaha tertentu untuk suatu kepentingan sendiri, maka dapat dibangun terminal sebagai berikut:

a. Terminal Khusus (TEKSUS)

Terminal khusus adalah terminal yang terletak di luar Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya pada perusahaan tersebut;

b. Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS)

Terminal untuk kepentingan sendiri adalah terminal yang terletak di dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya pada perusahaan tersebut.

Untuk menunjang kegiatan tertentu di luar Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan laut serta pelabuhan sungai dan danai dapat dibangun terminal khusus untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan usaha pokoknya. Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) adalah wilayah perairan dan daratan pada pelabuhan atau terminal khusus yang digunakan secara langsung untuk kegiatan pelabuhan. Sedangkan yang dimaksud dengan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) adalah perairan di sekeliling daerah lingkungan kerja perairan pelabuhan yang dipergunakan untuk menjamin keselamatan pelayaran.

2.2. Pengertian Badan Usaha Pelabuhan

Badan Usaha Pelabuhan (BUP) adalah badan usaha yang kegiatan usahanya khusus di bidang pengusahaan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya. Sesuai dengan (Peraturan Menteri Perhubungan RI No. 51 tahun 2015) terkait tentang badan usaha pelabuhan. Dimana dalam kegiatan badan usaha pelabuhan terdiri dari beberapa kegiatan yakni seperti berikut:

1. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang , dan barang dan Jasa terkait dengan kepelabuhanan;
2. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang terdiri atas:
 - a. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk bertambat;
 - b. Penyediaan dan/atau pelayanan pengisian bahan bakar dan pelayanan air bersih;
 - c. Penyediaan dan/atau pelayanan fasilitas naik turun penumpang dan/kendaraan;
 - d. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan peti kemas;
 - e. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan;
 - f. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering, dan ro-ro;
 - g. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang;
 - h. Penyediaan dan/atau pelayanan pusat distribusi dan konsolidasi barang;
 - i. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa penundaan kapal.

2.3. Terminal Untuk kepentingan sendiri (TUKS)

Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) adalah terminal yang terletak di dalam daerah lingkungan kerja Untuk menunjang kegiatan tertentu di dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan dapat dibangun terminal untuk kepentingan sendiri. (Undang-undang No. 51 tahun 2011).

2.3.1. Kegiatan di TUKS

Kegiatan-kegiatan tertentu yang ada di dalam terminal untuk kepentingan sendiri tersebut meliputi kegiatan di bidang:

1. Pertambangan;
2. Perindustrian;

3. Pertanian;
4. Perikanan;
5. Kehutanan;
6. Pariwisata;
7. kegiatan lainnya yang dalam pelaksanaan kegiatan pokoknya memerlukan fasilitas dermaga.

Pengelolaan terminal untuk kepentingan sendiri dilakukan sebagai satu kesatuan dalam penyelenggaraan pelabuhan. (pasal 135 PP 61/2009 dan pasal 36 PERMENHUB 51/2011).

2.3.2. Pengelolaan Ijin TUKS

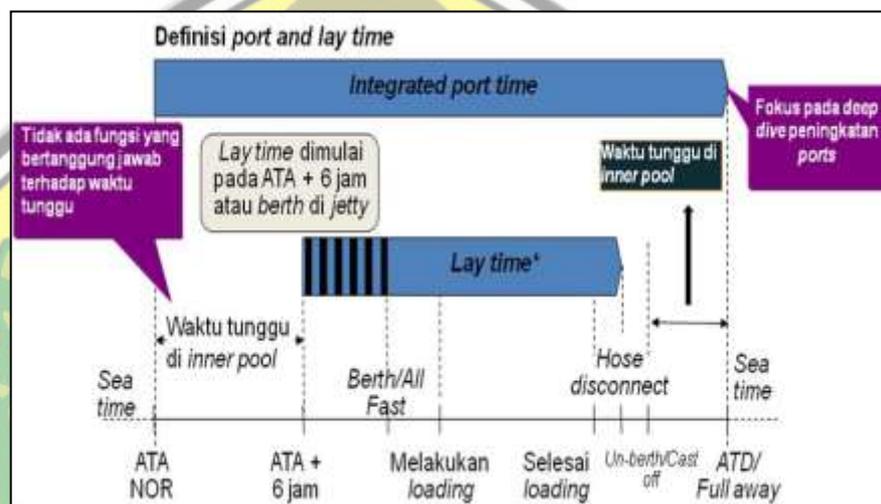
Pengelolaan terminal untuk kepentingan sendiri hanya dapat dilakukan atas dasar kerjasama dengan penyelenggara pelabuhan dan setelah memperoleh persetujuan pengelolaan dari :

1. Menteri bagi terminal untuk kepentingan sendiri yang berlokasi di dalam daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan utama dan pengumpul;
2. Gubernur bagi terminal untuk kepentingan sendiri yang berlokasi di dalam daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan pengumpan regional;
3. Bupati/walikota bagi terminal untuk kepentingan sendiri yang berlokasi di dalam daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan pengumpan *local*.

2.4. Pengertian *Integrated Port Time* (IPT)

Integrated Port Time (IPT) adalah akumulasi perhitungan waktu yang digunakan oleh kapal di suatu pelabuhan atau badan usaha pelabuhan untuk mengetahui suatu *progress* kapal pada saat di pelabuhan. Perhitungan tersebut di mulai pada saat kapal telah sampai atau berada di wilayah pelabuhan atau kolam labuh hingga kapal lepas dan meninggalkan pelabuhan atau kolam labuh. Adanya metode *integrated port time* berawal dari salah satu badan

usaha milik negara yakni PT Pertamina (PERSERO) yang melakukan sebuah cara untuk mencatat waktu lama kapal yang ada di pelabuhan atau di badan usaha pelabuhan agar setiap pelabuhan dapat mengetahui aktifitas dan efisiensi suatu pelabuhan tersebut sehingga pelabuhan dapat di katakana baik dan buruknya dalam pelayanan jasa pada kapal. Adapun metode *integrated port time* sebagaimana seperti gambar berikut:



Sumber : IPT PT Pertamina (PERSERO)

Gambar 2.1 : Metode *Integrated Port Time*

Gambar di atas merupakan metode *integrated port time* yang merupakan suatu cara dalam menghitung waktu pada kapal. Dalam perhitungan tersebut ada beberapa macam bagian perhitungan yang terkait dalam istilah *integrated port time* yakni dari perhitungan *Lay Time* dan *Waiting Time* dimana dalam perhitungannya ada istilah *Actual Time Arrival* (ATA) sampai *Actual Time Departure* (ATD). Perhitungan *Lay Time* dimulai dari waktu Labuh kapal di wilayah pelabuhan terhitung dari ATA dengan maksimal waktu selama +6 jam, proses *Loading*, dan sampai *Disconnect* pada alat bongkar muat. Perhitungan *Waiting Time* pada saat waktu tunggu kapal yang mana biasa terjadi di awal dan akhir suatu proses sandar dan lepas kapal di pelabuhan yakni dari ATA NOR sampai ATA dengan maksimal waktu selama +6 jam

dan dari *Cast Off* atau lepas tali waktu tunggu di *inter pool* sampai dengan ATD.

Waktu tunggu kapal/*Waiting Time* (WT) adalah waktu tunggu yang dikeluarkan oleh Kapal untuk menjalani proses kegiatan di dalam area perairan Pelabuhan, bertujuan untuk mendapatkan pelayanan sandar di Pelabuhan atau Dermaga, guna melakukan kegiatan bongkar dan muat barang di suatu Pelabuhan. Misalnya, Kapal yang tengah mengantri di perairan Gresik mengajukan permohonan sandar kepada PT Pelabuhan Indonesia III (PERSERO) pada pukul 10.30 WIB. Kemudian petugas pandu datang menjemput Kapal pukul 11.30 WIB maka *Waiting Time* nya selama 1 jam. Jadi keterlambatan selama 1 jam dapat dikatakan sebagai waktu terbuang (non produktif) yang harus di emban oleh pihak Kapal, pihak pengusaha pelayaran atau pengirim barang (*Shipper*) yang telah menggunakan jasa fasilitas Pelabuhan, yang dikarenakan oleh faktor-faktor tertentu di Pelabuhan. Adapun Indikator kinerja pelayanan yang terkait dengan jasa Pelabuhan terdiri dari :

1. *Approach Time* (AT) atau waktu pelayanan pemanduan adalah jumlah waktu terpakai untuk Kapal bergerak dari lokasi lego jangkar sampai ikat tali di tambatan;
2. *Effective Time* (ET) atau waktu efektif adalah jumlah waktu efektif yang digunakan untuk melakukan kegiatan bongkar muat selama Kapal di tambatan;
3. *Idle Time* (IT) adalah waktu tidak efektif atau tidak produktif atau terbuang selama Kapal berada di tambatan disebabkan pengaruh cuaca dan peralatan bongkar muat yang rusak);
4. *Not Operation Time* (NOT) adalah waktu jeda, waktu berhenti yang direncanakan selama Kapal di Pelabuhan (persiapan bongkar/muat dan istirahat kerja);
5. *Berth Time* (BT) adalah waktu tambat kapal sejak *first line* (garis pertama/ tali pertama) sampai dengan *last line* (garis terakhir/tali terakhir);

6. *Berth Occupancy Ratio* (BOR) atau tingkat penggunaan Dermaga adalah perbandingan antara waktu penggunaan Dermaga dengan waktu yang tersedia (Dermaga siap operasi) dalam periode waktu tertentu yang dinyatakan dalam *prosentase*;
7. *Turn around Time* (TRT) adalah waktu kedatangan Kapal berlabuh jangkar di Dermaga serta waktu keberangkatan Kapal setelah melakukan kegiatan bongkar muat barang kapal (TA s/d TD);
8. *Postpone Time* (PT) adalah waktu tunggu yang disebabkan oleh pengurusan administrasi di pelabuhan (pengurusan dokumen);
9. *Berth Working Time* (BWT) adalah waktu untuk kegiatan bongkar muat selama kapal berada di dermaga.

Dalam pengertian di atas dapat dijelaskan bagian-bagian dari beberapa istilah yang ada di dalam metode *integrated port time* yakni sebagai berikut:

2.4.1. Lay time

Lay Time adalah suatu perhitungan waktu yang dihitung dari proses kapal sandar dan melakukan bongkar muat hingga proses bongkar selesai. Dalam perhitungan *Lay Time* ini dijabarkan dalam waktu perjalanan, dan kata-kata dari *Klausul Lay Time* dalam waktu pelayaran sangat penting, karena penundaan terkait dengan perjalanan ditanggung secara *eksklusif* oleh pemilik kapal atau *charter* kapal. Jika keterlambatan terjadi dalam tindakan kegiatan loading, pemilik kapal atau *charter* kapal harus membayar biaya kelebihan waktu yang dibatasi oleh pihak pelabuhan yang disebut "*demurrage*". Pembayaran biaya tersebut di bebankan kepada pihak tertentu (pemilik kapal atau *charter* kapal) dalam kesepakatan yang di tentukan sebelumnya.

2.4.2. Waiting Time

Menurut (Hermaini Wibowo, 2010) *waiting time* adalah waktu tunggu yang dikeluarkan oleh Kapal untuk menjalani proses kegiatan di dalam area perairan Pelabuhan, bertujuan untuk mendapatkan pelayanan sandar

di Pelabuhan atau Dermaga, guna melakukan kegiatan bongkar dan muat barang di suatu Pelabuhan. Dalam perhitungan *waiting time* pada kapal apabila mengakibatkan kapal terlalu lama dalam waktu tunggu di area perairan pelabuhan, maka pihak kapal dan pengguna jasa akan mengalami kerugian yang mengakibatkan timbulnya biaya *demurage* yang harus ditanggung oleh pemilik kapal.

2.4.3. *Estimated Time Arrival* (ETA)

Estimated Time Arrival (ETA) adalah perkiraan waktu pada kapal saat kapal tiba pada area tujuan dan berlabuh di tempat kolam perairan yang telah disediakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut atau Syahbandar. Dalam perhitungan *Estimated Time Arrival* harus dilakukan dengan tepat dari segi pengurusan administrasi, koordinasi dan informasi kepada pihak-pihak terkait pengurus pelayanan kapal sampai kapal dapat bisa di sandarkan di pelabuhan.

2.4.4. *Actual Time Arrival* (ATA)

Actual Time Arrival (ATA) adalah perhitungan waktu tunggu kapal di area kolam pelabuhan (*Inner Pool*), dalam penghitungannya pada saat kapal tiba di area kolam labuh terhitung sampai kapal akan melakukan proses penyandaran. Perhitungan *Actual Time Arrival* dimulai dari ATA NOR sampai dengan ATA +6 jam dimana dalam perhitungan ini menghitung lamanya kapal saat menunggu untuk melakukan proses sandar pada kapal.

2.4.5. Penghitungan *Integrated Port Time* (IPT)

Perhitungan *Integrated Port Time* (IPT) adalah perhitungan dari penjumlahan waktu pada saat kegiatan pelayanan kapal dimulai dari ATA NOR, *Lay Time*, sampai *ATD/Full Away*. Dalam perhitungannya yakni dari jumlah perhitungan waktu *integrated port time* yakni ATA NOR sampai ATD lalu di kurangi jumlah dari *lay time* sehingga dapat memunculkan dari penjumlahan tersebut yang memunculkan *progress* lamanya waktu

tunggu kapal di pelabuhan tersebut. Terkait perhitungan dalam penjumlahannya untuk mengetahui berapa lama waktu pelayana pada kapal sehingga menjadi bahan referensi agar dapat mengetahui bagaimana progres di pelabuhan.

2.4.6. Actual Time Departure (ATD)

Actual Time Departure (ATD) adalah waktu keberangkatan kapal pada saat kapal selesai melakukan proses *Loading* dan lepas tali atau kapal keluar dari pelabuhan (*Cast Off*) hingga meninggalkan kolam pelabuhan. Pada pelayanan ATD pihak kapal di bantu oleh Operator darat atau petugas kepil di dermaga untuk melakukan proses lepas tali dan di bantu oleh pihak petugas kepanduan menggunakan kapal pandu agar kapal dapat keluar dari dermaga di pelabuhan sampai kapal meninggalkan/tolak dari kolam pelabuhan (*Inner Pool*).

2.5. Pelayanan

Secara umum pelayanan dapat diartikan dengan melakukan perbuatan yang hasilnya ditujukan untuk kepentingan orang lain, baik perorangan, maupun kelompok atau masyarakat. Menurut Keputusan Menteri Negara Aparatur Negara No. 63 Tahun 2003 disebutkan bahwa:

"Pelayanan adalah Segala bentuk kegiatan pelayanan yang dilaksanakan oleh instansi pemerintah di pusat, di daerah, dan di lingkungan badan usaha milik negara/daerah dalam bentuk barang atau jasa dalam rangka pemenuhan kebutuhan masyarakat maupun dalam rangka pelaksanaan ketentuan peraturan perundang-undangan".

Maka pelayanan dapat disimpulkan sebagai kegiatan yang dilakukan suatu organisasi yang ditujukan untuk konsumen atau masyarakat umum yang berbentuk jasa untuk memenuhi kebutuhan. Hal ini berarti citra kualitas pelayanan bukanlah persepsi dari penyedia jasa tetapi dari para pelanggan. Para pelangganlah yang mengkonsumsi dan menikmati jasa suatu instansi, sehingga merekalah yang seharusnya kualitas pelayanan. Persepsi pelanggan

terhadap kualitas jasa pelayanan merupakan penilaian menyeluruh atas keunggulan jasa.

Dari definisi di atas dapat diartikan bahwa kualitas pelayanan adalah berpusat pada upaya pemenuhan kebutuhan dan keinginan pelanggan serta ketepatan penyampaiannya untuk mengimbangi harapan para pelanggan. Kualitas pelayanan adalah tingkat keunggulan yang diharapkan dan pengendalian atas tingkat keunggulan tersebut untuk memenuhi keinginan pelanggan. Jadi apabila jasa pelayanan yang diterima atau dirasakan sesuai dengan yang diharapkan, maka kualitas pelayanan dipersepsikan baik dan memuaskan. Jika jasa pelayanan yang diterima lebih rendah dari yang diharapkan maka kualitas pelayanan dipersepsikan buruk.

2.6. Pelayanan kapal

2.6.1. Pelayanan Kapal Sebelum Tiba

Dalam pelayanan perusahaan angkutan laut menyampaikan Daftar Rencana Kedatangan Kapal (*Ship Arrival list/SAL*) untuk periode yang akan datang kepada Forum Pelayanan kapal dan barang dan KSOP serta instansi yang terkait lainnya yang memiliki kewenangan. Dalam pegajuan Selambat-lambatnya 1×24 jam sebelum kapal tiba di pelabuhan atau di kolam labuh, dan perusahaan angkutan laut menyampaikan Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) kepada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) untuk dilakukan verifikasi, dengan dilampirkan beberapa dokumen-dokumen yang harus di ajukan, sebagai berikut:

1. Rencana Pengoperasian Kegiatan (RPK);
2. Pemberitahuan Pengoperasian Kapal Milik (PPKM) untuk kapal berbendera RI yang ke/ dari Luar Negeri;
3. *Ship Particular* (untuk kapal yang pertama kali sandar di pelabuhan tujuan);
4. Daftar Penumpang;
5. *Momerandum* Kedatangan kapal/Keberangkatan kapal.

Selambat-lambatnya 1x24 jam sebelum kapal tiba, perusahaan angkutan laut mengajukan permintaan pelayanan pemanduan kapal masuk ke kolam pelabuhan kepada Forum Pelayanan Terpadu kapal dan barang (FPTKB):

- a. Copy PKK yang telah diverifikasi oleh KSOP setempat;
- b. Warkat Dana Asli (Bukti Pembayaran);
- c. *Ship Particular* / Surat ukur kapal (untuk kapal yang pertama kali);
- d. *Master Cable*;
- e. *International Ship Security Certificate* (kapal dengan rute luar negeri);
- f. *Manifest*;
- g. Daftar Barang Berbahaya (B3).

Perusahaan angkutan laut/agen dapat menyandarkan kapalnya di dermaga yang telah ditetapkan setelah mendapatkan *clearance In* dari KSOP setempat. Perusahaan angkutan laut/agen menyampaikan PKKB yang telah ditetapkan FPTKB untuk pelayanan pemanduan dan penundaan kepada BUP yang telah mendapat pelimpahan kewenangan Pemanduan dan Penundaan dari Menteri Perhubungan dan selanjutnya dapat melaksanakan pelayanan pemanduan kapal masuk tambatan.

2.6.2. Pelayanan Kapal Sebelum Kapal Tambat dan akan melakukan kegiatan Bongkar/Muat (B/M)

Dalam kegiatan pelayanan kapal selambat-lambatnya 1x24 jam sebelum kapal bertambat di pelabuhan, perusahaan angkutan laut/perusahaan bongkar/muat (PBM) yang ditunjuk oleh pemilik kapal barang/*ship owner* sesuai perjanjian pengangkutan menyampaikan Pemberitahuan Rencana Kegiatan Bongkar Muat (PRKBM) kepada Forum Pelayanan Terpadu Kapal dan barang untuk dilakukan verifikasi dengan di lampiri :

1. Surat Penunjukan Bongkar/Muat dari pemilik barang /*Owner ship*;

2. Bukti permintaan TKBM kepada koperasi TKBM
3. Surat perintah kerja (SPK) Asli dari koperasi TKBM;
4. Copy PKK yang telah diverifikasi;
5. *Manifest* bongkar/ daftar rencana muat (untuk yang melaksanakan muatan).

PBM yang akan melakukan kegiatan bongkar/ muat mengajukan permintaan TKBM kepada koperasi TKBM setempat. Selambat-lambatnya 1×24 jam sebelum kapal tambat, perusahaan angkutan laut menyampaikan PPKB kepada forum pelayanan terpadu kapal dan barang (FPTKB) dengan di lampiri :

Copy PRKBM yang telah diverifikasi oleh KSOP setempat (sebagai dasar perencanaan pelayanan kapal dan barang)

- a. Warkat dana (Bukti Pembayaran);
- b. *Manifest* bongkar/Daftar Rencana Muat.

Badan usaha pelabuhan membuat Pra-rencana Pelayanan kapal dan Barang untuk itu Forum Pelayanan Terpadu Kapal dan Barang (FPTKB) akan melakukan evaluasi lebih lanjut (terutama penetapan prinsip *Firset Come Firset Service* dengan Skala Prioritas yang di atur dalam surat keputusan Kepala KSOP), untuk selanjutnya di lakukan perencanaan dan penetapan pelayanan kapal dan barang.

Dengan di terima PPKB dari perusahaan pelayaran, maka masing-masing instansi Pemerintah terkait dan BUP sesuai dengan bidang tugasnya memberikan persetujuan atau tidak setuju atas persyaratan teknis dan administrasi terhadap pelayanan kapal dan barang, pengajuan selambat-lambatnya 1×24 jam, yang dikoordinasikan oleh kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) dalam forum pelayanan terpadu kapal dan barang (FPTKB) untuk menetapkan pelayanan kapal dan kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan. Dalam hal tidak di penuhi persyaratan teknis dan administratif dari instansi Pemerintah terkait dan BUP, pelayanan kapal dan barang tidak dapat dilaksanakan berdasarkan PPKB dan hasil rencana dari BUP, FPTKB membahas dan

KSOP menetapkan penggunaan dermaga untuk sandar kapal, penggunaan gudang atau lapangan penumpukan untuk penumpukan barang serta *delivery* dan *receiving* barang, yang selanjutnya tembusannya di sampaikan kepada instansi pemerintah terkait dan BUP kemudian rapat terpadu dalam Forum Pelayanan Terpadu Kapal dan Barang (FPTKB) adalah merupakan keputusan final yang tidak dapat di *intervensi* oleh siapapun kecuali dalam keadaan darurat/ *Force Majeur*.

2.7. Kapal

Menurut undang-undang pelayaran, pengertian dari kapal adalah sebagai berikut:

Kapal adalah suatu alat sebagai kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut (sungai dsb). Sedang di dalam Undang-undang tentang pelayaran, kapal didefinisikan kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Kapal adalah suatu kendaraan yang kompleks dimana dia dituntut untuk mampu tetap beroperasi dan bertahan dengan daya tahan yang tinggi dalam waktu yang relatif lama dalam lingkungan yang cepat berubah dan menghidupi anak buah kapal maupun penumpang yang ada di kapal.

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut (sungai dsb) seperti halnya sampan atau perahu yang lebih kecil. Kapal biasanya cukup besar untuk membawa perahu kecil seperti sekoci. Sedangkan

dalam istilah inggris, dipisahkan antara *ship* yang lebih besar dan *boat* yang lebih kecil. Secara kebiasaannya kapal dapat membawa perahu tetapi perahu tidak dapat membawa kapal. Ukuran sebenarnya di mana sebuah perahu disebut kapal selalu ditetapkan oleh undang-undang dan peraturan atau kebiasaan setempat.

2.7.1. Jenis-Jenis Kapal

kapal memiliki pembagian jenis yang ditinjau dari beberapa aspek, antara lain melalui sarana penggeraknya, fungsinya, dan daerah pelayarannya. Berikut daftar jenis kapal:

1. Kapal muatan umum, biasanya dengan konstruksi "*shelter deck*" dan mempunyai lebih dari satu dek (memakai dek antara);
2. Kapal Curah (*Bulk Carrier*), yang kemudian dibagi-bagi lagi menurut jenis muatan curah yang diangkutnya, misalnya *ore carrier*, *tanker*, dan lain-lain. Biasanya konstruksinya kokoh atau *full scantling* dan pada umumnya hanya terdiri dari satu dek saja;
3. Kapal tunda (*Tug Boat*), yaitu kapal yang digunakan untuk menunda, menggandeng atau mendorong kapal lain yang membutuhkannya. Kapal ini umumnya digunakan di pelabuhan untuk membantu kapal-kapal yang akan merapat ke dermaga atau di laut untuk membantu kapal-kapal yang sedang mengalami kerusakan/dalam kondisi bahaya guna membawanya ke pelabuhan untuk menerima bantuan lanjutan atau perbaikan;
4. Kapal gas (*Gas Carrier*) yang dibangun dengan palka-palka tertutup berupa tanki, misalnya *L.PG carrier (Liquified pressed gas carrier)* atau *LNG (liquefied gas carrier)*.
5. Kapal keruk (*dredger*) yaitu kapal yang dirancang dengan dilengkapi alat untuk mengaduk atau menghisap lumpur. Kapal tipe ini umumnya digunakan di pelabuhan atau alur pelabuhan untuk memperdalam atau mempertahankan kedalaman laut;
6. Kapal survey (*survey vessel*).

7. Kapal bor (*drilling vessel*), dilengkapi dengan bor untuk pemboran minyak;
8. Kapal tongkang atau *Lash Ship (Lighter aboard ship)*, hampir sama dengan kapal peti kemas, tetapi yang diangkut berupa tongkang. Perkembangan terakhir kapal ini disebut juga dengan *Flash Vessel (Floating Lighter Aboard Vessel)*;
9. Kapal muatan dingin (*refrigerated vessel*), yaitu suatu kapal yang dibangun khusus, sehingga ruangnya merupakan ruangan dingin yang dapat mengangkut muatan dingin atau muatan beku;
10. Kapal pukat tambat (*trawler*), yaitu kapal penangkap ikan yang khusus dibangun untuk dapat menarik pukat tarik (jaring dogol);
11. Kapal peti kemas, dilengkapi dengan stabilitas awal yang bagus dan digunakan untuk mengangkut peti kemas sampai-sampai 4 atau 5 meter di atas dek;
12. Kapal kabel (*cable lying vessel*), dibangun khusus untuk memasang dan mengangkut kabel laut;
13. Kapal selam (*submarine*) biasanya digunakan oleh kapal laut;
14. Kapal Ro-Ro (*Roll on – Roll off Ship*) dibangun sedemikian rupa sehingga kalau kapal tersebut bersandar ke dermaga, maka muatan dapat dibuat dan dibongkar langsung ke dan dari palka dengan kendaraan, misalnya *forklift truck*;
15. Kapal Pendarat (*Landing Ship*) ada bermacam-macam menurut besarnya yang di daratkan.

Berdasarkan jenis-jenis kapal di atas, penulis mengambil penelitian terhadap Kapal Curah (*Bulk Carrier*). jenis kapal tersebut merukan jenis kapal pengangkut curah yang mengangkut jenis barang berupa *klunker* semen baik bahan mentah semen ataupun barang yang akan di distribusikan milik PT Semen Indonesia (PERSERO), Tbk. Dimana dalam permasalahan tersebut ada beberapa permasalahan yang sering terjadinya dalam pelayanan terhadap kapal baik dari kapal sendiri dan juga kegiatan proses bongkar/muat.

2.8. Kegiatan Bongkar dan Muat di Pelabuhan

2.8.1. Definisi Bongkar/Muat di Pelabuhan

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (2015), kata “bongkar” berarti angkat atau turunkan dan bila dirangkai dengan kata muat sehingga menjadi “bongkar muat” berarti mengeluarkan dan memasukkan muatan dari atau ke kapal. Sedangkan kata “muat” sendiri dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (2015), berarti ada ruang untuk diisi, ditempati, dimasuki, dipakai, dapat berisi. Pengertian lain yakni ada di dalamnya, berisi atau mengandung.

Di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 60 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar dan Muat Barang dari dan ke Kapal, BAB I Pasal 1 ayat 6 menjelaskan tentang Usaha Bongkar dan Muat Barang yakni:

“Usaha Bongkar dan Muat Barang adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving/delivery*.”

Pengertian lain yakni dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM.21 Tahun 2007 tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Kapal, Barang dan Penumpang pada Pelabuhan Laut yang Diselenggarakan oleh Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kantor Pelabuhan, BAB I Pasal 1 Ayat 13 menerangkan bahwa, “Kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal adalah kegiatan yang meliputi *stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving/delivery* di pelabuhan”. Dilanjutkan dalam ayat 14 menjelaskan pengertian *stevedoring* yakni :

“*Stevedoring* adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/ tongkang/ truk atau memuat barang dari dermaga/ tongkang/ truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau Derek darat.”

Dari pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa kegiatan bongkar dapat diartikan membongkar barang dari kapal ke dermaga. Sedangkan

kegiatan muat adalah memuat barang dari dermaga ke kapal yang keduanya dilakukan dengan menggunakan derek kapal atau derek laut.

Pada kegiatan bongkar maupun muat di pelabuhan tidak semua tahapan (*stevedoring, cargodoring, receiving/delivery*) dilalui utamanya pada kegiatan bongkar dan muat yang dilakukan secara TL (*truck lossing*). Sedangkan untuk proses bongkar dan muat petikemas secara non-TL (*truck lossing*) biasanya melewati ketiga tahapan tersebut.

2.8.2. Mekanisme Kegiatan Bongkar di Pelabuhan

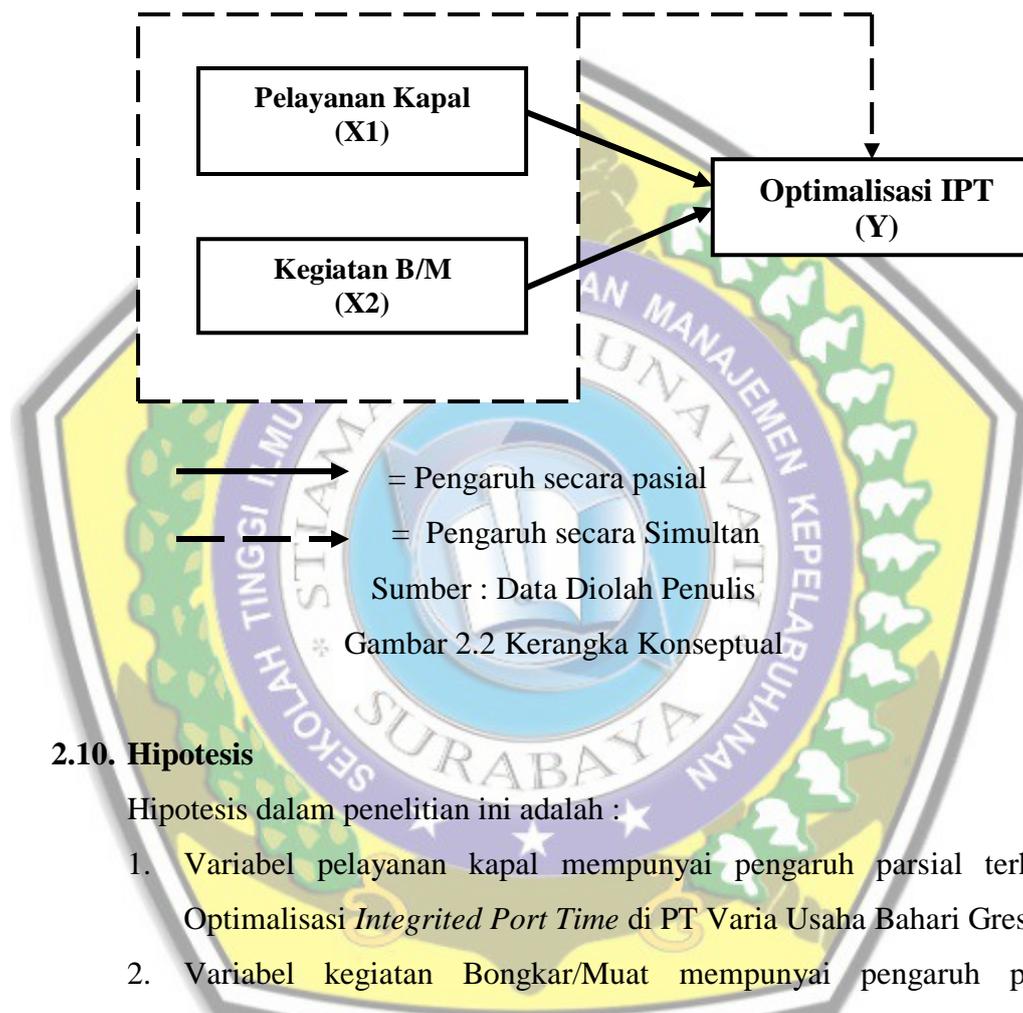
Secara umum mekanisme kegiatan bongkar telah dijelaskan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: KM.21 Tahun 2007 tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Kapal, Barang dan Penumpang pada Pelabuhan Laut yang Diselenggarakan oleh Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kantor Pelabuhan, pada BAB I Pasal 1 Ayat 13 sampai dengan Ayat 16 yang berbunyi :

1. Kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal adalah kegiatan yang meliputi *stevedoring, cargodoring dan receiving/ delivery* di pelabuhan;
2. *Stevedoring* adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/ tongkang/ truk atau memuat barang dari dermaga/ tongkang/ truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat;
3. *Cargodoing* adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali/ jala-jala (*ex tackle*) di dermaga dan mengangkat dari dermaga ke gudang/ lapangan penumpukan barang atau sebaliknya;
4. *Receiving/ Delivery* adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan/ tempat penumpukan di gudang/ lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/ lapangan penumpukan atau sebaliknya.

Dari penjelasan diatas dapat diketahui bahwa kegiatan bongkar barang meliputi kegiatan yang dilakukan saat barang dibongkar dari kapal

menggunakan alat bongkar muat dari pelabuhan atau dari kapal dan diangkut oleh transportasi hingga ke pintu keluar pelabuhan (*get out*) dan barang di kirim ke tempat tujuan tersebut.

2.9. Kerangka Pemikiran



Gambar 2.2 Kerangka Konseptual

2.10. Hipotesis

Hipotesis dalam penelitian ini adalah :

1. Variabel pelayanan kapal mempunyai pengaruh parsial terhadap Optimalisasi *Integrited Port Time* di PT Varia Usaha Bahari Gresik;
2. Variabel kegiatan Bongkar/Muat mempunyai pengaruh parsial terhadap Optimalisasi *Integrited Port Time* di PT Varia Usaha Bahari Gresik;
3. Variabel pelayanan kapal dan kegiatan Bongkar/Muat mempunyai pengaruh simultan terhadap Optimalisasi *Integrited Port Time* di PT Varia Usaha Bahari Gresik.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan tipe penelitian deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Metode Penelitian Kuantitatif, sebagaimana dikemukakan oleh Sugiyono (2012) yaitu:

“Metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif/statistik, dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan”.

Menurut Sugiyono (2012) penelitian deskriptif yaitu, penelitian yang dilakukan untuk mengetahui nilai variabel mandiri, baik satu variabel atau lebih (*independen*) tanpa membuat perbandingan, atau menghubungkan dengan variabel yang lain.

3.2. Populasi dan Sampel

3.2.1. Populasi

Menurut Sugiyono (2012), Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek/subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang di tetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian di tarik kesimpulannya. Populasi dalam penelitian ini adalah pengambilan referensi dari data langsung perusahaan dan pengguna jasa badan usaha pelabuhan terminal untuk kepentingan sendiri (TUKS) PT Semen Indonesia (Persero), Tbk Gresik pada PT Varia Usaha Bahari Gresik.

3.2.2. Sampel

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. (Sugiyono, 2012). Adapun metode pemilihan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah sampel probabilitas, yaitu memilih sampel secara acak (Sugiyono, 2012). Teknik pemilihan sampelnya menggunakan *Random Sampling* yaitu sampling yang diambil

pada data pengguna jasa Pelabuhan dari tahun 2019 sampel data kunjungan kapal. Adapun responden yang dipilih adalah Pelayanan pelabuhan, Kegiatan Bongkar/Muat.

3.3. Variabel Penelitian dan Definisi Operasional

Variabel utama yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Variabel Dependent (Y) yaitu optimalisasi *integrated port time* (Y);
2. Variabel Independent (X) yaitu pelayanan administrasi kapal (X_1), dan kegiatan bongkar/muat kapal di pelabuhan (X_2).

Definisi operasional dan pengukuran masing-masing variabel sebagai berikut:

- a. Pelayanan kapal (X_1)

Yaitu pengambilan data melalui data kapal yang sandar di pelabuhan terminal untuk kepentingan sendiri PT Varia Usaha Bahari Gresik selama 3 bulan terakhir mulai dari tahun 2019;

- b. Pelayanan kegiatan di pelabuhan (X_2)

Yaitu pengambilan data melalui kegiatan bongkar atau muat di pelabuhan terminal untuk kepentingan sendiri PT Varia Usaha Bahari Gresik selama 3 bulan terakhir mulai dari tahun 2019;

- c. Optimalisasi *integrated port time* (Y)

Yaitu suatu metode penerapan yang digunakan untuk mengetahui kinerja (hasil) yang diterima dalam pelayanan pelabuhan terhadap kapal dengan harapan yang efisien dan efektifitas di pelabuhan terminal untuk kepentingan sendiri PT Varia Usaha Bahari Gresik.

3.4. Teknik Analisis Data

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif yang secara umum lebih fokus pada tujuan generalisasi. Alat analisis yang digunakan yaitu regresi linier berganda dengan program *Statistical Product and Service Solution* (SPSS) versi 21. Menurut Ghozali (2007) kekuatan hubungan antara dua variabel atau lebih diukur dengan analisis regresi, arah hubungan antara variabel dependen dengan independen juga ditunjukkan dengan analisis regresi ini. Regresi linier berganda adalah hubungan secara linier antara dua atau

lebih variabel independen (X) dengan Variabel dependen (Y). Berdasarkan pembahasan dari analisis dan pengujian hipotesis, penelitian akan menguji Pengaruh Pelayanan kapal, dan Kegiatan Bongkar/Muat terhadap Optimalisasi *Integrated Port Time* (IPT) di PT Varia Usaha Bahari Gresik.

3.4.1. Analisis Statistik Deskriptif

Statistik deskriptif adalah penggunaan statistik untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa maksud membuat kesimpulan yang berlaku umum atau generalisasi. Nilai minimal, nilai maksimal, rata-rata (*mean*) dan standar deviasi digunakan sebagai alat analisis.

3.5. Model dan Teknik Analisis

Analisis yang digunakan pada penelitian ini adalah regresi linier berganda. dalam model pengujianya menggunakan Uji t untuk uji secara parsial dan uji F untuk uji secara simultan. Rumus tersebut adalah sebagai berikut :

Rumus Regresi Berganda :

$$Y = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + e$$

Keterangan :

Y = Optimalisasi *Integrated Port Time*

X₁ = Pelayanan Kapal

X₂ = Bongkar Muat

β₀ = Konstanta

β₁.....β_n = Koefisien Regresi

e = Variabel pengganggu di luar variabel bebas

3.5.1. Analisis Korelasi Berganda

Analisis korelasi berganda (*R multiple*) digunakan untuk mengetahui sejauh mana keeratan hubungan antara seluruh variabel bebas secara serempak terhadap variabel terikat (Y).

Untuk mencari besarnya koefisien korelasi berganda (R), maka digunakan teknik pengolahan data dengan program *software* SPSS 22.

3.5.2. Uji Asumsi Klasik

Pengujian terhadap ada tidaknya pelanggaran terhadap asumsi-asumsi klasik merupakan dasar dalam model regresi linier berganda. Uji asumsi klasik dalam penelitian ini dilakukan untuk mengetahui apakah sampel yang ditetapkan telah dapat dilakukan analisis dan melihat apakah model prediksi yang dirancang telah dapat dimasukkan ke dalam serangkaian data, maka perlu dilakukan pengujian data. Untuk mendapatkan model regresi yang baik harus bebas dari penyimpangan data yang terdiri dari multikolonieritas, heteroskedastisitas, dan normalitas. Cara yang digunakan untuk menguji penyimpangan asumsi klasik adalah sebagai berikut (Ghozali, 2012).

1. Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi variabel terikat dan variabel bebas keduanya mempunyai distribusi normal atau tidak. Model regresi yang baik memiliki distribusi data normal atau mendekati normal. Salah satu cara termudah untuk melihat normalitas adalah dengan melihat histrogram yang membandingkan antara data observasi dengan distribusi yang mendekati distribusi normal. Model regresi yang baik adalah memiliki distribusi data normal atau mendekati normal. Artinya kriteria berdistribusi normal apabila tampilan grafiknya menunjukkan pola penyebaran disekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal. (Ghozali, 2012)

Selanjutnya, pengujian dalam normalitas dilakukan dengan melihat grafik normal *plot*. Kriteria pengujiannya, adalah sebagai berikut:

- a. Jika angka signifikan $> 0,05$ maka data mempunyai distribusi normal;

- b. Jika angka signifikansi $< 0,05$ maka data tidak mempunyai distribusi normal.

2. Uji Multikolinearitas

Pengujian multikolinearitas dilakukan untuk melihat apakah pada model regresi ditemukan ada tidaknya korelasi antar variabel bebas. Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi multikolinearitas. Variabel- variabel bebas yang mempunyai hubungan tidak mungkin dianalisis secara terpisah pengaruhnya terhadap variabel terikat.

Cara untuk mendeteksi gejala multikolinearitas adalah dengan melihat VIF (*Variance Inflation Factor*), bila nilai VIF < 10 maka dianggap tidak ada pelanggaran multikolinearitas, namun bila sebaliknya VIF > 10 maka dianggap ada pelanggaran multikolinearitas. Untuk mengetahui seberapa kuat atau seberapa parah kolinearitas (korelasi) antar sesama variabel bebas maka dapat dilihat dari matriks korelasi.

3. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan *variance* dari *residual* satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Jika *variance* dari *residual* satu pengamatan ke pengamatan lain tetap, maka disebut homoskedastisitas dan jika berbeda disebut heteroskedastisitas. Menurut Ghazali (2012) Model regresi yang baik adalah *homoskedastisitas* atau tidak terjadi heteroskedastisitas. Dasar analisis:

- a. Jika ada pola tertentu, serta titik-titik yang ada membentuk pola tertentu yang teratur (bergelombang, kemudian, menyempit), maka mengindikasikan telah terjadi *heteroskedastisitas*;
- b. Jika tidak ada pola yang jelas, serta titik-titik menyebar di atas dan di bawah angka 0 pada sumbu Y, maka tidak terjadi heteroskedastisitas.

3.5.3. Analisis Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi (R^2 atau *R square*) pada intinya mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen. Nilai koefisien determinasi adalah antara nol dan satu. Nilai R^2 atau *R square* yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel bebas atau independen dalam menjelaskan variasi variabel independen sangat terbatas. Nilai yang mendekati satu berarti variabel-variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel dependen (Ghozali, 2011).

Untuk mencari besarnya koefisien korelasi berganda (R), maka digunakan teknik pengolahan data dengan program *software* SPSS 22.

3.5.4. Pengujian Hipotesis

Hipotesis ada dua pilihan yang dapat dibuat oleh penelitian yang sesuai dengan konsep keilmuan, yaitu:

$H_0 : \beta_1 = 0$, (artinya variabel rasio pelayanan kapal, dan kegiatan bongkar/muat tidak berpengaruh terhadap *Integrated port time*).

$H_1 : \beta_1 \neq 0$, (artinya variabel rasio pelayanan kapal, dan kegiatan bongkar/muat berpengaruh terhadap *Integrated port time*).

Selanjutnya sebagai langkah untuk melakukan pengujian hipotesis maka perlu menggunakan uji F dan uji t

1. Uji F, yaitu pengujian yang dilakukan untuk mengetahui pengaruh dari variabel bebas (*independent*) yakni pelayanan kapal dan kegiatan bongkar/muat secara simultan atau serempak terhadap variabel terikat (*dependent*) yaitu terhadap metode *integrated port time*.

Kaidah pengujiannya:

- a. Apabila $F_{hitung} > F_{tabel}$, maka H_0 ditolak dan H_i diterima, artinya secara simultan atau serempak variabel bebas mempengaruhi secara signifikan variabel terikat;

- b. Sebaliknya jika $F\text{-hitung} \leq F\text{-tabel}$, maka H_0 diterima dan H_1 ditolak, berarti secara simultan atau serempak variabel bebas tidak mempengaruhi secara signifikan variabel terikat.
2. Uji t, yaitu pengujian yang dilakukan untuk mengetahui pengaruh dari masing-masing variabel secara parsial (*independent*) atau individu atau secara terpisah terhadap variabel terikat (*dependent*).

Kaidah pengujiannya :

- a. Apabila $t\text{-hitung} > t\text{-tabel}$, maka H_0 ditolak dan H_1 diterima, berarti ada pengaruh secara signifikan antara variabel bebas dan variabel terikat;
- b. Apabila $t\text{-hitung} \leq t\text{-tabel}$, maka H_0 diterima dan H_1 ditolak, berarti tidak ada pengaruh secara signifikan antara variabel bebas dan variabel terikat.



BAB IV

ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN

4.1. Gambaran Umum Objek Penelitian

Berangkat dari sebuah Yayasan Sejahtera Semen Gresik. yang didirikan guna mendukung induk perusahaan untuk memperlancar pengangkutan dan distribusi semen ke seluruh pelosok daerah pemasaran PT Semen Indonesia (Persero) Tbk. Pada Tahun 1969 merupakan pijakan sukses pertama dengan adanya keberhasilan yang dicapai oleh Yayasan Sejahtera dalam mengelola manajemen dan mengembangkan usaha jasa transportasi dan distribusi semen.

Setelah dipandang perlu dan mampu menjalankan bisnisnya, Yayasan Sejahtera Semen Gresik bersama dengan D.A. Karim pada tanggal 13 Februari 1974 mendirikan PT. Varia Usaha Bahari sesuai akta pendirian nomor 121 yang dibuat dihadapan Goesti Djohan, Notaris Surabaya dan berdasarkan Keputusan Menteri Kehakiman Republik Indonesia Nomor: Y.A.5/323/11 tanggal 31 Agustus 1974 serta diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia Nomor 105. tambahan nomor 866/1974 tanggal 31 Desember 1974. Selanjutnya berdasarkan Surat Penyerahan Nomor: 839/PT.VU/S.P./8/74 tanggal 5 Agustus 1974 dimana D.A. Karim menyerahkan kepemilikan sahamnya kepada PT Semen Gresik (Persero).

Keberhasilan PT Varia Usaha Bahari diraih secara bertahap dengan prinsip bersaing dan berprestasi demi kemajuan, terlihat jelas dengan ditandai oleh pengembangan usaha ke bidang-bidang usaha yang lain, baik secara langsung maupun tidak langsung berkaitan dengan produksi dan distribusi semen yang saat ini. PT Varia Usaha Bahari yang semula hanya memiliki tiga bidang usaha yaitu usaha jasa angkutan, perdagangan dan perindustrian dimana pada tahun 1977 menambah 1 bidang usaha yaitu bidang usaha pertambangan untuk memanfaatkan peluang bisnis yang masih terbuka disertai dengan peningkatan aset dan peningkatan kemampuan manajemennya.

Sebagai upaya peningkatan sinergisitas serta pengembangan usaha maka berdasarkan akta Nomor 70 tanggal 17 November 1981 dilakukan pengalihan kepemilikan saham dari Yayasan Sejahtera Semen Gresik kepada Koperasi Warga Semen Gresik dan pada tanggal 9 Juli 1986 Yayasan Dana Pensiun Karyawan PT Semen Gresik turut bergabung menjadi Pemegang salah satu Saham PT Varia Usaha Bahari dengan melakukan pembelian saham yang dikeluarkan oleh PT Varia Usaha Bahari untuk memperbesar modal guna meningkatkan daya saing perusahaan.

RUANG LINGKUP BISNIS

PT Varia Usaha Bahari merupakan Badan Usaha Pelabuhan yang bergerak dibidang pengelolaan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya. Hal ini berdasarkan penetapan perijinan dari Kementerian Perhubungan nomor: KP 581 tahun 2011 tanggal 19 Juli 2011 tentang Pemberian Izin Usaha kepada PT Varia Usaha Bahari sebagai Badan Usaha Pelabuhan. Sebagai salah satu perusahaan Semen Indonesia Grup, PT Varia Usaha Bahari memiliki lingkup bisnis sebagai berikut:

1. Jasa Labuh Tambat ;
2. Pengisian bahan bakar (bunker) dan air bersih;
3. Fasilitas naik turun penumpang dan/atau kendaraan;
4. Jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan petikemas;
5. Jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan;
6. Jasa terminal petikemas, curah cair, curah kering, dan Ro-Ro;
7. Pelayanan jasa bongkar muat barang;
8. Pelayanan pusat distribusi dan konsolidasi barang;
9. Jasa penundaan kapal.

VISI

Menjadi operator pelabuhan dengan kualitas layanan prima dan berdaya saing global diberbagai aspek kegiatan kepelabuhanan.

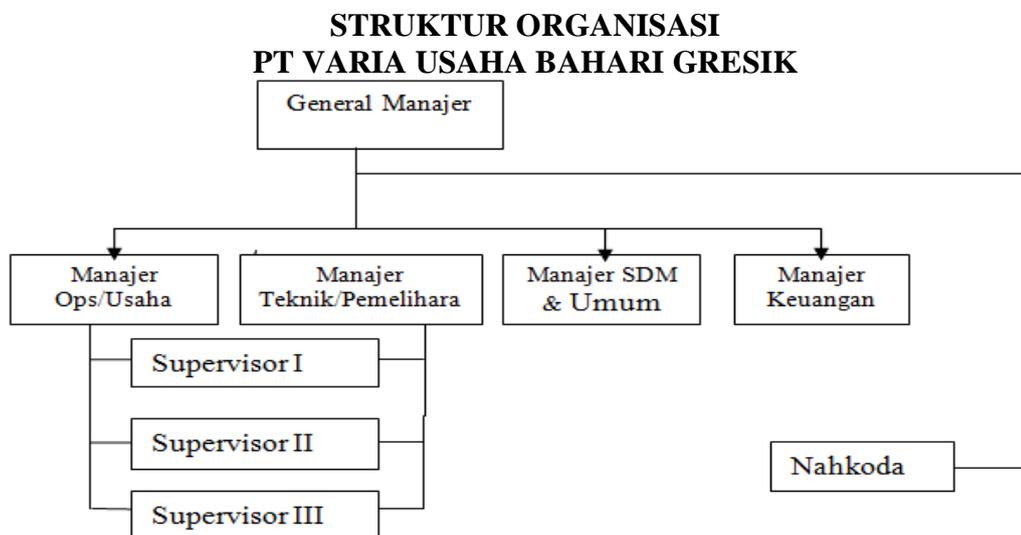
MISI

1. Menjadi operator pelabuhan yang mampu memenuhi kebutuhan dan harapan pelanggan dengan harga kompetitif dan layanan prima dengan mengedepankan keselamatan;
2. Membangun sistem manajemen operasional pelabuhan yang dinamis dengan peraturan perundang-undangan sebagai landasan utama;
3. Bermitra dengan stakeholder untuk meningkatkan nilai perusahaan.

Peran Utama

- a. Membangun profesionalitas perusahaan dengan prinsip *Good Corporate Governance*;
- b. Menyediakan infrastruktur dalam pelayanan kapal jasa kepelabuhanan sesuai regulasi yang berlaku;
- c. Melakukan pengelolaan bisnis yang memiliki daya saing melalui inovasi dan efisiensi demi pelayanan kapal yang memiliki mutu tinggi, tepat waktu dan harga kompetitif;
- d. Meningkatkan tumbuh kembang perusahaan seiring dengan globalisasi bisnis;
- e. Menciptakan kepedulian terhadap lingkungan dan sosial kemasyarakatan.

4.1.1. Struktur Organisasi



Sumber : PT Varia Usaha Bahari
Gambar 4.1 : Struktur Organisasi

Tugas Dan Tanggung Jawab

1. General Manager

a. Tugas

- 1) Tersusun dan terlaksana rencana kerja, anggaran pendapatan dan anggaran biaya cabang;
- 2) Tersusun dan terpenuhinya kebutuhan SDM serta penempatannya;
- 3) Terkendali dan terlaksananya realisasi anggaran dan kesesuaian dengan yang telah ditetapkan.

b. Tanggung Jawab

- 1) Bertanggung jawab kepada Direktur Utama;
- 2) Bertanggung jawab atas penyusunan rencana, realisasi anggaran dan kesesuaian dengan yang telah ditetapkan usaha-usaha pencapaian penyeberangan dan pelabuhan dan telah dianggarkan atau ditetapkan;
- 3) Bertanggung jawab atas penganalisaan, pengevaluasian, dan laporan realisasi anggaran.

2. Manager Operasi (Usaha)

a. Tugas

- 1) Terkelolanya produksi, usaha-usaha pencapaian pendapatan, perawatan dan pemeliharaan alat produksi bongkar/muat dan kegiatan bongkar/muat;
- 2) Terkendali dan tercapainya pendapatan sesuai dengan anggaran yang telah ditetapkan;
- 3) Terkendali dan terlaksananya pemeliharaan dan perawatan-perawatan operasi atau produksi.

b. Tanggung Jawab

- 1) Bertanggung jawab kepada Pimpinan;
- 2) Bertanggung jawab atas pengkoordinasian serta pelaksanaan rencana, pengembangan kegiatan administrasi lalu lintas dan barang serta angkutan barang demi kelancaran penyeberangan dan tercapainya yang telah ditetapkan;

- 3) Bertanggung jawab terhadap pengendalian permintaan dan pemasaran tiket terpadu ke kantor pusat, pendistribusian serta persediaan tiket yang ada.

3. Manager Teknik (Pemeliharaan)

a. Tugas

- 1) Terkelolanya produksi, usaha-usaha pencapaian pendapatan, perawatan, dan pemeliharaan alat produksi penyeberangan dan pelabuhan;
- 2) Terkendali dan tercapainya pendapatan sesuai dengan anggaran yang telah ditetapkan;
- 3) Terkendali dan terlaksananya pemeliharaan dan perawatan peralatan operasional atau produksi.

b. Tanggung Jawab

- 1) Bertanggung jawab dengan Branch Manager atau Pimpinan Cabang;
- 2) Bertanggung jawab atas koordinasi pelaksanaan pemeriksaan, pemeliharaan atau perawatan kapal dan seluruh perawatannya sehingga kapal siap dan layak untuk berlayar;
- 3) Bertanggung jawab terhadap perencanaan, pengendalian serta pemantauan pemeliharaan, perawatan serta perbaikan bangunan dermaga, dan alat penunjang lainnya.

4. Manager SDM dan Umum

a. Tugas

- 1) Terlaksananya administrasi SDM cabang yang rapi;
- 2) Terlaksananya sistem administrasi secara umum;
- 3) Terpenuhinya kebutuhan SDM serta penempatannya.

b. Tanggung jawab

- 1) Bertanggung jawab dengan branch manager atau pimpinan cabang;
- 2) Bertanggung jawab terhadap atas perencanaan, pembinaan, pengembangan, pengevaluasian dan pengendalian sistem administrasi SDM;

- 3) Bertanggung jawab terhadap kegiatan pengadministrasian cabang secara umum dan pengendalian aset perusahaan.

5. Manager Keuangan

a. Tugas

- 1) Terkoordinasinya pelaksana program kerja anggaran pendapatan dan biaya masing-masing cabang, pengelolaan kas atau bank. Penerimaan dan pengeluaran uang. Rekonsiliasinya saldo bank dan saldo cabang penagihan hutang dan piutang untuk setiap segemen usaha;
- 2) Terlaksananya analisa terhadap nilai usaha, dan profil cabang;
- 3) Terkoordinasinya pelaksanaan dan pelaporan pajak ke kas negara;
- 4) Terlaksananya kegiatan administrasi keuangan, perencanaan dan pelaksanaan anggaran serta pembukuan.

b. Tanggung Jawab

- 1) Bertanggung jawab kepada branch manager atau pimpinan cabang;
- 2) Bertanggung jawab terhadap pengkoordiniran, pengawasan dan pemeriksaan pencatatan atas transaksi-transaksi keuangan atau penjurnalan atau posting ke buku besar;
- 3) Bertanggung jawab terhadap pengawasan dan pengkoordiniran penyesuaian laporan persediaan tiket, laporan hutang/piutang, laporan pendapatan tiket harus diterima.

6. Nahkoda

a. Tugas

- 1) Terjaminan keamanan, keselamatan, dan ketertiban kapal, serta anak buah kapal, penumpang dan barang muatan;
- 2) Terpelihara dan terawatnya kapal serta seluruh peralatannya;
- 3) Tersusunnya dokumen dan surat-surat kapal sehingga layak untuk berlayar;
- 4) Memberikan komando selama pelayaran, baik diperairan bebas, perairan sempit, saat merapat dan keluar dari dermaga serta kapal akan berlabuh;

- 5) Terpantau atau terkendali kegiatan pemeliharaan dan perawatan kapal agar selalu dalam kondisi baik dan siap berlayar;
- 6) Memeriksa, memantau dan mengendalikan posisi kapal sehingga kapal selalu berlayar pada posisi yang aman;
- 7) Memantau pelaksanaan *docking* kapal, mengevaluasi buku harian *docking* dan melaporkannya ke kantor pusat melalui *Branch Manager* atau Pimpinan Cabang.

b. Tanggung jawab

- 1) Bertanggung jawab kepada branch manager/pimpinan cabang;
- 2) Bertanggung jawab atas komando selama pelayaran, baik perairan bebas, perairan sempit, saat merapat dan keluar dermaga serta kapal akan berlabuh;
- 3) Bertanggung jawab atas pemantauan dan pengendalian kegiatan pemeliharaan dan perawatan kapal agar baik dan siap berlayar.

7. Supervisor

a. Tugas

- 1) Mengkoordinasi pembagian dan penyusunan kerja *shift*;
- 2) Mengkoordinasi pelaksanaan kerja *shift* pada jam yang telah ditentukan;
- 3) Mengkoordinir kegiatan bongkar/muat pada *shift* ;
- 4) Memeriksa kembali persediaan kebutuhan awal dan persediaan akhir pada saat *shift* kerjanya kegiatan;
- 5) Memeriksa kembali jumlah muatan yang sudah di muat/bongkar dalam kegiatan di kapal atau di pelabuhan;
- 6) Membuat rekapitulasi perhitungan waktu kegiatan yang terkoordinir sejak awal atau dalam arahan awal;
- 7) Melakukan koordinasi hasil muat/bongkar;
- 8) Mengkoordinir kegiatan penjualan, pembelian, dan persediaan BBM, air tawar pada *shift* kerjanya;
- 9) Mengkoordinir kapal (baik pembekalan makan maupun pembekalan medis).

b. Tanggung jawab

- 1) Bertanggung jawab kepada manager operasi;
- 2) Bertanggung jawab atas pengkoordinasian pembagian kerja shift;
- 3) Bertanggung jawab atas pengkoordiniran pelaksanaan kerja shift pada jam yang telah ditentukan.

4.2. Statistik Deskriptif

Statistik deskriptif bertujuan untuk memberikan gambaran atau deskripsi suatu data yang dilihat dari nilai minimum, maksimum, rata-rata (*mean*), standar devinisi dari masing-masing variabel penelitian. Hasil analisis deskriptif dengan menggunakan program SPSS 22 adalah sebagai berikut:

Tabel 4.1
Descripti ve Statistics

	N	Minim um	Maxim um	Mean	Std. Deviation
pelayanan kapal (x1)	12	11,30	32,40	16,7000	6,08650
bongkar/muat (x2)	12	38,20	97,20	60,4333	16,19839
ipt (y)	12	7,20	422,88	215,6133	125,83855
Valid N (listwise)	12				

Sumber : Output SPSS 22

Keterangan :

- X1 : Pelayanan kapal
 X2 : kinerja Bongkar/Muat
 Y : *Integrated Port Time*

Berdasarkan tabel 4.1 dapat diketahui bahwa jumlah data yang digunakan dalam penelitian ini adalah 12 data yang di dapat dari kinerja di pelabuhan selama 1 Tahun. Variabel dalam penelitian ini terdiri dari variabel *dependen*, yakni *Integrated Port Time* dan variabel *independen*, yakni pelayanan kapal dan bongkar/muat:

1. Variabel *Dependen*

Integrated Port Time

Berdasarkan tabel 4.1 dapat diketahui bahwa *Integrated Port Time* memiliki nilai Minimum 7,20. *Integrated Port Time* paling rendah adalah bulan Januari pada tahun 2019. Hal ini menunjukkan bahwa bulan januari termasuk dalam klasifikasi *lower medium* yakni pelayanan kapal dan Bongkar/Muat yang dimiliki diantara 3% sehingga kinerja pelabuhan di tahun 209 di bulan januari masih belum bisa dikatakan berjalan dengan lancar.

Integrated Port Time dapat dilihat pada tabel 4.1 memiliki nilai Maksimum sebesar 422,88, *Integrated Port Time* tertinggi terdapat pada bulan November di tahun 2019. Hal ini menunjukkan bahwa bulan November termasuk dalam klasifikasi high yakni IPT atau *Integrated Port Time* yang dimiliki diatas 76%, sehingga dapat dikatakan bahwa berjalan dengan lancar bulan November terpenuhi baik dalam pelayana kapal dan Bongkar/Muat. Selain itu juga terdapat nilai *Mean* (rata-rata) dari *Integrated Port Time* yang diperoleh kinerja pelabuhan selama satu tahun sebesar 215,6133 dan terdapat nilai pelayanan kapal dari *Integrated Port Time* sebesar 16,7000. Nilai Standar Deviasi lebih kecil dari pada nilai *Mean* yang artinya bahwa distribusi data cenderung normal.

Berdasarkan data yang diperoleh selama satu tahun yang digunakan sebagai populasi, dapat diketahui bahwa terjadi peningkatan *Integrated Port Time* dari bulan ke bulan, hal ini menunjukkan bahwa adanya *progres* yang cukup baik dalam rangka optimalisasi kegiatan di pelabuhan yang diukur dengan *Integrated Port Time* pada TUKS PT Semen Indonesia,Tbk.

2. Variabel *Independen*

a. pelayanan kapal

Pada tabel 4.1 dapat diketahui bahwa Pelayanan kapal memiliki nilai Minimum 11,30 paling rendah adalah kinerja bulan Juni dengan pelayanan administrasikapal terendah. Hal ini menunjukkan bahwa bulan tersebut termasuk dalam skala interval derajat desentralisasi fiskal antara 00,00 – 10,00 yang berarti bahwa kegiatan Bongkar/Muat di pelabuhan “sangat kurang” sehingga kemampuan pelabuhan dalam kegiatan pelayanan kapal memadai.

Sedangkan pelayanan kapal dapat dilihat pada tabel 4.1 memiliki nilai Maksimum sebesar 32,40. Pelayanan kapal tertinggi terdapat pada kinerja bulan Agustus di tahun 2019. Hal ini menunjukkan fiskal diatas 50,00 yang berarti bahwa kinerja pelabuhan “sangat baik” sehingga kinerja pelabuhan PT Semen Indonesia,Tbk sangat memadai.

Selain itu juga terdapat nilai *Mean* (rata-rata) dari pelayanan kapal yang diperoleh kinerja pelabuhan selama satu tahun sebesar 16,7000 dan terdapat nilai Standar Deviasi lebih kecil dari pada nilai Mean menunjukkan bahwa data cenderung normal.

b. kinerja Bongkar/Muat

Pada tabel 4.1 dapat diketahui bahwa kegiatan Bongkar/Muat memiliki nilai Minimum 38,20. kinerja Bongkar/Muat yang paling rendah adalah bulan September menjadi kegiatan dengan bongkar/muat terendah. Hal ini menunjukkan bahwa kegiatan tersebut termasuk dalam kriteria kemampuan kinerja “rendah sekali” dengan tingkat antara 00,00 – 0,25 dan memiliki pola hubungan yang *instrukstif* yang berarti bahwa peranan kinerja bongka/muat dalam pelaksanaan dipelabuhan lebih dominan, sehingga tingkat kegiatan tersebut terhadap bongkar/muat masih sangat tinggi.

Sedangkan kegiatan Bongkar/Muat dapat dilihat pada tabel 4.1 memiliki nilai Maksimum sebesar 97,20. Kegiatan Bongkar/Muat tertinggi terdapat pada bulan Desember tahun 2019. Hal ini

menunjukkan bahwa bulan Desember termasuk dalam kinerja kegiatan bongkar/muat “tinggi” dengan tingkat kegiatan diatas 1,00 dan memiliki pola hubungan yang delegatif yang berarti bahwa tingkat kinerja bulan Desember terhadap bongkar/muat sangat rendah dalam pelaksanaan kegiatan dipelabuhan, sehingga dapat dikatakan bulan Desember adalah kegiatan Bongkar/Muat yang baik.

Selain itu juga terdapat nilai *Mean* (rata-rata) dari kegiatan Bongkar/Muat yang diperoleh kunjungan kapal di Pelabuhan PT Semen Indonesia,Tbk selama satu tahun sebesar 60,4333 dan terdapat nilai Standar Deviasi dan kegiatan Kinerja Bongkar/Muat sebesar 16,19839 Nilai Standar Deviasi lebih besar dari pada nilai *Mean* menunjukkan bahwa distribusi data cenderung tidak normal.

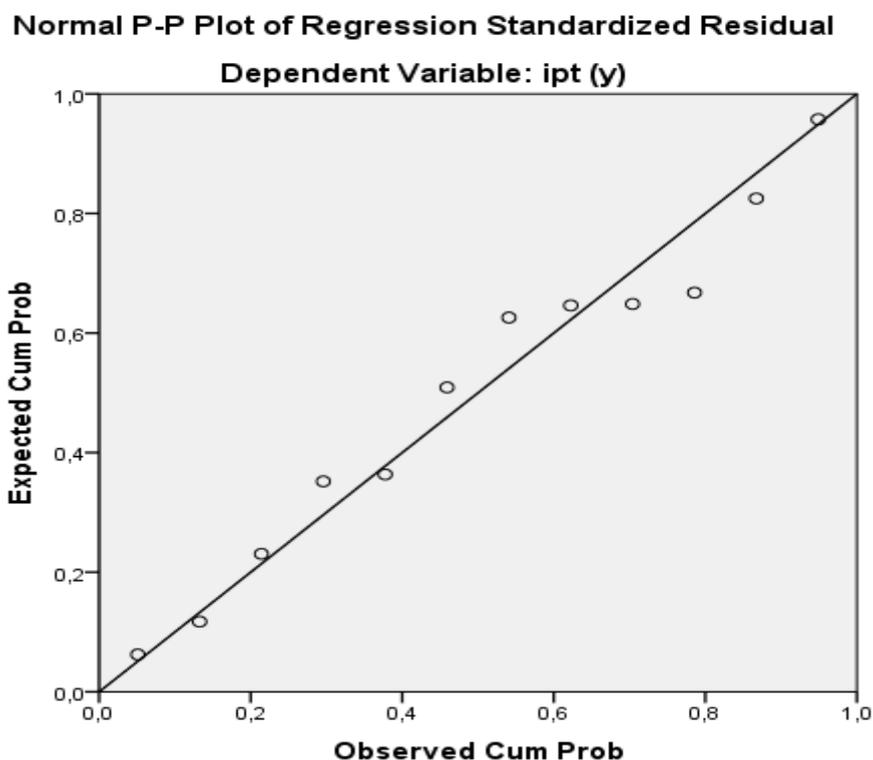
4.2.1. Hasil Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik dilakukan untuk mengetahui asumsi-asumsi yang dipelukan dalam analisis regresi linier berganda sudah terpenuhi. Uji asumsi klasik dalam penelitian ini terdiri dari uji normalitas, uji multikolinearitas, uji autokorelasi dan uji heteroskedastisitas. Adapun dari uji asumsi klasik dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Uji Normalitas

Uji normalitas dilakukan untuk mengetahui apakah data tersebut normal atau tidak. Uji ini biasanya digunakan untuk mengukur data berskala ordinal, interval, ataupun rasio. Uji normalitas dilakukan dengan melihat penyebaran data (titik) pada sumbu diagonal dari grafik. Jika data menyebar di sekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal, maka regresi mengikuti asumsi normalitas, sedangkan jika data menyebar jauh dari diagonal atau tidak mengikuti arah garis diagonal maka regresi tidak memenuhi asumsi normalitas. Hasil pengujian normalitas data dapat berupa grafik *normal probability plot*. Berikut hasil output dari hasil uji normalitas:

Grafik Normal P-Plot



Sumber: Output SPSS 22

Gambar 4.2 : Grafik Normalitas

Dari hasil gambar 4.2 pengujian normalitas data dengan menggunakan normal plot dijelaskan bahwa pada gambar tersebut menunjukkan titik-titik data berada pada sekitar garis diagonal, meskipun titik-titik tidak begitu rapat ke garis diagonal tapi masih mengikuti arah diagonal. Dengan demikian, maka dapat dikatakan bahwa data dalam penelitian ini sudah cukup baik terdistribusi normal dan model regresi tersebut sudah layak dipakai untuk memprediksi variabel dependen. Ghozali (2006) menyatakan bahwa uji normalitas dengan grafik dapat menyebabkan kekeliruan jika tidak dilakukan dengan hati-hati, Oleh sebab itu dianjurkan di samping menggunakan uji grafik dilengkapi pula dengan uji statistic, salah satunya dengan menggunakan uji statistik non parametrik *kolmogorov-smirnov*. Jika

hasilnya mempunyai nilai *Probability-value* $\geq 0,05$ maka dikatakan data normal. Berdasarkan hasil olah SPSS 22 uji statistic non parametik *kolmogorov-smirnov* didapat sebagai berikut:

Tabel 4.2

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		12
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	,0000000
	Std. Deviation	94,27603156
Most Extreme Differences	Absolute	,149
	Positive	,149
	Negative	-,139
Test Statistic		,149
Asymp. Sig. (2-tailed)		,200 ^{c,d}

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

d. This is a lower bound of the true significance.

Sumber; Output SPSS 22

Berdasarkan tabel 4.2 terlihat bahwa nilai *kolmogorov-smirnov* Z sebesar 0,149 dengan tingkat signifikan 0,200 hal itu menunjukkan bahwa variabel penelitian terdistribusi normal karena tingkat signifikansinya $\geq 0,05$ sehingga pelayanan kapal, Bongkar/muat, dan Integrated Port Time berdistribusi normal.

2. Uji Multikolinearitas

Multikolinieritas berarti terjadi interkorelasi antar variabel bebas yang menunjukkan adanya lebih dari satu hubungan linier yang signifikan. Jika terjadi korelasi kuat, terdapat masalah multikolinieritas yang harus diatasi. Nilai *Variance Inflation Factor* (VIF) tidak lebih dari 10, dan nilai *Tolerance* tidak kurang dari 0,1 maka model dapat dikatakan terbebas dari multikolinieritas $VIF = 1 / Tolerance$, jika $VIF = 0$ maka $Tolerance = 1/10$ atau 0,1. Semakin tinggi VIF maka semakin rendah *Tolerance*. Berikut hasil pengujian multikolinieritas:

Tabel 4.3
Uji Multikolinearitas

Coefficients ^a							
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1 (Constant)	-128,557	137,083		-,938	,373		
pelayanan Kapal (x1)	3,556	5,267	,172	,675	,517	,961	1,041
bongkar/muat (x2)	4,712	1,979	,607	2,381	,041	,961	1,041

a. Dependent Variable: ipt (y)

Sumber: Output SPSS 22

Dari permasalahan di atas mengartikan tanda koefisien variabel *independen* dalam Regresi Berganda:

$$Y = -128,557 + 3,556 X_1 + 4,712 X_2$$

- Koefisien X1 Sebesar +3,556 Artinya setiap 1 Unit nilai X1 akan menambahkan nilai Y1 Sebesar 3,556.
- Koefisien X2 Sebesar +4,712 Artinya setiap 1 Unit nilai X2 akan menambahkan nilai Y1 Sebesar 4,712.
- Konstanta sebesar -128,557 Artinya jika x1, dan X2 = 0 maka Y= -128,557

Dari persamaan di atas dapat di gambarkan sebagai berikut:

- β_0 , -128,557 : koefisien konstanta pada regresi sebesar -128,557. Koefisien yang bernilai negatif menunjukkan terjadi hubungan negatif antara *Integrated Port Time* dengan pelayanan kapal dan kegiatan Bongkar/muat, semakin naik IPT maka semakin naik pelayanan kapal dan bongkar/muat kapal di pelabuhan.

- b. $\beta_1, + 3,556$: koefisien regresi pelayanan kapal (X1) sebesar 3,556 dan bernilai positif menjelaskan bahwa apabila pelayanan kapal (X1) mengalami peningkatan maka optimalisasi *integrated port time* (Y) akan mengalami peningkatan sebesar 3,556 dengan syarat variabel lain konstan.
- c. $\beta_2, + 4,712$: koefisien regresi bongkar/muat (X2) sebesar 4,712 dan bernilai positif menjelaskan bahwa apabila pelayanan kapal (X2) mengalami peningkatan maka optimalisasi *integrated port time* (Y) akan mengalami peningkatan sebesar 3,556 dengan syarat variabel lain konstan.

Dari hasil tabel 4.3 diatas, terlihat bahwa dari ketiga variabel *independen* (bebas) dengan nilai *Tolerance* tidak kurang dari 0,1 dan nilai VIF tidak lebih dari 10,00 sehingga dapat disimpulkan dalam model regresi ini tidak ada yang terjadi multikolinieritas. (Ghozali, 2006). Hasil regresi berganda di atas menunjukkan bahwa variabel bebas pelayanan kapal dan kegiatan Bongkar/Muat berpengaruh terhadap variabel terikat yaitu *optimalisasi integrated port time* pada PT Varia Usaha Bahari Gresik. Dimana di setiap kenaikan variabel bebas akan diikuti pula oleh kenaikan terhadap variabel terikat, selain itu pada koefisien regresi (Beta) terlihat bahwa Variabel Bongkar/Muat (X2) merupakan Variabel yang paling dominan dengan nilai 4,712. Nilai sig-value 0,041 lebih kecil dari nilai *p-value* yang di tentukan 0,05 atau $0,041 < 0,05$ maka terdapat pengaruh antara variabel X2 terhadap Y.

3. Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi linear ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode t dengan kesalahan pengganggu pada periode t-1 atau sebelumnya (Ghozali,2006). Pendeteksian ada atau tidaknya autokorelasi dilakukan dengan menilai *Durbin-Watson*. Jika nilai *Durbin-Watson* yang

dihasilkan berada antara -2 hingga +2 berarti tidak terjadi gejala autokorelasi. Hasil uji Autokorelasi disajikan dalam tabel 4.4.

Tabel 4.4
Uji Autokorelasi

Model Summary ^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,662 ^a	,439	,314	104,22607	1,157

a. Predictors: (Constant), bongkar/muat (x2), pelayanan kapal (x1)

b. Dependent Variable: ipt (y)

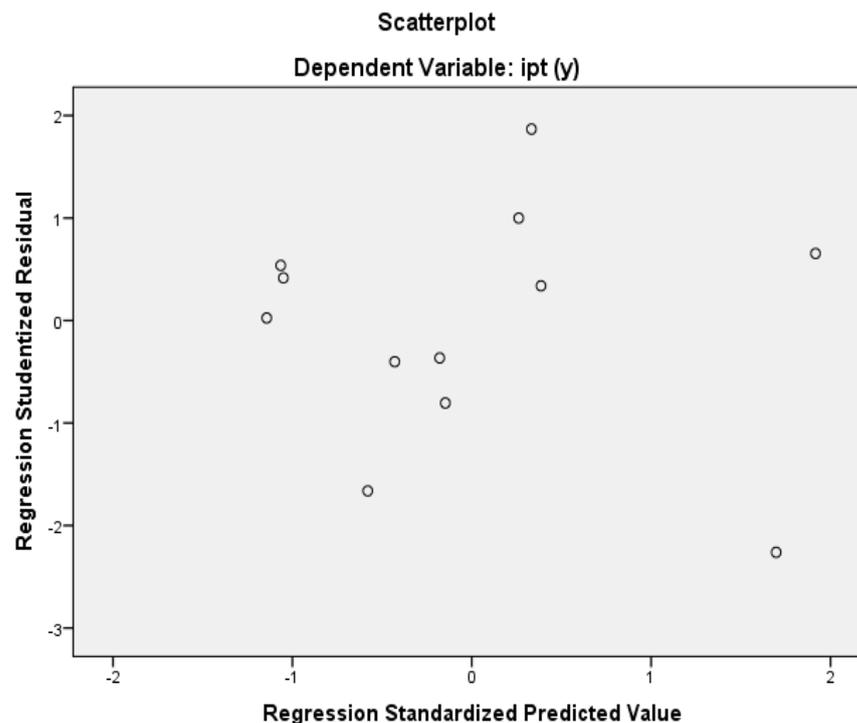
Coefficientsa

Sumber: Output SPSS 22

Berdasarkan tabel 4.4 Dapat diketahui bahwa hasil uji autokorelasi menunjukkan nilai *Durbin Watson* sebesar 1,157 terletak antara -2 sampai +2 maka tidak terjadi autokorelasi dalam penelitian ini. Kontribusi seluruh variabel terhadap *dependen* dengan koefisien determinasi 43,90% atau 0,439 maka variabel *independen* pelayanan kapal(X1) dan kinerja Bongkar/Muat (X2) dapat menerangkan variabel (Y) sebesar 43,9 %.

4. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidak samaan antara varian dari residul suatu pengamatan ke pengamatan lain (Ghozali, 2006). Jika variabel dari pengamatan yang satu ke pengamatan yang lain tetap, maka ini disebut homokedastisitas. Model regresi yang baik adalah model regresi yang tidak terjadi heteroskedastisitas. Ada beberapa metode pengujian yang bisa digunakan diantaranya yaitu uji *park*, uji *Glesjer*, melihat pola grafik regresi dan uji koefisien korelasi *Spearman*. Untuk menguji ada tidaknya heteroskedastisitas adalah dengan melihat *scatterplot* antara SRESID dan ZPRED.



Sumber: Output SPSS 22

Gambar 4.3: Uji Heteroskedastisitas

Berdasarkan gambar 4.3 di atas menunjukkan bahwa titik-titik tidak membentuk pola yang jelas. Titik-titik menyebar diatas dan dibawah angka 0 pada sumbu Y. Jadi dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi masalah Heteroskedastisitas dalam model regresi pada penelitian ini.

Selain itu, uji heteroskedastisitas dapat dilakukan dengan uji *Glejser*. Uji *Glejser* adalah uji hipotesis untuk mengetahui apakah sebuah model regresi memiliki indikasi heterokedastisitas dengan cara meregres absolut residual (U_{bsUt}). Heteroskedastisitas adalah salah satu asumsi klasik sebagai prasyarat melakukan analisis regresi, yaitu dengan cara meregresikan antara variabel independen dengan nilai absolut residulnya (ABS_RES). Jika nilai signifikansi antara variabel independen dengan absolut residual lebih dari 0,05 maka tidak terjadi masalah heterokedastisitas. Hasil Uji *Glejser* disajikan pada tabel 4.5.

Tabel 4.5
Uji Glejser

Coefficientsa

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t
	B	Std. Error	Beta	
1 (Constant)	-3,381	75,443		-,045
pelayanan kapal (x1)	2,870	2,899	,313	,990
bongkar/muat (x2)	,467	1,089	,136	,429

a. Dependent Variable: RES2

Sumber: Output SPSS 22

Berdasarkan tabel 4.5, dapat diketahui bahwa signifikansi ketiga variabel *independen* menunjukkan $\text{sig} > 0,05$ sehingga dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tiap variabel tidak terjadi masalah heteroskedastisitas pada model regresi.

4.2.2. Hasil Uji Kelayakan Model

Uji kelayakan model menunjukkan apakah model regresi *goodness of fit* perlu diolah lebih lanjut. Uji kelayakan model pada dasarnya menunjukkan apakah semua variabel bebas yang dimasukkan dalam model mempunyai pengaruh terhadap variabel terikat (Kuncono, 2007).

1. Uji F (*goodness of fit*)

Pengujian dilakukan dengan menggunakan signifikansi level 0,05 ($\alpha=5\%$).

Berikut adalah ketentuan uji perbedaan rata-rata data model:

- a. Jika nilai signifikansi (sig) > 0,05 maka rata-rata sama.
 b. Jika nilai signifikansi (sig) < 0,05 maka rata-rata berbeda.
 Hasil uji perbedaan rata-rata model disajikan pada tabel 4.6.

Tabel 4.6
Hasil Uji Kelayakan Model (Uji F)

ANOVA^a

Model	Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	76421,064	2	38210,532	3,517	,074 ^b
Residual	97767,671	9	10863,075		
Total	174188,735	11			

a. Dependent Variable: ipt (y)

b. Predictors: (Constant), bongkar/muat (x2), pelayanan kapal (x1)

Sumber: Output SPSS 22

Berdasarkan pada tabel 4.6 menunjukkan bahwa angka signifikansi sebesar 0,074. Dengan demikian, Dengan menggunakan tingkat signifikansi sebesar 0,05, maka signifikansi 0,074 lebih besar dari pada tingkat signifikansi 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa pelayanan kapal (X1) terhadap kegiatan Bongkar/muat (X2) berpengaruh parsial terhadap Optimalisasi *Intergrated port time* (Y) atau berbeda terhadap *Optmalisasi port time* (Y).

2. Koefisien Determinasi (R²)

Uji koefisien determinasi merupakan kontribusi variabel bebas terhadap variabel terikatnya. Semakin tinggi koefisien determinasi, maka semakin tinggi kemampuan variabel bebas dalam menjelaskan variabel perubahan pada variabel terikatnya R² atau *adjusted R²* memiliki nilai antara 0 – 1, semakin mendekati satu menunjukkan pengaruh yang semakin kuat, sedangkan jika semakin mendekati nol menunjukkan pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat

semakin lemah. Berikut Hasil Uji Koefisiensi Determinasi disajikan pada tabel 4.7.

Tabel 4.7
Hasil Uji Koefisien Determinasi

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,662 ^a	,439	,314	104,22607

a. Predictors: (Constant), bongkar/muat (x2), pelayanan kapal (x1)

Sumber: Output SPSS 22

Hasil uji pada tabel 4.7 menunjukkan bahwa nilai *R Square* (R^2) sebesar 0,439 atau 43,9% yang berarti bahwa pengaruh dari variabel pelayanan kapaldan Bongkar/Muat terhadap penggunaan *integrated port time* adalah cukup rendah. Sedangkan sisanya 56,1% dipengaruhi oleh faktor lainnya yang tidak ada dalam model penelitian ini. Koefisien korelasi berganda ditunjukkan pada (R) sebesar 0,662 atau 66,2% yang mengindikasikan bahwa adanya korelasi atau hubungan antara variabel pelayanan kapal, dan Bongkar/Muat dengan *integrated port time* pada PT Varia Usaha Bahari Gresik.

4.2.3. Hasil Uji Hipotesis (Uji t)

Uji digunakan untuk mengetahui apakah variabel independen secara parsial berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen (Ghozali, 2006). Uji t merupakan salah satu test statistik yang dipergunakan untuk menguji kebenaran atau kepalsuan hipotesis nihil yang menyatakan bahwa diantara dua buah mean sampel yang diambil secara random dari populasi yang sama, tidak terdapat perbedaan yang signifikan. Kriteria pengujian secara persial dengan tingkat *level of signifikan* $\alpha = 0,05$ yaitu sebagai berikut:

1. Apabila signifikansi uji $t < 0,05$, maka H_0 ditolak;
2. Apabila signifikansi uji $t > 0,05$, maka H_0 diterima.

Hasil dari Pengujian Uji t disajikan pada tabel 4.8 berikut:

Tabel 4.8

Uji t

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-128,557	137,083		-,938	,373
	pelayanan kapal (x1)	3,556	5,267	,172	,675	,517
	bongkar/muat (x2)	4,712	1,979	,607	2,381	,041

a. Dependent Variable: ipt (y)

Sumber: Output SPSS 22

Dari hasil pengujian uji t pada tabel 4.8 dapat diketahui bahwa tingkat signifikansi untuk variabel pelayanan kapalsebesar 0,517 yang menunjukkan nilai signifikansi lebih besar dari level of significant $\alpha = 0,05$ sehingga dapat dikatakan bahwa H_0 diterima dan H_a ditolak, hal ini tidak terdapat pengaruh signifikan secara parsial antar variabel pelayanan kapal(X1) terhadap *integrated port time* (Y) hipotesis pertama di tolak. Tingkat signifikansi untuk variabel bongkar/muat sebesar 0,041 yang menunjukkan nilai signifikansi lebih kecil dari *level of significant* $\alpha = 0,05$ sehingga dapat dikatakan bahwa H_0 ditolak dan H_a diterima, hal ini berarti terdapat signifikan terhadap variabel bongkar/muat (X2) berpengaruh terhadap *integrated port time* (Y) hipotesis kedua diterima.

4.3. Analisis dan pembahasan

4.3.1. Pengaruh kegiatan Bongkar/Muat terhadap Optimalisasi *Integrated Port Time* (IPT)

Berdasarkan hasil perhitungan tabel 4.8 dapat disimpulkan bahwa dari hasil perhitungan menunjukkan nilai koefisien regresi sebesar 4,712 dengan nilai signifikan sebesar 0,041 dan nilai signifikan lebih kecil dari

0,05 ($\alpha = 0,05$) maka H_0 ditolak yang berarti bahwa mendukung hipotesis (H_1), artinya kegiatan bongkar/muat berpengaruh positif terhadap *integrated port time*.

Pada penelitian ini dihitung dengan membandingkan pelayanan kapalkapal dalam periode satu tahun pada tahun 2019. kegiatan tersebut menunjukkan kemampuan kegiatan kinerja pelabuhan terhadap kapal dalam meningkatkan kegiatan bongkar/muat yang kemudian akan digunakan untuk mengetahui kinerja di suatu pelabuhan. Semakin tinggi kegiatan proses Bongkar/Muat yang diperoleh suatu kegiatan di pelabuhan maka semakin tinggi pula kegiatan proses Bongkar/muat terhadap kapal yang dapat dilakukan.

Berdasarkan analisis penelitian diatas, dapat disimpulkan bahwa semakin tinggi dalam kegiatan bongkar/muat terhadap kapal maka dalam pelayanan kapal perusahaan angkutan laut dipelabuhan tersebut dapat terlayani dengan baik.

4.3.2. Pengaruh pelayanan kapal terhadap Optimalisasi *Integrated Port Time* (IPT)

Berdasarkan hasil perhitungan tabel 4.8 dapat disimpulkan bahwa dari hasil perhitungan menunjukkan nilai signifikan sebesar 0,517 dan nilai signifikan lebih besar dari 0,05 ($\alpha = 0,05$) dengan nilai koefisien regresi sebesar 3,556 maka H_0 diterima yang berarti bahwa tidak mendukung hipotesis (H_a), artinya pelayanan kapal berpengaruh negatif terhadap *Integrated Port Time*.

Pada penelitian ini pelayanan kapal dihitung dengan awal pelayanan kapal dari kedatangan kapal, kapal sandar dan melakukan tolak kapal di pelabuhan. Sebagian besar pelayanan kapal di pelabuhan dapat mempengaruhi keterlambatan kapal dalam melakukan proses sandar maupun tolak kapal. Keterlambatan kapal tersebut karena dari perusahaan pelayanan yang masih belum menyelesaikan atau mengurus persyaratan-persyaratan dalam melengkapi pelayanan kapal terhadap pelabuhan dan

juga syabandar. Sehingga apabila pelayanan kapal yang masih belum menyelesaikan dalam pelayanan kapal tersebut maka kapal tidak terlayani dan menunggu dalam melakukan kegiatan operasional, hal ini juga dapat menimbulkan nilai buruk terhadap perusahaan pelayaran karena dalam pelayanan kapal tidak dipenuhi dengan baik.

Berdasarkan analisis penelitian diatas, dapat disimpulkan bahwa pelayanan kapal yang tidak terpenuhi juga dapat menurunkan kualitas pelayanan kapal pada perusahaan pelayaran, dikarenakan dalam pelayanan tersebut terdapat beberapa kelengkapan baik dokumen kapal dan persyaratan lainnya yang belum terpenuhi dan dilengkapi oleh perusahaan pelayaran. Apabila tidak dapat dipenuhi, maka akan dapat menurunkan kualitas pelayanan kapal yang diberikan oleh pelabuhan sehingga *Integrated Port Time* juga akan menurun.

4.3.3. Pengaruh pelayanan kapal, dan Kegiatan Bongkar/Muat terhadap Optimalisasi *Integrated Port Time* (IPT)

Berdasarkan dari hasil penelitian, menunjukkan hasil bahwa variabel bebas yakni pelayanan kapal (X1) dan kinerja Bongkar/Muat (X2) berpengaruh parsial terhadap optimalisasi *Integrated Port Time* (Y) pada PT Varia Usaha Bahari Gresik. Hal ini dapat dibuktikan dengan pengujian hipotesis yang diperoleh dari nilai F hitung sebesar 3,517 dengan menggunakan tingkat signifikansi sebesar 0,074. bahwa angka signifikansi sebesar 0,074 Dengan demikian, Dengan menggunakan tingkat signifikansi sebesar 0,05, maka signifikansi 0,074 lebih besar dari pada tingkat signifikansi 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa pelayanan kapal (X1) terhadap kegiatan Bongkar/muat (X2) berpengaruh parsial terhadap Optimalisasi *Integrated port time* (Y) atau berbeda terhadap Optimalisasi *Integrated port time* (Y).

Dengan demikian, maka disimpulkan bahwa pengaruh pelayanan kapal (X1) dan kegiatan bongkar muat (X2) terhadap *Integrated port time* secara simultan tidak terjadi bersamaan dikarena, hipotesis pelayanan

kapal (X1) tidak berpengaruh terhadap *Integrated port time* (Y) sedangkan kegiatan bongkar/muat (X2) berpengaruh positif terhadap *integrated port time*.

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian pada pelabuhan Terminal untuk kepentingan sendiri di PT Varia Usaha Bahari Gresik mengenai pengaruh kinerja Pelabuhan terhadap Optimalisasi *Integrated Port Time* tahun 2019 dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Kegiatan Bongkar/Muat berpengaruh positif terhadap *Optimalisasi Integrated Port Time*. Hal ini berarti bahwa semakin tinggi kegiatan Bongkar/Muat di suatu Pelabuhan dapat menunjukkan bahwa Pelabuhan tersebut memungkinkan untuk menekan kinerja kegiatan Bongkar/Muat baik dari persiapan alat, perawatan alat, dan kegiatan operasional dalam Bongkar/Muat di pelabuhan tersebut yang diukur dengan *Optimalisasi Integrated Port Time*.
2. Pelayanan kapal berpengaruh negatif terhadap *Integrated Port Time*. Hal ini berarti bahwa Pelayanan kapal yang tinggi juga tidak dapat menurunkan kualitas layanan pada pelabuhan, dikarenakan pelayanan kapal yang tidak efektif dapat mempengaruhi keterlambatan dalam operasional kapal dan berpengaruh terhadap pelayanan kapal perusahaan pelayanan yang menggunakan jasa pelabuhan tersebut. Apabila dalam pelayanan kapal di pelabuhan tidak terlayani dengan baik dan maka dapat menurunkan kualitas kunjungan pelayanan kapal di pelabuhan tersebut sehingga Optimalisasi *Integrated Port Time* juga akan tidak baik.
3. Berdasarkan Uji Kelayakan Model pada pelayanan Kapal dan Kegiatan Bongkar/Muat terhadap Optimalisasi *Integrated Port Time*, menunjukkan bahwa model tersebut layak digunakan dalam penelitian. variabel pelayanan kapal sebesar 0,517 yang menunjukkan nilai signifikansi lebih besar dari *level of significant* $\alpha = 0,05$ sehingga dapat dikatakan bahwa variabel pelayanan kapal tidak berpengaruh terhadap *integrated port time*.

Tingkat signifikansi untuk variabel bongkar/muat sebesar 0,041 yang menunjukkan nilai signifikansi lebih kecil dari *level of significant* $\alpha = 0,05$ sehingga dapat dikatakan bahwa variabel bongkar/muat berpengaruh terhadap *integrated port time*.

5.2. Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan simpulan yang telah diambil, maka saran yang dapat diajukan dengan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagi PT Varia Usaha Bahari Gresik diharapkan untuk mampu meningkatkan kinerja Operasional Bongkar/Muat dipelabuhan dengan cara meningkatkan pelayanan kapal, kesiapan, perawatan, dan pengawasan dalam pelayanan kapalnya. Kegiatan tersebut untuk meningkatkan dan menekan kegiatan pelayanan kapal dan Bongkar/Muat pada kapal, dan mengoptimalkan pengukuran *Integrated Port Time*.
2. Penelitian selanjutnya diharapkan lebih memperluas objek penelitian yakni tidak hanya pada pelayan dan kegiatan lebih memperpanjang rentang waktu penelitian, sehingga hasil penelitiannya lebih mungkin untuk disimpulkan secara umum.
3. Penelitian selanjutnya disarankan untuk meneliti pengaruh variabel-variabel lain yang belum termasuk dalam model regresi penelitian ini yang mempengaruhi metode dalam optimalisasi *Integrated Port Time*. Seperti pengaruh kinerja tenaga bongkar/muat dan lainnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Ghozali, Imam. 2011. Aplikasi Analisis *Multivariate* Dengan Program SPSS. Badan Peneliti Universitas Diponegoro.
- Nur Gita Sari, Febri. 2019. Pengaruh Kinerja Keuangan Pemerintah daerah Terhadap Indeks Pembangunan Manusia di Provinsi Jawa Timur Universitas STIESIA Surabaya.
- Resmito Adi Prasongko, Rizky. 2019. Kualitas layanan dan kepercayaan terhadap kepuasan pengguna jasa pt asdp indonesia ferry (persero) cabang ketapang banyuwangi Universitas Barunawati Surabaya.
- Sir, Jacob. 1998. Manajemen perusahaan Pelayaran II. Medan : Jurusan Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga AMI Medan.
- Sugiyono. 2012. Metode Penelitian Bisnis. Cetakan Keempat. Bandung: Alfabeta.
- Triadmojo, 1992. Kapasitas pelayaran bongkar muat pada pelabuhan semarang. Medan : Universitas Sumatera Utara.
- Triatmodjo, Bambang; 1996, Pelabuhan, Beta Offset, Yogyakarta
- Wibowo Hermaini, jenis waktu tunggu (*waiting time*) di pelabuhan,2010, MdK16 dek kembar. Bandung,Jakarta.

