

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian

4.1.1 Sejarah Perusahaan Pelindo Gresik

Pelabuhan Cabang Gresik adalah salah satu pelabuhan tingkat kedua yang dikelola oleh PT. Pelabuhan Indonesia III (PERSERO). Pelabuhan ini memiliki luas wilayah daratan (DLKR Daratan) sekitar 236 Ha, wilayah perairan (DLKR Perairan) seluas 8.136 Ha, dan wilayah kerja perairan (DLKP Perairan) seluas 35.125 Ha. Terletak dalam wilayah GERBANG KERTASUSILA, Pelabuhan Gresik memiliki potensi di berbagai sektor, termasuk pertambangan, industri pengolahan, perdagangan, pertanian, dan perikanan. Di antara komoditas industri yang ada termasuk manufaktur seperti produksi semen (PT Semen Gresik), pupuk, *plywood*, barang fabrikasi, industri kimia (PT Petrokimia), pembangkit listrik (PT PLN), industri elektronika (PT Maspion), serta komoditas lainnya.

Kawasan industri di Jawa Timur yang merupakan potensi hinterland pelabuhan Gresik antara lain meliputi:

1. Kawasan Industri Tandes
2. Kawasan Industri Gresik (KIG)
3. Kawasan Industri Maspion (KIM)
4. Kawasan Industri Semen Gresik dan Tuban
5. Kawasan Industri Petrokimia

Di area Pelabuhan Gresik, terdapat sekitar 400 perusahaan industri skala besar. Kawasan industri ini merupakan pusat produksi beragam jenis barang, baik untuk pemenuhan kebutuhan domestik maupun ekspor. Secara khusus, dalam hal pengangkutan barang kering seperti batu bara, Pelabuhan Gresik juga memiliki perusahaan-perusahaan yang bertanggung jawab atas proses bongkar muat batu bara dari Kalimantan.

4.1.2 Visi dan Misi Perusahaan

Visi dari Cabang Pelabuhan Gresik adalah suatu pernyataan mengenai pencapaian yang ingin dicapai, sejalan dengan wewenang yang diatur oleh UU Pelayaran No. 17 Tahun 2008, di mana status dan peran PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP) telah mengalami perubahan dari penyelenggara usaha kepelabuhanan menjadi penyelenggara usaha terminal pelabuhan. Dengan visi baru ini, tujuannya adalah "MENJADI PELAKU PENYEDIA JASA PELABUHAN UNGGUL, DENGAN KOMITMEN DALAM MEMPERCEPAT INTEGRASI LOGISTIK NASIONAL".

Misi yang dipegang oleh Cabang Pelabuhan Gresik adalah usaha-usaha yang dilakukan untuk meraih hasil (visi) yang diinginkan, baik sebagai misi unit bisnis atau sebagai penjabaran dari misi korporasi, dengan mempertimbangkan situasi obyektif yang ada. Dengan demikian, misi perusahaan untuk periode 5 (lima) tahun ke depan adalah sebagai berikut :

1. Memberikan layanan jasa kepelabuhanan yang berkualitas tinggi dan bersaing untuk kepentingan masyarakat umum, sambil mengembangkan keuntungan melalui manajemen perusahaan yang terampil dan penggunaan pengetahuan dan teknologi.
2. Memberikan kontribusi bagi perkembangan perekonomian negara pada umumnya dan penerimaan perusahaan pada khususnya.
3. Ikut serta dalam pelaksanaan dan mendukung kebijakan serta program pemerintah dalam ekonomi dan pembangunan secara umum, serta dalam perkembangan dunia usaha nasional khususnya, dengan menerapkan prinsip-prinsip perusahaan terbatas.
4. Menghasilkan manfaat ekonomi tambahan bagi para pemangku kepentingan (pelanggan, karyawan, pemilik, masyarakat, mitra bisnis, dan lainnya) melalui penyediaan layanan inti kepelabuhanan dan layanan terkait lainnya, dengan memperhatikan prinsip-prinsip etika bisnis yang sehat.

Jasa – jasa yang diselenggarakan PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Gresik adalah :

1. Penyediaan perairan dan kolam pelabuhan untuk kelancaran lalu lintas kapal dan tempat berlabuh.
2. Pemanduan kapal dan penundaaan untuk keselamatan gerakan kapal di pelabuhan
3. Gudang-gudang, lapangan penumpukan dan peralatan bongkar muat barang.
4. Dermaga untuk bertambat dan pelayanan bongkar muat barang dan hewan serta penyediaan fasilitas naik turunnya penumpang.
5. Penyediaan daya listrik dan distribusi air minum di pelabuhan, khususnya untuk keperluan kapal umum, pemadam kebakaran dan lain-lain.
6. Penyediaan tanah dan bangunan untuk menunjang kelancaran angkutan laut dan keperluan industri di pelabuhan
7. Sistem informasi pelabuhan
8. Usaha lain yang dapat menunjang tercapainya tujuan perusahaan seperti Jasa Konsultasi di bidang pembangunan pelabuhan dan lain- lain.

Segmen usaha yang dikelola Pelabuhan Cabang Gresik antara lain:

1. Fasilitas pokok, meliputi labuh, tambat, dermaga.
2. Pelayanan kapal, meliputi pemanduan, penundaaan dan pengepilan.
3. Fasilitas penumpukan, meliputi gudang penumpukan, lapangan penumpukan.
4. Pengusahaan alat-alat
5. Pelayanan usaha bongkar muat
6. Pelayanan terminal peti kemas
7. PengusahaanTGAL, meliputi persewaan tanah, persewaan bangunan (gedung), air kapal dan umum, listrik.
8. Pelabuhan khusus, meliputi labuh, tamat, dermaga.
9. Rupa-rupa usaha meliputi telepon, yang terdiri dari telepon kapal dan telepon kantor, pas pelabuhan, retribusi, usaha lain-lain.

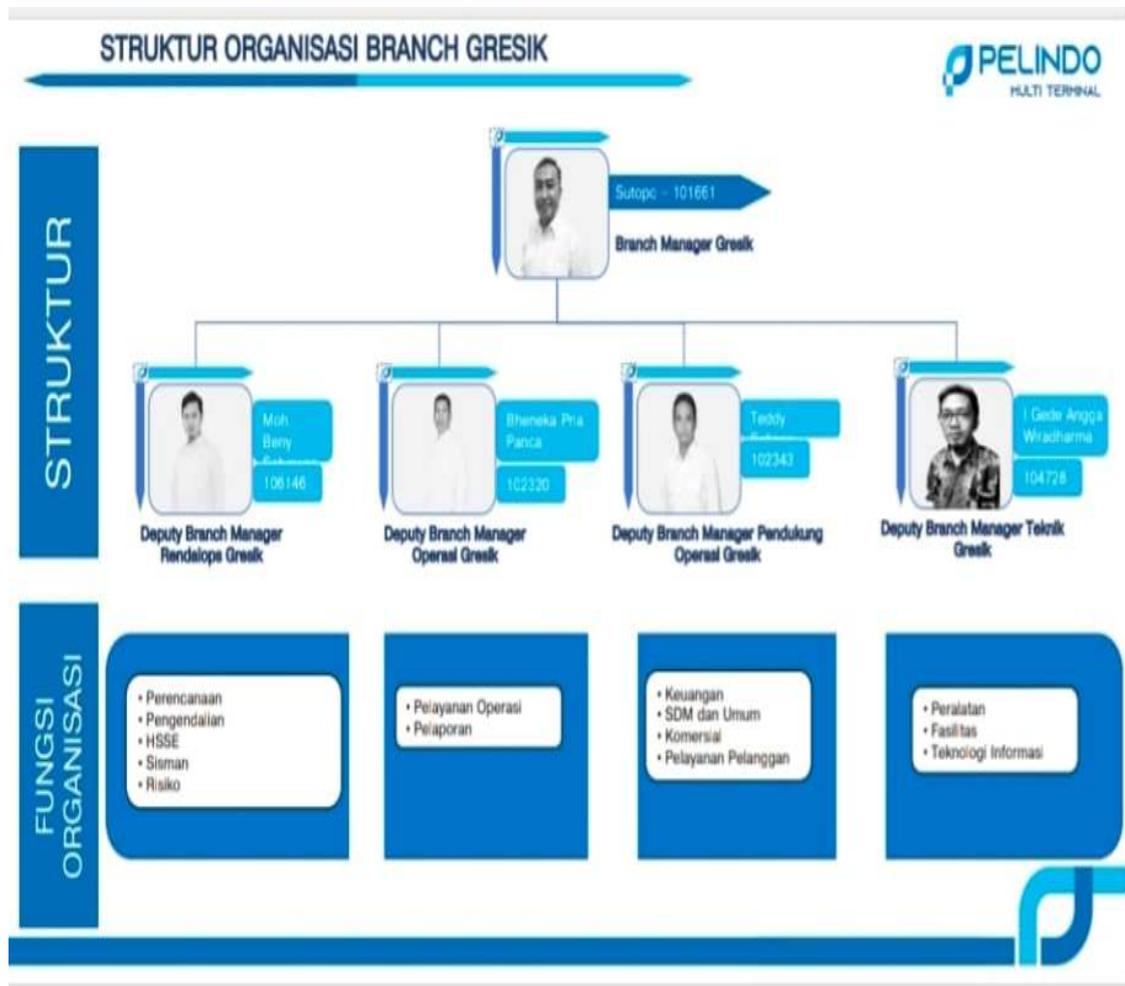
4.1.3 Struktur Organisasi

Perusahaan PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) merupakan entitas usaha yang dimiliki oleh negara di mana seluruh sahamnya dimiliki oleh Pemerintah. Oleh karena itu, dalam struktur organisasi perusahaan ini, Pemerintah sebagai pemegang saham utama diwakili oleh sejumlah komisaris yang bersatu dalam kelompok yang disebut jajaran komisaris. Kelompok ini dipimpin oleh seorang Komisaris Utama.

Dalam rangka menjalankan operasional harian perusahaan, komisaris diberikan dukungan oleh empat direktur perusahaan dan seorang Direktur Utama. Mereka bersama-sama membentuk kelompok yang disebut Jajaran Direksi. Keempat direktur tersebut adalah :

- a. Direktur Operasional dan Teknik
- b. Direktur Keuangan
- c. Direktur Personalia dan Umum
- d. Direktur Komersial dan Pengembangan Usaha.

Dalam rangka menjalankan tanggung jawabnya di berbagai pelabuhan di wilayah Pelabuhan III, Pelindo III menginisiasi pendirian cabang-cabang perusahaan di lokasi tersebut, yang bertindak sebagai perwakilan manajemen dalam pengelolaan pelabuhan di setiap wilayah. Pelabuhan dengan tingkat keramaian yang tinggi memiliki struktur organisasi yang lebih kompleks dibandingkan dengan pelabuhan-pelabuhan yang lebih kecil. Cabang-cabang pelabuhan ini dipimpin oleh seorang General Manager dan didukung oleh sejumlah *Manager* serta *Assisten Manager*.



Sumber: PT Pelindo cabang Gresik, 2023.

Gambar 4. 1 Struktur PT Pelabuhan Indonesia Cabang Gresik



Sumber : PT Pelindo cabang Gresik, 2023.

Gambar 4. 2 Struktur PT Pelabuhan Indonesia Cabang Gresik

4.1.4 Peran dan Tanggung Jawab Karyawan Pelabuhan Gresik

1. General Manager

Berikut adalah rangkuman dari tugas dan tanggung jawab *General Manager*: *General Manager* memegang tanggung jawab utama dalam Cabang Gresik dan secara langsung melapor kepada Direksi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero). Tugas-tugasnya termasuk merancang strategi, tujuan, kebijakan, serta program jangka pendek, menengah, dan panjang untuk Cabang Gresik. *General Manager* juga bertanggung jawab untuk memastikan pencapaian tujuan perusahaan dan pelaksanaan rencana di Cabang Gresik.

Tanggung jawab *General Manager* meliputi:

- Menyusun kebijakan perusahaan sesuai arahan dari Direksi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero).
- Melaksanakan kebijakan umum yang telah ditetapkan oleh Direksi.

- c. Mempersiapkan rencana jangka panjang, rencana kerja, dan anggaran Cabang Gresik.
- d. Memimpin, mengelola, dan mengurus operasional Cabang Gresik.
- e. Mengelola aset Cabang Gresik.
- f. Menyelenggarakan layanan jasa kepelabuhanan seperti layanan kapal, bongkar muat, terminal penumpang, dan layanan lainnya.
- g. Bertanggung jawab atas operasional fasilitas, peralatan, dan program pembangunan sarana dan prasarana.
- h. Mengelola keuangan Cabang Gresik.
- i. Mengelola sumber daya manusia, administrasi, hukum, humas, sistem manajemen, informasi, serta keamanan dan ketertiban umum.
- j. Mewakili Direksi baik dalam interaksi eksternal maupun internal yang berkaitan dengan Cabang Gresik.
- k. Melaporkan hasil operasional dan hasil keuangan Cabang Gresik sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan oleh Direksi.

Dengan demikian, *General Manager* memiliki peran krusial dalam mengelola dan memimpin Cabang Gresik sesuai dengan arahan perusahaan dan tujuan yang telah ditetapkan.

2. *Manager* Pelayanan Kapal

Mempunyai tugas pokok melaksanakan pembinaan dalam kegiatan merencanakan, menetapkan, mengendalikan dan melaporkan kegiatan perencanaan pelayanan jasa kapal dan barang, mengendalikan penambatan, telekomunikasi, promosi, bina pelanggan dan *Customer Relationship Management (CRM)* dan peningkatan usaha, serta analisa *Manager* Pelayanan Kapal membina kegiatan :

Berikut adalah rangkuman dari tugas dan tanggung jawab di beberapa divisi:

a. Divisi Perencanaan dan Pengendalian Operasi:

Divisi ini bertanggung jawab untuk menetapkan, mengendalikan, menganalisis, dan mengevaluasi kegiatan perencanaan operasional

layanan jasa kapal dan pengolahan data operasional. Mereka juga memiliki tanggung jawab dalam membuat laporan terkait operasional

b. Divisi Komersial:

Tugas divisi ini adalah menetapkan dan mengendalikan upaya peningkatan usaha, strategi pemasaran, pembinaan pelanggan, serta pengolahan data dan pelaporan terkait kegiatan komersial.

c. Divisi Pemanduan dan Telekomunikasi:

Divisi ini memiliki tanggung jawab untuk menetapkan dan mengendalikan kegiatan pemanduan kapal dan layanan telekomunikasi. Mereka juga bertanggung jawab atas pengolahan data dan pelaporan terkait kegiatan pemanduan dan telekomunikasi.

d. Divisi Pelayanan Tambat:

Divisi ini bertugas menetapkan dan mengendalikan kegiatan pelayanan tambat kapal, serta mengelola administrasi Divisi Pelayanan Kapal. Mereka juga memiliki tanggung jawab dalam mengolah data dan melaporkan kegiatan penambatan.

Dengan demikian, setiap divisi memiliki peran khusus dalam menjalankan fungsi-fungsi yang berbeda, namun semuanya berkontribusi untuk mencapai operasional yang lancar dan efisien.

3. Divisi Operasi

Berikut adalah ringkasan dari tugas dan tanggung jawab Divisi Operasi:

- a. Menyusun dan melaksanakan langkah-langkah untuk membangun kerjasama yang kuat antara PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Gresik dengan semua pengguna layanan pelabuhan dan mitra kerja.
- b. Merencanakan dan mengimplementasikan strategi untuk mengembangkan bisnis, termasuk layanan pelayanan kapal dan barang, pengelolaan properti dan persewaan perairan, air untuk kapal dan daratan, operasi terminal, serta layanan umum dan jasa lainnya.

- c. Melakukan perluasan dan perkuatan bisnis, berkoordinasi dengan instansi terkait dan unit-unit kerja, dalam hal pelayanan kapal dan barang, properti dan persewaan perairan, air untuk kapal dan daratan, operasi terminal, layanan umum, dan layanan jasa lainnya.
- d. Mengatur pendaftaran kunjungan kapal dan menyusun jadwal sandar kapal di dermaga umum dan dermaga milik perusahaan di wilayah kerja perairan PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Gresik.
- e. Menerima dan memberikan layanan atas permintaan jasa pelayanan kapal dan barang di dermaga umum serta dermaga milik perusahaan di wilayah daratan dan perairan PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Gresik.

Dengan demikian, Divisi Operasi memiliki peran penting dalam mengelola berbagai aspek operasional pelabuhan dan memastikan layanan yang efisien serta kerjasama yang produktif dengan para pemangku kepentingan.

4. Dinas Pangkalan

Ini adalah penyederhanaan dari tugas dan tanggung jawab Dinas Pangkalan:

- a. Merencanakan dan menjalankan kegiatan usaha dalam pelayanan kapal (termasuk labuh, tambat, dan kapal) serta barang (seperti pengelolaan dermaga dan penumpukan), juga penyediaan air untuk kapal dan daratan. Semua ini berlangsung dalam koordinasi dengan unit-unit kerja yang relevan.
- b. Melakukan perluasan dan perbaikan dalam usaha layanan kapal dan barang, serta penyediaan air kapal dan darat, dengan berkoordinasi dengan instansi yang berhubungan. Tujuan utama adalah meningkatkan intensitas dan lingkup usaha.
- c. Menangani pendaftaran kunjungan kapal dan menyusun jadwal untuk penyandaran kapal di dermaga umum dan milik perusahaan, baik untuk keperluan umum maupun kepentingan perusahaan, di wilayah perairan PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Gresik.

Dengan demikian, Dinas Pangkalan memiliki peran penting dalam mengelola berbagai aspek layanan kapal, barang, dan penyediaan air, serta menjaga koordinasi yang diperlukan untuk memastikan operasional yang efektif dan efisien.

5. Dinas Pelayanan Kapal

Ini adalah ringkasan dari tugas dan tanggung jawab Dinas Pelayanan Kapal;

- a. Merencanakan dan melaksanakan kegiatan usaha dalam layanan kapal (termasuk pemanduan, penundaan, dan pengepilan kapal) serta layanan jasa lainnya. Mereka juga bertanggung jawab atas pemasaran aspek-aspek ini.
- b. Mengembangkan usaha layanan kapal (pemanduan, penundaan, dan pengepilan kapal) serta layanan jasa lainnya, dengan tujuan memperluas dan memperkuat bisnis. Semua ini berlangsung dalam koordinasi dengan instansi terkait dan unit-unit kerja yang relevan.
- c. Menerima dan memberikan layanan atas permintaan jasa pelayanan kapal (seperti pemanduan, penundaan, dan pengepilan) di dermaga umum dan dermaga milik perusahaan, baik di wilayah daratan maupun perairan di sekitar wilayah kerja PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Gresik.

Oleh karena itu, Dinas Pelayanan Kapal memiliki peran sentral dalam mengelola layanan-layanan kapal yang beragam serta memastikan layanan yang efektif dan efisien dalam koordinasi dengan berbagai pihak terkait.

6. Divisi Administrasi

Berikut adalah penjabaran tugas dan tanggung jawab Divisi Administrasi :

- a. Menyiapkan dan menjalankan strategi promosi serta pemasaran layanan jasa pelayanan kapal, barang, dan layanan lainnya, serta berupaya untuk membangun kerjasama yang baik antara PT. Pelabuhan Indonesia III

(Persero) Cabang Gresik dengan semua pengguna layanan pelabuhan dan mitra kerja.

- b. Merancang, menyusun, dan mempublikasikan peraturan dan ketentuan umum terkait operasional pelabuhan, dalam koordinasi dengan instansi terkait dan unit kerja yang relevan, serta berkolaborasi dengan asosiasi pengguna layanan pelabuhan.
- c. Melakukan evaluasi menyeluruh terhadap pelaksanaan pemberian layanan kepelabuhan kepada seluruh pengguna layanan, dengan berkoordinasi bersama instansi yang berkaitan.

Dengan demikian, Divisi Administrasi memiliki peran kunci dalam memastikan promosi yang efektif, peraturan yang jelas, dan evaluasi yang komprehensif dalam pengelolaan layanan pelabuhan serta kerjasama dengan pemangku kepentingan.

7. Divisi Personalia

Berikut adalah ringkasan dari tugas dan tanggung jawab Devisi Personalia

- a. Melaksanakan investigasi pada semua bukti transaksi keuangan sesuai dengan peraturan yang berlaku dan menjalankan pencatatan transaksi keuangan.
- b. Bertanggung jawab untuk pengelolaan penerimaan, penyimpanan, dan pengeluaran kas/bank, surat-surat berharga, persediaan barang, perbekalan, dan barang transit.
- c. Menyusun laporan keuangan cabang secara berkala, menganalisis dan mengevaluasi laporan keuangan, pelaksanaan anggaran, serta laporan lainnya. Devisi ini juga mengumpulkan, menyimpan, dan menjaga bukti-bukti pencatatan serta dokumen keuangan lainnya.

Dengan demikian, Devisi Personalia memiliki peran sentral dalam mengelola aspek keuangan, termasuk pencatatan, laporan, dan analisis, serta mengelola sumber daya finansial seperti kas, surat-surat berharga, dan barang-barang.

8. Divisi Anggaran dan Akuntansi

Ini adalah ringkasan dari tugas dan tanggung jawab Divisi Anggaran dan Akuntansi:

- a. Mengkoordinasikan proses penyusunan rencana kerja manajemen dan anggaran cabang serta mengelola administrasi untuk mengendalikan pelaksanaan anggaran cabang. Mereka juga bertanggung jawab atas penyusunan laporan realisasi anggaran dan berkoordinasi dengan unit kerja yang relevan.
- b. Melaksanakan pengumpulan dan penggabungan rencana kerja manajemen dan anggaran dari berbagai unit kerja yang terkait.
- c. Menyusun, memantau, dan melaporkan secara berkala tentang realisasi rencana kerja manajemen dan anggaran cabang, dengan berkoordinasi bersama unit kerja yang relevan.

Dengan demikian, Divisi Anggaran dan Akuntansi memiliki peran kunci dalam mengelola proses anggaran dan pelaporan serta memastikan penggunaan sumber daya keuangan yang efektif dan sesuai rencana.

9. Divisi Keuangan

Berikut adalah penjabaran dari tugas dan tanggung jawab Divisi Keuangan

- a. Melakukan tugas administratif dan menjaga keamanan dalam hal pengelolaan keuangan, kas, rekening bank, dan surat-surat berharga.
- b. Menangani perhitungan, penyusunan daftar gaji dan upah, serta pelaksanaan pembayaran gaji dan upah di PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Gresik.
- c. Menyediakan dukungan kepada manajemen cabang dan unit kerja terkait dalam persiapan pengelolaan kas, bank, surat-surat berharga, persediaan barang, perbekalan, dan barang transit.

Dengan demikian, Divisi Keuangan memainkan peran penting dalam menjaga ketertiban keuangan, memastikan pembayaran yang akurat, dan memberikan dukungan dalam pengelolaan sumber daya finansial yang beragam.

10. Divisi Umum

Berikut adalah rangkuman dari tugas dan tanggung jawab Divisi Umum:

- a. Melakukan tugas-tugas administratif, mengurus arsip, dan urusan rumah tangga cabang, termasuk koordinasi dengan unit kerja terkait dan menjalankan aktivitas protokoler.
- b. Menyiapkan rencana kebutuhan dan melaksanakan proses pengadaan, penyediaan, dan pendistribusian barang inventaris dan peralatan kantor di cabang. Mereka juga bertanggung jawab atas pengaturan penggunaan kendaraan dinas operasional.
- c. Melakukan inventarisasi dan pemeliharaan barang inventaris dan peralatan kantor serta menjaga kebersihan, kerapihan, ketertiban, dan keindahan kantor dan lingkungan sekitarnya, dengan berkoordinasi bersama instansi dan unit kerja terkait.
- d. Menangani penerimaan, agenda, dan distribusi surat-surat, telegram, dan telex yang masuk ke cabang.
- e. Bertanggung jawab atas pemberian nomor pada surat-surat keluar sesuai dengan sistem klasifikasi yang digunakan, serta melakukan pengiriman dan distribusi surat dan telegram keluar.
- f. Menyediakan dukungan untuk tugas pengetikan, reproduksi, dan penyimpanan dalam manajemen arsip umum dan khusus.

Dengan demikian, Divisi Umum memiliki peran vital dalam menjaga ketertiban administratif, merawat aset kantor, dan mengelola komunikasi serta dokumen-dokumen cabang.

11. Divisi Teknik

Ini adalah penyederhanaan dari tugas dan tanggung jawab Divisi Teknik:

- a. Mengoordinasikan penyusunan rencana dan program pembangunan, perbaikan yang signifikan, serta pemeliharaan bangunan, peralatan, dan instalasi pelabuhan. Mereka juga bertanggung jawab atas pemeliharaan

kolam pelabuhan dan jalur pelayaran. Semua ini dilakukan bekerja sama dengan unit-unit kerja yang relevan.

- b. Mengoordinasikan pelaksanaan program pembangunan, perbaikan yang signifikan, serta pemeliharaan bangunan, peralatan, dan instalasi pelabuhan. Pemeliharaan kolam pelabuhan dan jalur pelayaran juga menjadi tanggung jawab mereka. Ini semua dilakukan dengan berkolaborasi bersama unit-unit kerja yang relevan.

Oleh karena itu, Divisi Teknik memiliki peran penting dalam mengelola perencanaan, pembangunan, perbaikan, dan pemeliharaan aset-aset kritis pelabuhan, serta memastikan koordinasi yang baik dengan unit-unit lainnya.

12. Dinas Sistem Informasi, Hukum dan Humas

Ini adalah penyederhanaan dari tugas dan tanggung jawab Dinas Sistem Informasi, Hukum, dan Humas:

- a. Melakukan tugas pengumpulan, penggabungan, analisis, dan evaluasi terhadap laporan-laporan berkala dan laporan-laporan lain yang dihasilkan oleh setiap divisi, dalam koordinasi dengan unit-unit kerja lainnya.
- b. Menyusun laporan berkala cabang serta laporan manajemen sesuai dengan format yang ditetapkan oleh Direksi, dalam kolaborasi dengan unit-unit kerja yang terkait.
- c. Bertanggung jawab atas penyimpanan, perawatan, dan keamanan terhadap laporan-laporan dan dokumen-dokumen lain yang dibuat oleh masing-masing divisi, dengan berkoordinasi bersama unit-unit kerja yang relevan.

Oleh karena itu, Dinas Sistem Informasi, Hukum, dan Humas memiliki peran penting dalam mengelola laporan-laporan, dokumen, dan informasi, serta menjaga koordinasi yang baik dengan unit-unit lainnya.

4.1.5 Aktivitas Perusahaan

PT Pelabuhan Indonesia cabang Gresik memiliki aktivitas pelayanan kapal, bongkar muat general cargo.

4.2 Deskripsi Data

Penelitian ini bersifat kuantitatif yang mana data yang dihasilkan akan berbentuk angka. Berdasarkan data tersebut kemudian di analisis melalui program SPSS. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui *Automatic Gate System* dan Keiapan Alat Terhadap Kecepatan Bongkar Muat di Pelabuhan Gresik dengan cara menyebarkan kuesioner yang berisi pernyataan berupa bentuk fisik berisi persepsi responden. Model kuesioner yang disebarkan menggunakan skala 1 sampai 5.

Skala kuesioner diberikan dan disebarkan pada responden pada PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang Gresik sesuai dengan kebutuhan yaitu sebanyak 38 orang. Kemudian dari hasil jawaban responden mengenai *Automatic gate system* dan kesiapan alat terhadap kecepatan bongkar muat dimasukkan kedalam tabel rekapitulasi agar bisa dilakukan pengujian.

4.3 Karakteristik Responden

Subjek yang dipakai penelitian ini ialah seluruh karyawan Pelabuhan Gresik yang berjumlah 38 orang. Ilustrasi umum subjek kajian dilaksanakan melalui penguraian karakteristik terbagi atas umur, serta jenis kelamin.

1. Deskripsi Responden Menurut Jenis Kelamin

Menurut hasil penelitian yang telah dilakukan peneliti. Dapat diketahui di tabel berikut :

Tabel 4. 1 Deskripsi Narasumber Menurut Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Total	Presentase
Laki - Laki	24	63,2%
Perempuan	14	36,8%
Jumlah	38	100%

Sumber : Data diolah sendiri, 2023.

Berikut perolehan hasil data pada tabel 4.1 yang didapatkan pada hasil responden sesuai klasifikasi jenis kelaminnya, pada tabel diatas dapat diketahui bahwa responden dalam penelitian berjenis kelamin laki-laki yaitu sebanyak 24 orang (63,2%) dan responden berjenis kelamin perempuan sebanyak 14 orang (36,8%).

2. Deskripsi Responden Menurut Umur

Menurut hasil penelitian yang telah dilakukan peneliti. Dapat diketahui di tabel berikut :

Tabel 4. 2Deskripsi Narasumber Menurut Jenis Kelamin

Umur	Total	Presentase
19 – 24 Tahun	15	39,5%
25 – 30 Tahun	14	36,8%
31 – 35 Tahun	6	15,8%
>35 Tahun	3	7,9%
Jumlah	38	100%

Sumber : Data diolah sendiri, 2023.

Berikut perolehan hasil data pada tabel 4.2 yang didapatkan pada responden sesuai klasifikasi umur pada tabel diatas dapat ditemukan bahwa sebagian besar responden dalam penelitian ini berusia 19 – 24 tahun yaitu sebanyak 15 orang (39,5%), kemudian disusul responden pada berusia 25 - 30 tahun sebanyak 14 orang (36,8%) dan pada responden usia 31 - 35 tahun sebanyak 6 orang (15,8%) dan diatas 35 tahun sebanyak 3 orang (7,9%)

3. Deskripsi Responden Berdasarkan Masa Kerja

Menurut hasil penelitian yang telah dilakukan peneliti. Dapat diketahui di tabel berikut :

Tabel 4. 3Deskripsi Narasumber Menurut Jenis Kelamin

Masa Bekerja	Total	Presentase
1 - 3 Tahun	21	55,3%
4 - 6 Tahun	11	28,9
>7 Tahun	6	15,8
Jumlah	38	100%

Sumber : Data diolah sendiri, 2023.

Berikut perolehan hasil data pada tabel 4.3 yang didapatkan pada hasil responden sesuai klasifikasi masa bekerja, pada tabel diatas dapat diketahui bahwa responden dengan masa kerja 1-3 tahun sebanyak 21 orang (55,3%), disusul dengan masa kerja 4-6 tahun sebanyak 11 orang (28,9%), dan masa kerja lebih dari 7 tahun sebanyak 6 orang (15,8%).

4.4 Analisis Deskriptif

Analisis deskriptif dalam penelitian ini akan menunjukkan data kuesioner berupa frekuensi jumlah responden yang mengevaluasi bentuk pernyataan. Pada penelitian ini jumlah responden dengan total 38 untuk mendapatkan informasi tentang hubungan setiap variabel yang akan diteliti. Maka dari data deskriptif itu, untuk mengetahui masing-masing variabel independen tersedia pada tabel berikut :

4.4.1 Variabel Automatic gate System (X_1)

Pada penelitian ini variabel *Automatic gate system* memiliki 10 item pernyataan yang diajukan kepada responden. Kemudian berikut hasil penelitian responden terhadap variabel *Automatic gate system* (X_1) :

Tabel 4. 4Hasil Uji Deskriptif Statistik Responden Variabel X₁

No	Pernyataan	STS	TS	N	S	SS	TOTAL
1	<i>Automatic gate system</i> dapat mempercepat proses bongkar muat	2 (5%)	0 (0%)	9 (24%)	12 (32%)	15 (39%)	38 (100%)
2	<i>Aiutomatic gate system</i> merupakan teknologi unggulan di pelabuhan gresik	3 (8%)	0 (0%)	3 (8%)	21 (55%)	11 (29%)	38 (100%)
3	Penanganan <i>service</i> pada <i>automatic gate system</i> dapat dilakukan dengan tanggap	2 (5%)	0 (0%)	8 (21%)	19 (50%)	9 (24%)	38 (100%)
4	Petugas bertanggung jawab pada <i>automatic gate system</i> yang eror	3 (8%)	0 (0%)	4 (10%)	11 (29%)	20 (53%)	38 (100%)
5	Kualitas pelayanan <i>gate system</i> bisa diterima dengan baik	2 (5%)	1 (3%)	9 (24%)	16 (42%)	10 (26%)	38 (100%)
6	Proses bongkar muat sangat bergantung dengan <i>automatic gate system</i>	3 (8%)	1 (3%)	9 (24%)	14 (37%)	11 (29%)	38 (100%)
7	Proses keluar masuk truk lebih fleksibel dengan <i>automatic gate system</i>	3 (8%)	0 (0%)	11 (29%)	13 (34%)	11 (29%)	38 (100%)
8	<i>Automatic gate system</i> jarang	3 (8%)	6 (16%)	12 (32%)	12 (32%)	5 (13%)	38 (100%)

No	Pernyataan	STS	TS	N	S	SS	TOTAL
	mengalami eror system						
9	<i>Automatic gate system</i> mengurangi kemacetan di pelabuhan	2 (5%)	1 (3%)	12 (32%)	13 (34%)	10 (26%)	38 (100%)
10	Petugas melakukan perawatan <i>Automatic gate system</i> sesuai jadwal	2 (5%)	0 (0%)	4 (10%)	18 (47%)	14 (37%)	38 (100%)

Sumber : Data diolah sendiri, 2023.

Pada tabel diatas menunjukkan bahwa *Automatic Gate System* merupakan teknologi unggulan di Pelabuhan Gresik mendapat presentase 55% setuju, hal ini membuktikan bahwa *Automatic Gate System* berpengaruh untuk kecepatan bongkar muat.

4.4.2 Variabel Kesiapan Alat (X₂)

Pada penelitian ini variabel kesiapan alat memiliki 10 item pernyataan yang diajukan kepada responden. Kemudian berikut hasil penelitian responden terhadap variabel kesiapan alat (X₂) :

Tabel 4. 5 Hasil Uji Deskriptif Statistik Responden Variabel X₂

No	Pernyataan	STS	TS	N	S	SS	Total
1	Kesiapan alat diperlukan untuk proses bongkar muat	2 (5%)	1 (3%)	3 (8%)	18 (47%)	14 (37%)	38 (100%)
2	Kondisi alat berat fixed crane di pelabuhan Gresik baik dan terawat	0 (0%)	3 (8%)	6 (16%)	18 (47%)	11 (29%)	38 (100%)
3	Fixed crane untuk bongkar muat siap dan memadai	1 (3%)	1 (3%)	13 (34%)	10 (26%)	13 (34%)	38 (100%)

No	Pernyataan	STS	TS	N	S	SS	Total
4	Problem terhadap mesin alat berat dapat diatasi dengan cepat dan tanggap oleh petugas	1 (3%)	2 (5%)	8 (21%)	17 (45%)	10 (26%)	38 (100%)
5	Petugas operasional alat berat untuk bongkar muat memiliki kompetensi	1 (3%)	2 (5%)	9 (24%)	1 (37%)	12 (32%) ¹	137814 (100%)
6	Petugas melaksanakan perawatan pada alat bongkar muat agar selalu dalam keadaan siap pakai	1 (3%)	1 (3%)	7 (18%)	14 (37%)	15 (39%)	38 (100%)
7	Petugas melakukan perawatan bongkar muat sesuai jadwal	1 (3%)	2 (5%)	8 (21%)	12 (32%)	15 (39%)	38 (100%)
8	Kelengkapan pendukung alat bongkar muat tidak mengalami kendala	1 (3%)	2 (5%)	9 (24%)	15 (39%)	11 (29%)	38 (100%)
9	Pada saat pelaksanaan bongkar muat tidak mengalami kendala	1 (3%)	2 (5%)	12 (32%)	12 (32%)	11 (29%)	38 (100%)
10	Instrument safety pada alat bongkar muat sesuai SOP	1 (3%)	1 (3%)	5 (13%)	13 (34%)	18 (47%)	38 (100%)

Sumber : Data diolah sendiri, 2023.

Pada tabel diatas menunjukkan bahwa Kesiapan Alat presentase tertinggi sebesar 47% setuju terletak pada indikator pertama yaitu kesiapan alat memang harus diperlukan untuk proses bongkar muat dan kondisi alat berat fixed crane harus baik dan tetap terawat, dan sangat setuju terletak pada indikator *instrumen safety* pada alat bongkar muat sesuai SOP. Hal ini membuktikan bahwa Kesiapan Alat dapat mepercepat kegiatan bongkar muat.

4.4.3 Variabel Kecepatan Bongkar Muat (Y)

Pada penelitian ini variabel kecepatan bongkar muat memiliki 10 item pernyataan yang diajukan kepada responden. Kemudian berikut hasil penelitian responden terhadap variabel kecepatan bongkar muat (Y) :

Tabel 4. 6 Hasil Uji Deskriptif Statistik Responden Variabel Y

No	Pernyataan	STS	TS	N	S	SS	TOTAL
1	Performa automatic gate system dan kesiapan alat mempengaruhi waktu yang diperlukan dalam proses bongkar muat	2 (5%)	0 (0%)	11 (29%)	13 (24%)	12 (32%)	38 (100%)
2	Teknologi alat bongkar muat sudah terbaru	1 (3%)	1 (3%)	11 (29%)	15 (39%)	10 (26%)	38 (100%)
3	Kecepatan dalam bongkar muat tergantung pada teknologi dan kehandalan para petugas	3 (8%)	0 (0%)	5 (13%)	16 (42%)	14 (37%)	38 (100%)
4	Keadaan cuaca memperlambat kegiatan bongkar muat	1 (3%)	1 (3%)	6 (16%)	18 (47%)	12 (32%)	38 (100%)
5	Kapasitas alat pendukung bongkar muat dapat	2 (5%)	1 (3%)	5 (13%)	18 (47%)	12 (32%)	38 (100%)

No	Pernyataan	STS	TS	N	S	SS	TOTAL
	memperlancar kegiatan						
6	Petugas bongkar muat melaksanakan tugas dengan efektif dan efisien	1 (3%)	1 (3%)	7 (18%)	19 (50%)	10 (26%)	38 (100%)
7	Kapal yang datang tidak tepat waktu mempengaruhi arus bongkar muat	2 (5%)	0 (0%)	7 (18%)	16 (42%)	13 (34%)	38 (100%)
8	Proses bongkar muat di pelabuhan Gresik bisa mencapai target yang ditentukan	1 (3%)	1 (3%)	11 (29%)	15 (39%)	10 (26%)	38 (100%)
9	Adanya evaluasi rutin guna memperlancar proses bongkar muat	2 (5%)	0 (0%)	7 (18%)	15 (39%)	14 (37%)	38 (100%)
10	SOP K3 (Kesehatan dan keselamatan kerja) yang memadai dipelabuhan Gresik	1 (3%)	1 (3%)	6 (16%)	18 (47%)	12 (32%)	38 (100%)

Sumber : Data diolah sendiri, 2023.

Pada tabel diatas menunjukkan bahwa variabel dependen Kecepatan Bongkar Muat presentase tertinggi sebesar 47% setuju terletak pada indikator keadaan cuaca memperlambat kegiatan bongkar muat, kapasitas alat pendukung bongkar ,uat dapat memperlancar kegiatan, SOP K3 yang memadai.

4.5 Analisis Data

4.5.1 Uji Validitas dan Reliabilitas

Pada data primer yang digunakan penelitian ini yaitu menggunakan penyebaran kuesioner kepada 38 responden pekerja di PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Cabang Gresik. Uji validitas dilakukan untuk mengetahui tingkat kesahihan tiap butir pernyataan dalam kuesioner dengan melihat r hitung dan r tabel dari setiap pernyataan dengan pengolahan data menggunakan program SPSS 25.

1. Uji Validitas

a. Uji Validitas Variabel *Automatic Gate System* (X_1)

Berdasarkan hasil pengolahan data didapatkan perolehan jumlah dengan menggunakan program SPSS maka uji validitas variabel *automatic gate system* (X_1) dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4. 7 Uji Validitas *Automatic Gate System*

No	Pernyataan	r Hitung	r Tabel	Keterangan
1	X _{1.1}	0,899	0,320	Valid
2	X _{1.2}	0,865	0,320	Valid
3	X _{1.3}	0,814	0,320	Valid
4	X _{1.4}	0,817	0,320	Valid
5	X _{1.5}	0,777	0,320	Valid
6	X _{1.6}	0,762	0,320	Valid
7	X _{1.7}	0,713	0,320	Valid
8	X _{1.8}	0,681	0,320	Valid
9	X _{1.9}	0,822	0,320	Valid
10	X _{1.10}	0,908	0,320	Valid

Sumber : Data diolah sendiri, 2023.

Dalam penelitian ini variabel *Automatic gate system* memiliki 10 pernyataan yang dimana pada setiap pernyataan tersebut dapat diketahui bahwa r-hitung > dari pada r-tabel. Perolehan hasil olah data SPSS pada uji validitas variabel *Automatic gate system* (X_1) kuesioner penelitian ini dapat disimpulkan pada tabel 4.6 bahwa, diketahui seluruh nilai r-hitung setiap item pernyataan lebih besar dari nilai r-tabel 0,320. Maka kuesioner pada penelitian ini dinyatakan valid dan dapat digunakan sebagai instrumen penelitian.

b. Uji Validitas Kesiapan Alat (X_2)

Berdasarkan hasil pengolahan data didapatkan perolehan jumlah dengan menggunakan program SPSS maka uji validitas variabel Kesiapan Alat (X_2) dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4. 8 Uji Validitas Kesiapan Alat

No	Pernyataan	r Hitung	r Tabel	Keterangan
1	X _{2.1}	0,806	0,320	Valid
2	X _{2.2}	0,858	0,320	Valid
3	X _{2.3}	0,797	0,320	Valid
4	X _{2.4}	0,873	0,320	Valid
5	X _{2.5}	0,862	0,320	Valid
6	X _{2.6}	0,875	0,320	Valid
7	X _{2.7}	0,862	0,320	Valid
8	X _{2.8}	0,813	0,320	Valid
9	X _{2.9}	0,834	0,320	Valid
10	X _{2.10}	0,827	0,320	Valid

Sumber : Data diolah sendiri, 2023.

Dalam penelitian ini variabel Kesiapan Alat memiliki 10 pernyataan yang dimana pada setiap pernyataan tersebut dapat diketahui bahwa r-hitung > dari pada r-tabel. Perolehan hasil olah data SPSS pada uji validitas variabel Kesiapan Alat (X_2) kuesioner penelitian ini dapat disimpulkan pada tabel 4.7 bahwa, diketahui seluruh nilai r-hitung setiap item pernyataan lebih besar dari nilai r-tabel 0,320. Maka kuesioner pada penelitian ini dinyatakan valid dan dapat digunakan sebagai instrumen penelitian.

c. Uji Validitas Kecepatan Bongkar Muat (Y)

Berdasarkan hasil pengolahan data didapatkan perolehan jumlah dengan menggunakan program SPSS maka uji validitas variabel Kecepatan Bongkar Muat (Y) dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4. 9 Uji Validitas Kecepatan Bongkar Muat

No	Pernyataan	r Hitung	r Tabel	Keterangan
1	Y ₁	0,886	0,320	Valid
2	Y ₂	0,818	0,320	Valid
3	Y ₃	0,850	0,320	Valid
4	Y ₄	0,883	0,320	Valid
5	Y ₅	0,867	0,320	Valid
6	Y ₆	0,859	0,320	Valid
7	Y ₇	0,800	0,320	Valid
8	Y ₈	0,865	0,320	Valid
9	Y ₉	0,853	0,320	Valid
10	Y ₁₀	0,849	0,320	Valid

Sumber : Data diolah sendiri, 2023.

Dalam penelitian ini variabel Kesiapan Alat memiliki 10 pernyataan yang dimana pada setiap pernyataan tersebut dapat diketahui bahwa r-hitung > dari pada r-tabel. Perolehan hasil olah data SPSS pada uji validitas variabel Kecepatan Bongkar Muat (Y) kuesioner penelitian ini dapat disimpulkan pada tabel 4.8 bahwa, diketahui seluruh nilai r-hitung setiap item pernyataan lebih besar dari nilai r-tabel 0,320. Maka kuesioner pada penelitian ini dinyatakan valid dan dapat digunakan sebagai instrumen penelitian.

2. Uji Reliabilitas

Setelah dilakukan uji validitas maka pada tahap selanjutnya, yaitu melakukan uji reliabilitas. Berikut nilai *cronbach alpha* pada semua variabel:

Tabel 4. 10 Uji Reliabilitas

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.984	30

Sumber : Data diolah menggunakan SPSS, 2023

Berdasarkan perolehan hasil yang dilakukan oleh peneliti dengan menggunakan olah data SPSS pada uji reliabilitas dapat diketahui bahwa nilai *cronbach alpha's* pada semua variabel hasilnya 0,984 lebih besar dari 0,6. Maka dapat dikatakan pada penelitian ini kuesioner dapat dinyatakan reliabel sehingga bisa dilanjutkan ke tahap uji analisis berikutnya.

4. 5.2 Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik dilakukan sebelum melakukan uji regresi linier berganda. Uji asumsi klasik bertujuan untuk memperoleh hasil regresi yang bisa dipertanggung jawabkan serta mempunyai hasil yang tidak bisa diubah. Berikut uji asumsi klasik yang dilakukan pada penelitian ini yaitu:

1. Uji Normalitas

Uji normalitas pada penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode Kolmogorov Smirnov. Hasil uji normalitas dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 4. 11 Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		Unstandardized Residual
N		38
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	2.74039593
	Most Extreme Differences	
	Absolute	.101
	Positive	.101
	Negative	-.100
Test Statistic		.101
Asymp. Sig. (2-tailed)		.200 ^{c,d}

Sumber : Data diolah menggunakan SPSS, 2023

Berdasarkan hasil uji normalitas pada tabel diatas dapat dilihat nilai pada metode kolmogorov-smirnov didapatkan hasil sebesar 0,200 yang artinya data tersebut terdistribusi normal. Ini karena jika nilai Asymp.sig. lebih besar

dari 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa residual menyebar normal begitu pula sebaliknya.

2. Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas bertujuan untuk mengetahui apakah terjadi interkorelasi (hubungan yang kuat) antar variabel *dependent* dan model regresi yang baik ditandai dengan tidak terjadi interkolerasi antar *variable independent*

Tabel 4. 12 Uji Multikolinearitas

Collinearity Statistics

	Tolerance	VIF	Keterangan
<i>Automatic Gate System</i>	.152	6.583	Tidak Terjadi Multikolinearitas
Kesiapan Alat	.152	6.583	Tidak Terjadi Multikolinearitas

Sumber : Data diolah menggunakan SPSS, 2023

Berdasarkan hasil diatas, dapat diketahui pada variabel *Automatic gate system* (X_1) nilai VIF sebesar 6,583 lebih kecil dari 10 dan nilai tolerance sebesar 0,152 lebih besar dari 0,10. Kemudian pada variabel Kesiapan Alat (X_2) nilai VIF sebesar 6,583 lebih kecil dari 10 dan nilai *tolerance* sebesar 0,152 lebih besar dari 0,10. Maka dapat disimpulkan bahwa pada variabel *independent* pada penelitian ini tidak terjadi multikolinearitas.

3. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas glejser bertujuan untuk mnguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan *variance* dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain yang berdasarkan pada $Sig > 0,05$ maka tidak terjadi heteroskedastisitas dan apabila $Sig < 0,05$ maka terjadi heteroskedastisitas. Hasil uji dapat dilihat pada table berikut :

Tabel 4. 13 Uji Heteroskedastisitas

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	1.974	1.492		1.322	.195
Automatic Gate System	-.069	.091	-.327	-.761	.452
Kesiapan Alat	.067	.094	.306	.711	.482

Sumber : Data diolah menggunakan SPSS, 2023

Perolehan yang di hasilkan oleh peneliti pada hasil uji heteroskedastisitas glejser. Berdasarkan tabel diatas menunjukkan bahwa Sig. *Automatic gate system* (X_1) $0,452 > 0,05$ maka hasil tersebut tidak terjadi heteroskedastisitas dan Sig. Kesiapan Alat (X_2) $0,482 > 0,05$ maka hasil tersebut tidak terjadi heteroskedastisitas

4. Uji Linieritas

Uji linieritas bertujuan untuk mengetahui hubungan secara linear antara variable Kecepatan Bongkar Muat (Y) terhadap variable *Automatic gate system* (X_1) dan variable Kesiapan Alat (X_2).

Tabel 4. 14 Uji Linieritas Variabel *Automatic Gate System* (X_1)

ANOVA Table

			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Bongkar Muat *	Between Groups	(Combined)	2543.978	17	149.646	15.636	.000
Automatic Gate System	Linearity	Deviation from Linearity	2329.759	1	2329.759	243.423	.000
			214.219	16	13.389	1.399	.236
	Within Groups		191.417	20	9.571		
	Total		2735.395	37			

Sumber : Data diolah menggunakan SPSS

Hasil dari olah data tersebut menunjukkan bahwa *deviation from Linearty* dari *Automatic gate system* (X_1) 0,236 lebih besar dari 0,05 maka hasil tersebut menyatakan bahwa terdapat hubungan linear antara *Automatic gate system* (X_1) terhadap Bongkar Muat (Y)

Tabel 4. 15 Uji Linieritas Variabel Kesiapan Alat (X_2)

			ANOVA Table				
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Bongkar Muat * Kesiapan Alat	Between Groups	(Combine d)	2625.595	19	138.189	22.654	.000
		Linearity	2386.937	1	2386.937	391.301	.000
		Deviation from Linearity	238.658	18	13.259	2.174	.054
	Within Groups		109.800	18	6.100		
Total			2735.395	37			

Sumber : Data diolah menggunakan SPSS

Hasil dari olah data tersebut menunjukkan bahwa *deviation from Linearty* dari Kesiapan Alat (X_2) 0,054 lebih besar dari 0,05 maka hasil tersebut menyatakan bahwa terdapat hubungan linear antara Kesiapan Alat (X_2) terhadap Bongkar Muat (Y)

4. 5.3 Uji Regresi Linier Berganda

Apabila uji asumsi klasik telah dilakukan dan semua pengujian terbukti layak, maka tahap selanjutnya ialah dengan melakukan uji analisis regresi berganda. Pada penelitian ini, analisis regresi linier berganda dipergunakan untuk mengetahui pengaruh dua atau lebih variabel *Automatic Gate System* (X_1) dan Kesiapan Alat (X_2) terhadap Kecepatan Bongkar Muat (Y). Model persamaan regresi linier pada penelitian ini dapat dilihat melalui tabel *coefficients* dari hasil olahan data SPSS seperti berikut :

Tabel 4. 16 Uji Regresi Linier Berganda

Coefficients ^a					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	1.933	2.207		.876	.387
Automatic Gate System	.400	.134	.412	2.982	.005
Kesiapan Alat	.561	.140	.555	4.012	.000

a. Dependent Variable: Bongkar Muat

Sumber : Data diolah menggunakan SPSS, 2023.

Pada tabel *coefficients* diatas maka didapat analisis model persamaan regresi linier berganda yaitu :

$$Y = 1,933 + 0,400X_1 + 0,561X_2 + e$$

Dapat diketahui bahwa dari persamaan regresi diatas maka, nilai konstanta pada model regresi sebesar 1,933 yang menunjukkan bahwa variabel *Automatic Gate System* (X_1) dan Kesiapan Alat (X_2) jika nilainya 0 maka Kecepatan Bongkar Muat (Y) sebesar 1,933. Nilai koefisiensi pada variabel *Automatic gate system* (X_1) sebesar 0,400 menunjukkan bahwa setiap terjadi peningkatan sebesar 4% maka Kecepatan Bongkar Muat (Y) akan meningkat sebesar 0,400 (40%), jika terjadi penurunan sebesar 4% maka akan menurun sebesar 0,400 (40%). Nilai koefisiensi pada variabel Kesiapan Alat (X_2) sebesar 0,561 menunjukkan bahwa setiap terjadi peningkatan sebesar 5% maka Kecepatan Bongkar Muat (Y) akan meningkat sebesar 0,561 (56%), jika terjadi penurunan sebesar 5% maka akan menurun sebesar 0,561 (56%).

4. 5.4 Uji Hipotesis

Uji hipotesis bertujuan untuk membuktikan apakah hipotesis diterima atau ditolak

1. Uji T (Parsial)

Perumusan hipotesis untuk uji T pada penelitian ini, yaitu :

H₁: Variabel *Automatic gate system* berpengaruh signifikan secara parsial terhadap Kecepatan Bongkar Muat di pelabuhan Gresik;

H₀: Variabel *Automatic gate system* tidak berpengaruh signifikan secara parsial terhadap Kecepatan Bongkar Muat di pelabuhan Gresik;

H₂: Variabel kesiapan alat berpengaruh signifikan secara parsial terhadap Kecepatan Bongkar Muat di pelabuhan Gresik;

H₀: Variabel kesiapan alat tidak berpengaruh signifikan secara parsial terhadap Kecepatan Bongkar Muat di pelabuhan Gresik.

Sebanyak 38 responden pada penelitian ini yaitu para karyawan yang bekerja di di PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Cabang Gresik. Maka Ttabel pada penelitian ini yaitu:

$$T_{tabel} : (\alpha / 2 : n - k - 1)$$

Keterangan : k: Jumlah variabel independen

n: jumlah data responden

α : 0,05

$$T_{tabel} : (0,05 / 2 : 38 - 2 - 1) = (0,025 : 35) = 2,03$$

Tabel 4. 17 Uji T (Parsial)

Coefficients ^a					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	1.933	2.207		.876	.387
Automatic Gate System (X1)	.400	.134	.412	2.982	.005
Kesiapan Alat (X2)	.561	.140	.555	4.012	.000

a. Dependent Variable: Kecepatan Bongkar Muat (Y)

Sumber : Data diolah menggunakan SPSS, 2023.

Berdasarkan tabel *coefficients* diatas maka dapat dilihat dan dijabarkan sebagai berikut :

- a. Diketahui bahwa nilai Sig pada variabel *Automatic gate system* 0,005 lebih kecil dari 0,05 dan nilai t-hitung 2,982 lebih besar dari t-tabel 2,030. Maka dapat dinyatakan bahwa H1 diterima dan H0 ditolak sehingga disimpulkan bahwa *Automatic gate system* (X_1) berpengaruh signifikan secara parsial terhadap Kecepatan Bongkar Muat di pelabuhan Gresik.
- b. Diketahui bahwa nilai Sig pada variabel Kesiapan Alat 0,000 lebih kecil dari 0,05 dan nilai t-hitung 4,012 lebih besar dari t-tabel 2,030. Maka dapat dinyatakan bahwa H1 diterima dan H0 ditolak sehingga disimpulkan bahwa Kesiapan Alat (X_2) berpengaruh signifikan secara parsial terhadap Kecepatan Bongkar Muat di pelabuhan Gresik.

2. Uji F (Simultan)

Untuk perumusan hipotesis uji F pada penelitian ini, yaitu :

- H_1 : Variabel *Automatic gate system* (X_1) dan variable Kesiapan Alat (X_2) berpengaruh signifikan secara simultan terhadap Kecepatan Bongkar Muat di pelabuhan Gresik;
- H_0 : Variabel *Automatic gate system* (X_1) dan variable Kesiapan Alat (X_2) tidak berpengaruh signifikan secara simultan terhadap Kecepatan Bongkar Muat di pelabuhan Gresik;

Pada penelitian ini terdapat 38 sampel responden para karyawan pada PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Cabang Gresik. Maka F tabel pada penelitian ini yaitu :

$$\mathbf{F \text{ tabel : } (k : n - k)}$$

Keterangan :

k: jumlah variabel independent

n: jumlah data responden

$$F \text{ tabel : } (k : n - k) = (2 : 38 - 2) = (2 : 36) = 3,246$$

Tabel 4. 18 Uji F (Simultan)

ANOVA^a

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	2457.533	2	1228.767	154.778	.000 ^b
Residual	277.861	35	7.939		
Total	2735.395	37			

a. Dependent Variable: Kecepatan Bongkar Muat (Y)

b. Predictors: (Constant), Kesiapan Alat (X₂), Automatic Gate System (X₁)

Sumber : Data diolah menggunakan SPSS, 2023.

Berdasarkan table anova diatas nilai Sig 0,000 lebih kecil dari 0,05 dan nilai F hitung 154,767 lebih besar dari F table 3,26 sehingga dapat dikatakan bahwa *Automatic gate system* (X₁) dan Kesiapan alat (X₂) berpengaruh secara simultan terhadap Kecepatan Bongkar Muat (Y)

4. 5.5 Uji Determinasi (R²)

Uji determinasi (R²) bertujuan untuk menentukan dan memprediksi seberapa besar atau penting kontribusi pengaruh yang diberikan oleh variable *Automatic gate system* (X₁) dan Kesiapan Alat (X₂) secara bersama-sama terhadap variable Kecepatan Bongkar Muat (Y)

Tabel 4.19 Uji F (Simultan)

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.948 ^a	.898	.893	2.81761

a. Predictors: (Constant), Kesiapan Alat (X₂), Automatic Gate System (X₁)

Sumber : Data diolah menggunakan SPSS, 2023.

Hasil R *square* pada table tersebut sebesar 0,898, hal ini mengandung arti bahwa *Automatic gate system* (X₁) dan Kesiapan Alat (X₂)

berpengaruh secara simultan terhadap variable Kecepatan Bongkar Muat (Y) sebesar 89,8%

4.6 Pembahasan

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kuisisioner yang disebarkan kepada 38 responden karyawan pelabuhan Gresik. Berdasarkan hasil analisis pembahasan hasil penelitian ini adalah terdapat 24 responden laki-laki (63%) dan 14 responden perempuan (37%) dapat dilihat pada table 4.1 diatas, dari hasil responden tersebut lebih banyak laki-laki daripada perempuan. Jumlah responden dalam riset ini berusia 19 – 24 tahun yaitu sebanyak 15 orang (39%), kemudian disusul responden pada berusia 25 - 30 tahun sebanyak 14 orang (37%) dan pada responden usia 31 - 35 tahun sebanyak 6 orang (16%) dan diatas 35 tahun sebanyak 3 orang (8%) dapat dilihat pada tabel 4.2 diatas. Berdasarkan tabel 4.3 yang didapatkan pada hasil responden sesuai klasifikasi masa bekerja, pada tabel diatas dapat diketahui bahwa responden dengan masa kerja 1-3 tahun sebanyak 21 orang (55%), disusul dengan masa kerja 4-6 tahun sebanyak 11 orang (29%), dan masa kerja lebih dari 7 tahun sebanyak 6 orang (16%).

4.6.1 Pengaruh Automatic Gate System terhadap kecepatan bongkar muat di Pelabuhan Gresik

Berdasarkan hasil output program SPSS diketahui *Automatic gate system* (X_1) berpengaruh signifikan secara parsial terhadap Kecepatan Bongkar Muat (Y) pada PT. Pelabuhan Indonesia Cabang Gresik. Hal ini dapat dilihat dan dibuktikan pada tabel 4.16 diatas yang diketahui bahwa nilai Sig pada variabel *Automatic gate system* 0,005 lebih kecil dari 0,05 dan nilai t-hitung 2,982 lebih besar dari t-tabel 2,030. Maka dapat disimpulkan bahwa *Automatic gate system* (X_1) berpengaruh signifikan secara parsial terhadap kecepatan bongkar muat di pelabuhan Gresik. Berdasarkan hal ini, maka hipotesis pertama yang berbunyi “Diduga *Automatic Gate System* memiliki pengaruh terhadap Kecepatan Bongkar Muat di Pelabuhan Gresik” terbukti kebenarannya dan dapat diterima.

Jadi *Automatic Gate System* berdampak pada kecepatan bongkar muat karena merupakan sebuah teknologi yang diunggulkan di pelabuhan Gresik. Hal ini sesuai dengan penelitian terdahulu yang dijadikan acuan untuk pembandingan, yang telah diteliti sebelumnya oleh Abdi Rosyid Wildan(2019) yang berjudul “Aplikasi MTOS dan Kinerja karyawan *Out sourcing* terhadap produktivitas sistem operasional *gate entry*” dengan hasil penelitian aplikasi MTOS dapat meningkatkan produktivitas operasional *gate*.

4.6.2 Pengaruh Kesiapan Alat terhadap kecepatan bongkar muat di Pelabuhan Gresik

Berdasarkan hasil output program SPSS diketahui kesiapan alat (X_2) berpengaruh signifikan secara parsial terhadap Kecepatan Bongkar Muat (Y) pada PT. Pelabuhan Indonesia Cabang Gresik. Hal ini dapat dilihat dan dibuktikan pada tabel 4.16 diatas yang diketahui bahwa nilai Sig pada variabel kesiapan alat 0,000 lebih kecil dari 0,05 dan nilai t-hitung 4,012 lebih besar dari t-tabel 2,030. Maka dapat dinyatakan bahwa hipotesis kedua diterima sehingga disimpulkan bahwa kesiapan alat (X_2) berpengaruh signifikan secara parsial terhadap kecepatan bongkar muat di pelabuhan Gresik. Berdasarkan hal ini, maka hipotesis kedua yang berbunyi “Diduga kesiapan alat memiliki pengaruh terhadap kecepatan bongkar muat di Pelabuhan Gresik” terbukti kebenarannya dan dapat diterima.

Kesiapan alat berdampak pada kecepatan bongkar muat agar waktu operasional berlangsung alat-alat bongkar muat ataupun fixed crane yang digunakan tidak mengalami kendala atau kerusakan mesin. Hal ini sesuai dengan penelitian terdahulu yang dijadikan acuan untuk pembandingan, yang telah diteliti sebelumnya oleh Juli Prastyorini (2018) yang berjudul “*Container Crane, Container Yard* dan Dermaga Terhadap Kecepatan Bongkar Muat Petikemas pada Terminal Nilam Multipurpose” dengan hasil penelitian *container crane* dapat mempercepat bongkar muat.

4.6.3 Pengaruh Automatic Gate System dan Kesiapan alat terhadap kecepatan bongkar muat di Pelabuhan Gresik

Berdasarkan hasil uji F yang telah didapatkan menggunakan program SPSS dengan hasil output pada tabel 4.17 diatas dapat diketahui bahwa nilai Sig 0,000 lebih kecil dari 0,05 dan nilai F hitung 154,767 lebih besar dari F table 3,26 sehingga dapat dikatakan bahwa *Automatic gate system* (X_1) dan Kesiapan alat (X_2) berpengaruh secara simultan terhadap Kecepatan Bongkar Muat (Y). Berdasarkan hal ini, maka hipotesis ketigayang berbunyi “Diduga *Automatic Gate System* dan kesiapan alat memiliki pengaruh terhadap kecepatan bongkar muat di Pelabuhan Gresik” terbukti kebenarannya dan dapat diterima.

Kemudian pada nilai koefisien determinasi berganda *R square* pada table tersebut sebesar 0,898 hal ini mengandung arti bahwa *Automatic gate system* (X_1) dan Kesiapan Alat (X_2) berpengaruh secara simultan terhadap variable Kecepatan Bongkar Muat (Y) sebesar 89,8%. Berdasarkan nilai koefisien regresi tiap variabel independen maka dapat disimpulkan bahwa variabel *Automatic gate system* dan kesiapan alat keduanya berpengaruh terhadap kecepatan bongkar muat di Pelabuhan Gresik.