

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI

**PENGARUH PERAN OTORITAS PELABUHAN UTAMA
TANJUNG PERAK TERHADAP KETERTIBAN
KEGIATAN BONGKAR CURAH KERING DI DERMAGA
JAMRUD SELATAN PELABUHAN TANJUNG PERAK**

Oleh:

TASYA BELLA LAMIRYA

NRP. 4 61 18 9777

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2022

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI

**PENGARUH PERAN OTORITAS PELABUHAN UTAMA
TANJUNG PERAK TERHADAP KETERTIBAN
KEGIATAN BONGKAR CURAH KERING DI DERMAGA
JAMRUD SELATAN PELABUHAN TANJUNG PERAK**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV**

Oleh :

TASYA BELLA LAMIRYA

NRP. 4 61 18 9777

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2022

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : TASYA BELLA LAMIRYA
NRP : 4 61 18 9777
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KALK
**Judul : PENGARUH PERAN OTORITAS PELABUHAN
UTAMA TANJUNG PERAK TERHADAP
KETERTIBAN KEGIATAN BONGKAR CURAH
KERING DI DERMAGA JAMRUD SELATAN
PELABUHAN TANJUNG PERAK**

Pembimbing I

Drs. Warsono, MM
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19570407 197903 1 001

Jakarta, Agustus 2022

Pembimbing II

Dr. Avudhia Pangestu Gusti, ST

Mengetahui,

Ketua Jurusan KALK

Dr. Vidya Selasдини.S.SiT, M.MTr.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002


**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : TASYA BELLA LAMIRYA
NRP : 4 61 18 9777
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KALK
Judul : PENGARUH PERAN OTORITAS PELABUHAN
UTAMA TANJUNG PERAK TERHADAP
KETERTIBAN KEGIATAN BONGKAR CURAH
KERING DI DERMAGA JAMRUD SELATAN
PELABUHAN TANJUNG PERAK

Ketua Penguji


Dr. Eka Budi Tjahyono, SH.,MH
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19590316 198503 1 001

Anggota Penguji



Dr. Rosmayana, M.Pd

Anggota Penguji


Dr. Ayudhia Pangestu Gusti, ST

Mengetahui

Ketua Jurusan KALK


Dr. Vidya Selasдини.S.SiT,M.MTr.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT, atas berkat Rahmat dan Hidayah-Nya sehingga Penulis dapat menyelesaikan skripsi ini, yang mana merupakan kewajiban bagi setiap taruna untuk menyusun skripsi yang telah ditentukan sebagai salah satu persyaratan menyelesaikan pendidikan Program Diploma IV.

Penyusunan skripsi ini didasarkan atas pengalaman yang Penulis dapatkan selama menjalani praktek darat di kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak, serta pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat pendidikan yang berhubungan dengan judul skripsi yang Penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang Penulis pilih adalah:

“PENGARUH PERAN OTORITAS PELABUHAN UTAMA TANJUNG PERAK TERHADAP KETERTIBAN KEGIATAN BONGKAR CURAH KERING DI DERMAGA JAMRUD SELATAN PELABUHAN TANJUNG PERAK”

Dalam menyelesaikan skripsi ini, Penulis banyak memperoleh bantuan dan masukan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan yang sedalam-dalamnya kepada Yth:

1. Bapak Capt. Sudiono, M.Mar selaku Ketua STIP Jakarta.
2. Ibu Dr. Vidya Selas dini.S.SiT,M.MTr. selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. Ibu Sari Kusumaningrum, M.HUM selaku Sekretaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
4. Bapak Drs. Warsono, MM selaku Pembimbing Materi yang telah membimbing, mengarahkan, dan meluangkan waktu dan pemikirannya kepada penulisan dalam penyusunan skripsi ini.
5. Ibu Dr. Ayudhia Pangestu Gusti, ST selaku Pembimbing Penulisan yang selalu memberi saran dan nasehat pada proses penulisan skripsi ini.
6. Yth. Seluruh Civitas Akademik, Staff dan Dosen Pengajar Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
7. Kepada seluruh pegawai Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak terutama nior Herny, nior Yudha, pak Budi, pak Dikky dan semua orang di Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung perak, terimakasih atas semua bimbingan dan pelajaran yang telah diberikan kepada penulis ketika melaksanakan Praktek Darat.

8. Untuk seluruh keluargaku tercinta, ayahanda Heru Yulianto, mama tersayang Windiati Rohmah serta adikku tercinta Irfan dan Eemir. Terima kasih atas doa, dorongan, motivasi, kasih sayang dan semangat yang selalu diberikan kepada penulis sehingga penulis bisa semangat dalam mengerjakan skripsi ini dan terlaksana dengan baik dan lancar.
9. Kepada semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu yang telah membantu penulis untuk dapat menyelesaikan Praktek Kerja Nyata dan penulisan skripsi ini baik secara langsung maupun tidak langsung.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini, masih terdapat banyak kekurangan baik dari susunan kalimat serta pembahasan materi akibat keterbatasan penulisan dalam menguasai materi. Oleh karena itu dengan penuh kerendahan hati penulis mengharapkan saran dan kritikan yang bersifat membangun dan berguna bagi penulis dalam kesempurnaan skripsi ini. Semoga dengan selesainya skripsi ini dapat menambah wawasan dan ilmu yang berguna nantinya bagi penulis dan juga para pembaca di masa yang akan datang.

Jakarta, Agustus 2022

Penulis

TASYA BELLA LAMIRYA

NRP. 4 61 18 9777

DAFTAR ISI

	Halaman
SAMPUL DALAM.....	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI.....	Error!
Bookmark not defined.	
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL.....	ix
DAFTAR BAGAN.....	x
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. LATAR BELAKANG.....	1
B. BATASAN MASALAH.....	4
C. RUMUSAN MASALAH.....	4
D. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN	4
1. Tujuan Penelitian.....	4
2. Manfaat Penelitian.....	5
E. SISTEMATIKA PENULISAN SKRIPSI.....	6
BAB II LANDASAN TEORI.....	8
A. TINJAUAN PUSTAKA	8
1. Pengertian Peranan	8
2. Otoritas Pelabuhan.....	9
3. Tugas dan Tanggung Jawab Otoritas Pelabuhan.....	9
4. Wewenang.....	10
5. Fungsi	10
6. Ketertiban.....	11
7. Pelabuhan.....	12
8. Dermaga.....	13
9. Fasilitas Dalam Kegiatan Bongkar	13
B. KERANGKA PEMIKIRAN	16
C. HIPOTESIS.....	18

BAB III	METODOLOGI PENELITIAN	19
	A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN	19
	1. Waktu Penelitian	19
	2. Tempat Penelitian	19
	B. METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA	19
	1. Metode Pendekatan	19
	2. Teknik Pengumpulan Data.....	20
	C. SUBJEK PENELITIAN	22
	1. Populasi.....	22
	2. Sampel Penelitian	23
	D. TEKNIK ANALISIS DATA	24
	1. Operasionalisasi Variabel	24
	2. Analisis Deskriptif.....	28
	3. Uji Instrumen Penelitian	28
	4. Uji Analisis	30
	5. Analisis Regresi Linear Sederhana.....	32
BAB IV	ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....	33
	A. DESKRIPSI DATA.....	33
	1. Profil Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak	33
	2. Profil Responden	38
	B. ANALISIS DATA.....	41
	1. Analisis Deskriptif.....	41
	2. Uji Instrumen Penelitian	47
	3. Uji Analisis	50
	4. Analisis Regresi Linear Sederhana.....	53
BAB V	KESIMPULAN DAN SARAN.....	56
	A. KESIMPULAN	56
	B. SARAN.....	57
	DAFTAR PUSTAKA	58
	LAMPIRAN.....	59

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2. 1 <i>Crane Kapal Ship Gear</i>	15
Gambar 2. 2 <i>Grab</i>	15
Gambar 2. 3 <i>Hook Crane</i>	15
Gambar 2. 4 <i>Jala Jala</i>	15
Gambar 2. 5 <i>Wheel Loader</i>	15
Gambar 2. 6 <i>Excavator</i>	16
Gambar 2. 7 <i>Forklift</i>	16
Gambar 2. 8 <i>Hopper</i>	16
Gambar 4. 1 <i>Profil Usia Responden</i>	39
Gambar 4. 2 <i>Profil Jenis Kelamin</i>	39
Gambar 4. 3 <i>Profil Pendidikan Terakhir</i>	40
Gambar 4. 4 <i>Profil Masa Kerja</i>	41
Gambar 4. 5	44
Gambar 4. 6	46

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 3. 1 Skor Skala Likert (<i>Likert Scale</i>)	22
Tabel 3. 2 Variabel Independen (X): Peran Otoritas Pelabuhan Tanjung Perak	24
Tabel 3. 3 Operasionalisasi Variabel Penelitian Variabel Dependen (Y): Ketertiban Bongkar Curah Kering	26
Tabel 4. 1 Statistik Deskriptif Variabel Penelitian.....	42
Tabel 4. 2 Hasil Jawaban Kuesioner Variabel X	43
Tabel 4. 3 Hasil Jawaban Kuesioner Variabel Y	45
Tabel 4. 4 Hasil Uji Validitas Variabel Peran Otoritas Pelabuhan Tanjung Perak	47
Tabel 4. 5 Hasil Uji Validitas Ketertiban Bongkar Curah Kering	48
Tabel 4. 6 Hasil Uji Reliabilitas	49
Tabel 4. 7 Hasil Uji Statistik.....	50
Tabel 4. 8 Hasil Uji T	51
Tabel 4. 9 Hasil Analisis Linier Sederhana	53
Tabel 4. 10 Hasil Uji R-square	54

DAFTAR BAGAN

	Halaman
Bagan 2. 1 Kerangka Pemikiran.....	17
Bagan 4. 1 Struktur Organisasi Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak.....	35

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1 Data Kuesioner	59
Lampiran 2 Hasil Data Kuesioner	70

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Kegiatan penertiban merupakan syarat pokok fundamental bagi adanya suatu masyarakat manusia yang teratur. Ketertiban sebagai tujuan hukum merupakan fakta objektif yang berlaku bagi segala masyarakat manusia dalam segala bentuknya. Untuk mencapai ketertiban ini diperlukan adanya kepastian dalam pergaulan antar manusia dalam masyarakat. Kegiatan penertiban dapat dilakukan dalam bentuk penertiban langsung dan penertiban tidak langsung. Penerapan asas ketertiban umum di Indonesia menarik untuk diteliti terutama penelaahan hakim terhadap asas ketertiban umum itu sendiri bukan hanya didasarkan pada undang-undang saja namun juga melihat pada pertimbangan-pertimbangan lain yang sifatnya untuk kepentingan umum. (Farsia & Taufik, 2018)

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dalam Pasal 31, terdapat beberapa kegiatan usaha jasa di pelabuhan sebagai penunjang transportasi laut, kegiatan salah satunya adalah kegiatan bongkar muat (Vandawati, 2019). Kegiatan bongkar adalah proses menurunkan barang dari kapal lalu menyusunnya di dalam gudang di pelabuhan. Salah satu yang mempunyai wewenang sebagai pengawasan kegiatan bongkar muat di semua pelabuhan Tanjung Perak Surabaya adalah Otoritas Pelabuhan.

Tugas dari Kantor Otoritas Pelabuhan Utama salah satunya adalah pengawasan kegiatan bongkar di Pelabuhan yang dilaksanakan secara komersial, termasuk didalamnya juga melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan. Proses penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan merupakan tugas dan tanggung jawab dari Kantor Otoritas Pelabuhan Tanjung Perak.

Penggunaan lahan sebagai pelabuhan harus memiliki fasilitas pokok pelabuhan yang meliputi dermaga, *container yard*, gudang, terminal, fasilitas bongkar, fasilitas pemeliharaan dan perbaikan peralatan pelabuhan serta fasilitas pokok lainnya. Penetapan kebijakan yang tepat dalam pelaksanaan pelayanan jasa dipelabuhan diperlukan standar pelayanan yang mampu menjadi dasar dan tolak ukur dalam pelaksanaan operasional alur serta menjadi alat kontrol bagi Otoritas Pelabuhan dan Pemerintah dalam melaksanakan pengawasan terhadap pelayanan jasa kepelabuhanan.

Aspek pelayanan jasa dalam implementasi penyediaan dan pelayanan jasa merupakan kesepakatan antara Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak Surabaya dengan PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) dengan substansi pelayanan yang mengarah ke arah yang lebih baik. Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya memiliki 7 terminal, salah satunya yaitu Terminal Jamrud. Terminal Jamrud terdiri atas 3 dermaga yaitu Jamrud Utara, Jamrud Barat dan Jamrud Selatan yang diperuntukan bagi kegiatan bongkar. Untuk kegiatan di Jamrud utara melayani pelayanan pada Terminal Penumpang, *General Cargo* dan Curah Kering Internasional. Untuk di Jamrud Barat pelayanan bongkar *General Cargo* dan Curah Kering Internasional. Untuk Jamrud Selatan pelayanan bongkar *General Cargo* dan curah kering Domestik.

Di lapangan, kecelakaan kerja pada saat proses bongkar sering terjadi, disebabkan oleh kelalaian para pekerja, seperti muatan yang tumpah ke laut karena tidak adanya alas berupa terpal untuk menutupi lubang antara kapal dan dermaga yang mengakibatkan muatan saat diangkat jatuh ke laut, kurangnya komunikasi antar pekerja, dan petugas Otoritas Pelabuhan Utama, kurangnya pengawasan dari Otoritas Pelabuhan Utama saat proses bongkar terjadi, kelalaian para pekerja yang tidak menggunakan alat keselamatan dan fasilitas dengan baik dan benar, dan kurang tegasnya para petugas Otoritas Pelabuhan Utama dalam menindak pekerja yang lalai. Hal lain yang menyangkut ketertiban saat kegiatan bongkar adalah para tenaga kerja bongkar yang berjumlah banyak tetapi mereka hanya bersantai dan bergerombol yang menyebabkan terhambatnya proses bongkar, apalagi saat pandemi ini akan beresiko penularan *Covid19* dan tidak ada yang memakai masker.

Oleh karena itu peranan Otoritas Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya merupakan faktor yang paling penting dalam menjamin kelancaran dan ketertiban pada proses bongkar agar tidak terjadi kecelakaan dalam kegiatan bongkar tersebut. Karena itu, Otoritas Pelabuhan harus diberi wewenang agar bisa menjalankan amanat UU Pelayaran sebagai regulator.

Otoritas Pelabuhan harus bisa mengatur semua lembaga yang berhubungan dengan pelabuhan serta bertanggung jawab terhadap kelancaran arus barang dipelabuhan seperti melakukan pengawasan dipelabuhan setiap hari yaitu dengan melaksanakan patroli keliling dan membuat catatan kapal apa saja yang melakukan kegiatan bongkar dipelabuhan, apakah sudah sesuai dengan daftar yang masuk dan diterima Otoritas Pelabuhan. Sehubungan dengan uraian diatas maka penulis tertarik untuk mengambil judul:

“PENGARUH PERAN OTORITAS PELABUHAN UTAMA TANJUNG PERAK TERHADAP KETERTIBAN KEGIATAN BONGKAR CURAH KERING DI DERMAGA JAMRUD SELATAN PELABUHAN TANJUNG PERAK”.

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Pada latar belakang di atas, penulis dapat mengidentifikasi masalah berdasarkan pengamatan penulis pada saat melaksanakan praktek darat di Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak adalah sebagai berikut:

1. Kurangnya komunikasi antara petugas Otoritas Pelabuhan Utama dengan para pekerja bongkar
2. Kurangnya pengawasan dari petugas Otoritas Pelabuhan Utama saat proses bongkar
3. Kelalaian para pekerja tidak memakai alat keselamatan saat melakukan bongkar
4. Para pekerja yang tidak mempergunakan fasilitas bongkar dengan benar
5. Kurang tegasnya petugas Otoritas Pelabuhan Utama dalam menindak pelanggaran

C. BATASAN MASALAH

Mengingat terlalu banyaknya masalah yang akan timbul maka penulis membatasi ruang lingkup masalah skripsi ini agar pembahasan masalah tidak menyimpang jauh dari topik sesuai dengan judul yang diangkat, maka penulis memberikan batasan masalah:

1. Kelalaian para pekerja tidak memakai alat keselamatan saat melakukan bongkar
2. Para pekerja tidak mempergunakan fasilitas bongkar dengan benar
3. Kurang tegasnya petugas Otoritas Pelabuhan Utama dalam menindak pelanggaran.

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka penulis mengambil beberapa rumusan masalah yang dapat dibahas pada pembahasan bab selanjutnya dalam Skripsi ini. Pada penulisan Skripsi ini, penulis merumuskan beberapa masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana Kepala Otoritas Pelabuhan Tanjung Perak mengatasi kelalaian para pekerja yang tidak memakai alat keselamatan?
2. Bagaimana Kepala Otoritas Pelabuhan Tanjung Perak mengatasi kelalaian para pekerja dalam menggunakan fasilitas yang tidak benar?
3. Apa saja hal yang harus dilakukan oleh Otoritas Pelabuhan Tanjung Perak agar kelalaian tersebut tidak terulang kembali?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Sesuai dengan rumusan masalah di atas, maka tujuan penelitian ini adalah:

- a. Untuk mengetahui cara Otoritas Pelabuhan Surabaya dalam mengatasi kelalaian para pekerja yang tidak memakai alat keselamatan saat sedang melakukan proses bongkar
- b. Untuk mengetahui cara Otoritas Pelabuhan Surabaya dalam mengatasi kelalaian para pekerja dalam menggunakan fasilitas yang tidak benar saat sedang proses bongkar
- c. Untuk mengetahui beberapa hal yang harus dilakukan Otoritas Pelabuhan Tanjung Perak agar kelalaian tersebut tidak terulang kembali

2. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat, baik aspek teoritis maupun aspek praktis sebagai berikut:

a. Aspek Teoritis

Dalam aspek Teoritis, dapat menambah wawasan, pengetahuan, pengalaman dan pengembangan pikiran dalam dunia kerja nantinya untuk mengatasi permasalahan dalam ketertiban yang mempengaruhi proses bongkar curah kering, Memperdalam dan mengembangkan pengetahuan secara teori mengenai ketertiban saat mengerjakan prsoses bongkar perlu diperhatikan.

b. Aspek Praktis

Hasil penelitian dalam aspek secara praktis diharapkan dapat memberikan manfaat bagi:

1) Bagi peneliti

Manfaat bagi peneliti yaitu dapat dijadikan sebagai bahan masukan dan pengalaman baru. sebagai awal menuju dunia kerja pada suatu saat nanti. Selain itu, juga sebagai bahan pembandingan antara ilmu teori yang didapat dari kampus dengan ilmu yang didapat saat praktek.

2) Bagi kampus Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta

- a) Penelitian ini dapat menjadi sebuah wawasan yang dapat menambah pengetahuan yang lebih. Dapat juga sebagai bahan pengembangan referensi dari tahun ke tahun.
- b) Menambah perbendaharaan perpustakaan akademi STIP Jakarta.
- c) Meningkatkan mutu dan kualitas lembaga pendidikan atau Institusi STIP Jakarta.

3) Bagi petugas Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak

Manfaat bagi petugas Otoritas Pelabuhan sendiri dapat memberikan saran pada masing masing petugas Otoritas Pelabuhan Utama mengenai cara yang tegas dalam mengatasi kelalaian para pekerja yang tidak memakai alat keselamatan saat sedang melakukan proses bongkar

4) Bagi para pekerja bongkar curah kering

Manfaat bagi para pekerja adalah untuk menghindari terjadinya kesalahan, pencemaran dan kecelakaan kerja yang sering disebabkan oleh kelalaian para pekerja bongkar terhadap proses bongkar curah kering

F. SISTEMATIKA PENULISAN SKRIPSI

Untuk memudahkan pemahaman mengikuti alur penyajian skripsi ini, maka penulis membaginya kedalam 5 (lima) bab, dimana bab I dengan yang lain saling berhubungan dan dalam pembahasannya merupakan satu kesatuan atau suatu rangkaian yang tidak terpisahkan, adapun sistematika penulisannya telah ditetapkan dalam buku panduan penulisan skripsi yang dianjurkan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini penulis menguraikan mengenai latar belakang masalah yang merupakan alasan pemilihan judul, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, dan diakhiri dengan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini terdiri dari tinjauan pustaka, kerangka pemikiran yang membuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan, menjelaskan secara teoritis mengenai keterikatan variabel yang diteliti serta hipotesis dalam mengemukakan jawaban sementara atau kesimpulan sementara.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Pada bab ini akan diuraikan mengenai metode-metode yang digunakan oleh penulis, yang terdiri dari waktu dan tempat penelitian, metode pendekatan, teknik pengumpulan data yang akan menjabarkan tentang apa saja yang dilakukan untuk pengumpulan data, subjek penelitian, serta teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bagian bab ini, membahas tentang pokok masalah penelitian. Dalam hal ini penulis akan membahas tentang deskripsi data, analisis data dari masalah yang ada, alternatif pemecahan masalah dan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah serta pemecahan masalah yang dipilih.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini merupakan bab penutup yang mana akan disampaikan kesimpulan dari pernyataan singkat dan tepat berdasar analisis yang sudah dijabarkan, serta berisi saran yang merupakan pernyataan singkat yang tepat berdasarkan penelitian dan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

1. Pengertian Peranan

Pengertian peran yaitu peran merupakan aspek dinamis kedudukan (status), apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai dengan, maka ia menjalankan suatu peranan. Dalam sebuah organisasi setiap orang memiliki berbagai macam karakteristik dalam melaksanakan tugas, kewajiban atau tanggung jawab yang telah diberikan oleh masing-masing organisasi atau lembaga (Soerjono Soekanto, 2002).

Peran juga dapat diartikan sebagai orientasi dan konsep dari bagian yang dimainkan oleh suatu pihak dalam oposisi sosial. Dengan peran tersebut, sang pelaku baik itu individu maupun organisasi akan berperilaku sesuai harapan orang atau lingkungannya. Peran juga diartikan sebagai tuntutan yang diberikan secara struktural (norma-norma, harapan, tabu, tanggung jawab dan lainnya) (Riyadi, 2002).

Peran itu terdiri dari tiga komponen, yaitu (Sutarto, 2009):

- a. Konsepsi peran yaitu kepercayaan seseorang tentang apa yang dilakukan dengan suatu situasi tertentu.
- b. Harapan peran yaitu harapan orang lain terhadap seseorang yang menduduki posisi tertentu mengenai bagaimana ia seharusnya bertindak.
- c. Pelaksanaan peran yaitu perilaku sesungguhnya dari seseorang yang berada pada suatu posisi tertentu. Kalau ketiga komponen tersebut berlangsung serasi, maka interaksi sosial akan terjalin kesinambungan dan kelancarannya.

Berdasarkan pendapat tersebut, maka dapat disimpulkan peran sebagai berikut:

- a. Peran adalah pengaruh yang diharapkan dari seseorang dalam dan antar hubungan sosial tertentu.
- b. Peran adalah pengaruh yang berhubungan dengan status atau kedudukan sosial tertentu.
- c. Peran berlangsung bilamana seseorang melaksanakan hak-hak dan kewajiban-kewajibannya sesuai dengan statusnya.
- d. Peran terjadi bila ada suatu tindakan dan bilamana ada kesempatan yang diberikan.

2. Otoritas Pelabuhan

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang dimaksud dengan Otoritas Pelabuhan (*Port Authority*) adalah lembaga pemerintahan di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial.

Dasar tugas pokok dan fungsi dari Otoritas Pelabuhan terdapat dalam:

- a. Undang – undang nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran,
- b. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan,
- c. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM.63 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja kantor Otoritas Pelabuhan.

Peran Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak adalah Sebagai wakil pemerintah untuk memberikan konsesi atau bentuk lainnya kepada BUP untuk melakukan kegiatan pengusahaan di pelabuhan yang dituangkan dalam perjanjian.

3. Tugas dan Tanggung Jawab Otoritas Pelabuhan

Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas dan tanggung jawab sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 52 Tahun 2015 Pasal 6 Ayat 2. Adapun tugas dan tanggung jawab dari Otoritas Pelabuhan adalah sebagai berikut:

- a. Menyediakan lahan daratan dan perairan pelabuhan;
- b. Menyediakan dan memelihara penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran, dan jaringan jalan;
- c. Menyediakan dan memelihara Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP);
- d. Menjamin keamanan dan ketertiban di pelabuhan;
- e. Menjamin dan memelihara kelestarian lingkungan di pelabuhan;
- f. Menyusun Rencana Induk Pelabuhan (RIP), serta DLKr dan DLKp;
- g. Mengusulkan tarif untuk ditetapkan Menteri;
- h. Menjamin kelancaran arus barang;
- i. Melaksanakan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang diperlukan oleh pengguna jasa yang belum disediakan oleh BUP (Badan Usaha Pelabuhan).

4. Wewenang

Adapun wewenang dari Otoritas Pelabuhan adalah sebagai berikut:

- a. Mengatur dan mengawasi penggunaan lahan daratan dan perairan;
- b. Mengawasi penggunaan DLKr dan DLKp;
- c. Mengatur lalu lintas kapal keluar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal;
- d. Menetapkan Standar Kinerja Operasional pelayanan jasa kepelabuhanan.

5. Fungsi

Fungsi dari Otoritas Pelabuhan:

- a. Penyusunan rencana kerja, program dan desain, analisa dan evaluasi penyediaan lahan daratan dan perairan pelabuhan serta penyediaan dan pemeliharaan fasilitas pelabuhan, penahan gelombang, pengerukan kolam pelabuhan dan alur pelayaran, reklamasi serta jaringan jalan dan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP), sarana dan prasarana jasa kepelabuhanan;
- b. Penyusunan Rencana Induk Pelabuhan (RIP), Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) Pelabuhan;
- c. Penyusunan dan pengusulan tarif untuk ditetapkan oleh Menteri atas penggunaan perairan dan/atau daratan, fasilitas pelabuhan serta jasa

kepelabuhanan yang disediakan oleh Kantor Otoritas Pelabuhan Utama sesuai dengan ketentuan perundang-undangan;

- d. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan lalu lintas dan angkutan laut serta penjaminan kelancaran arus barang di pelabuhan;
- e. Pelaksanaan pengaturan dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan, fasilitas dan pengoperasian pelabuhan, Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) Pelabuhan serta keamanan dan ketertiban di pelabuhan;
- f. Pelaksanaan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan pelabuhan;
- g. Pelaksanaan peran sebagai wakil Pemerintah dalam pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada BUP untuk melakukan kegiatan perusahaan di pelabuhan;
- h. Pelaksanaan pembinaan usaha dan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP), dan
- i. Pengelolaan urusan tata usaha, kepegawaian, keuangan, hukum dan hubungan masyarakat.

6. Ketertiban

Ketertiban adalah suatu keadaan agar pemerintah dan rakyat dapat melakukan kegiatan secara aman, tertib dan teratur (Ermaya Suradinata, 2002). Pemerintah wajib memberikan fasilitas keselamatan terdapat dibagian darat atau dermaga, seperti akses jalan yang baik menuju dermaga, fasilitas ruang tunggu yang nyaman, dan area bongkar muat yang aman di dermaga untuk menunjang ketertiban. Dengan melakukan serta mematuhi standar prosedur ketertiban, maka keselamatan akan terjamin dan tingkat kecelakaan dapat di minimalisirkan.

Oleh karena itu contoh ketertiban dalam proses bongkar curah kering adalah melaksanakan bongkar curah kering dengan teratur dan menurut aturan yang berlaku, para pekerja tidak boleh lalai karena akan menyebabkan kecelakaan kerja. Karena kecelakaan kerja pada saat proses bongkar sering terjadi, yang paling sering disebabkan oleh kelalaian para pekerja.

7. Pelabuhan

Pelabuhan adalah tempat yang sengaja dibangun untuk menjadi tempat berlabuhnya kapal. Kawasan inilah yang dijadikan tempat singgah bagi kapal-kapal sebelum akhirnya berlabuh atau meneruskan perjalanan. Di pelabuhan, biasanya kapal menaikkan atau menurunkan muatannya. Untuk mencapai suatu hasil atau tujuan sesuai dengan yang diharapkan.

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.

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 transit, serta tempat penyimpanan barang dalam waktu yang lebih lama, sementara menunggu penyaluran ke daerah tujuan atau pengapalan selanjutnya (Triatmodjo, 1992).

Selain itu, pelabuhan merupakan pintu gerbang serta pelancar hubungan antar daerah, pulau bahkan benua maupun antar bangsa yang dapat memajukan daerah pengaruh. Daerah pengaruh ini merupakan daerah yang mempunyai hubungan kepentingan ekonomi, sosial, maupun untuk kepentingan pertahanan yang dikenal dengan pangkalan militer angkatan laut.

Pelabuhan juga dapat dibedakan menjadi beberapa macam segi tinjauan, yaitu segi penyelenggaraannya, segi pengusahaannya, fungsi dalam perdagangan

nasional dan internasional, segi kegunaan dan letak geografisnya (Triatmodjo, 1992).

8. Dermaga

Dermaga merupakan sebuah struktur bangunan yang dibuat di laut untuk menghubungkan bagian darat dan pelabuhan yang berfungsi sebagai tempat merapat atau menambatkan kapal yang akan melakukan kegiatan bongkar muat barang menaik turunkan penumpang. Dermaga terdiri atas dua struktur yaitu struktur atas (balok dan plat lantai) dan struktur bawah dan tiang pancang yang berfungsi mendukung bagian di atasnya. Konstruksi dermaga diperlukan untuk menahan gaya-gaya akibat tumbukan kapal dan beban selama bongkar muat. Penentuan dimensi dermaga didasarkan pada jenis dan ukuran kapal yang akan merapat dan bertambat pada dermaga tersebut. Dalam mempertimbangkan ukuran dermaga harus didasarkan pada ukuran-ukuran minimal sehingga kapal dapat bertambat dan meninggalkan dermaga maupun melakukan bongkar muat dengan aman, cepat dan lancar.

Dermaga adalah bangunan pelabuhan yang digunakan untuk merapatnya kapal dan menambatkannya pada waktu bongkar muat barang (Triatmodjo, 1996).

Dermaga dimana kapal akan bertambat dan melakukan kegiatan bongkar muat barang, Panjang dermaga harus cukup untuk menampung seluruh Panjang kapal atau setidaknya 80% dari Panjang kapal. Hal ini disebabkan karena muatan dibongkar muat melalui bagian muka, belakang dan tengah kapal

9. Fasilitas Dalam Kegiatan Bongkar

Dalam kegiatannya, upaya bongkar / muat kapal atau biasa disebut *stevedoring* menggunakan alat bantu untuk mempercepat prosesnya. Adapun peralatan yang digunakan Pelabuhan diantaranya (pelabuhanku.wordpress.com 2010) :

a. *Crane kapal (ship gear)*

Kapal cargo umumnya dilengkapi dengan crane kapal (*ship gear*). *Crane* kapal harus dapat digunakan dalam melakukan kegiatan *stevedoring* baik untuk barang berjenis *container*, maupun *bag cargo* (dengan menggunakan jala-jala), seperti pada gambar 2.2.

b. *Wheel Loader*

Wheel loader adalah kendaraan roda empat yang berguna untuk meraup barang curah untuk dipindahkan dalam satu area. Alat ini sangat lincah dan dapat manuver dengan cepat di dalam palka kapal, bahkan di tempat-tempat sempit sekalipun, alat ini diadakan guna memberikan dukungan kinerja bongkar muat barang curah kering seperti kedelai, jagung, gandum, bungkil, *raw sugar*, garam dan sebagainya. Seperti pada gambar 2.6.

c. *Excavator*

Alat ini berguna untuk menunjang kegiatan bongkar muat di Pelabuhan. Alat ini bisa dipakai untuk membongkar batu bara dan muatan lainnya. Seperti pada gambar 2.7.

d. *Forklift*

Forklift adalah Kendaraan roda empat yang difungsikan untuk bongkar muat atau pemindahan barang dari satu area ke area yang lain bahkan dapat digunakan untuk mempermudah penataan pada rak – rak tinggi. Memiliki kapasitas hingga 2 ton dengan tinggi angkat hingga 2 meter, seperti pada gambar 2.8.

e. *Hopper*

Hopper adalah alat bantu *grab* saat menurunkan barang curah kering. Alat yang berbentuk seperti corong yang ada di pelabuhan yang digunakan untuk mempercepat proses bongkar barang curah, seperti pada gambar 2.9.

f. *Grab*

Grab adalah alat yang umum digunakan untuk menurunkan atau menaikkan barang curah kering. Alat yang berupa singkup baja yang di gerakan dengan katrol untuk mengeruk dan menggenggam batu bara yang akan

dipindahkan dari tongkang 10 penumpukan ke atas kapal. *Grab* juga digunakan untuk penanganan bongkar muat curah kering/basah, seperti pada gambar 2.3.

g. Jala jala

Jala jala Berfungsi untuk bongkar muat. Jala jala tersebut dihemparkan kemudian kargo di letakkan di atas jala jala. lalu jala jala tersebut ditutup dan di ikatkan pada *hook crane*, seperti pada gambar 2.5.

h. *Hook Crane*

Adalah Alat pengikat pada *crane* kapal, *hook crane* terletak pada ujung kabel *crane*, fungsinya untuk diikatkan pada beban atau muatan, seperti pada gambar 2.4



Gambar 2. 1 Crane Kapal Ship Gear



Gambar 2. 2 Grab



Gambar 2. 3 Hook Crane



Gambar 2. 4 Jala Jala



Gambar 2. 5 Wheel Loader



Gambar 2. 6 Excavator



Gambar 2. 7 Forklift



Gambar 2. 8 Hopper

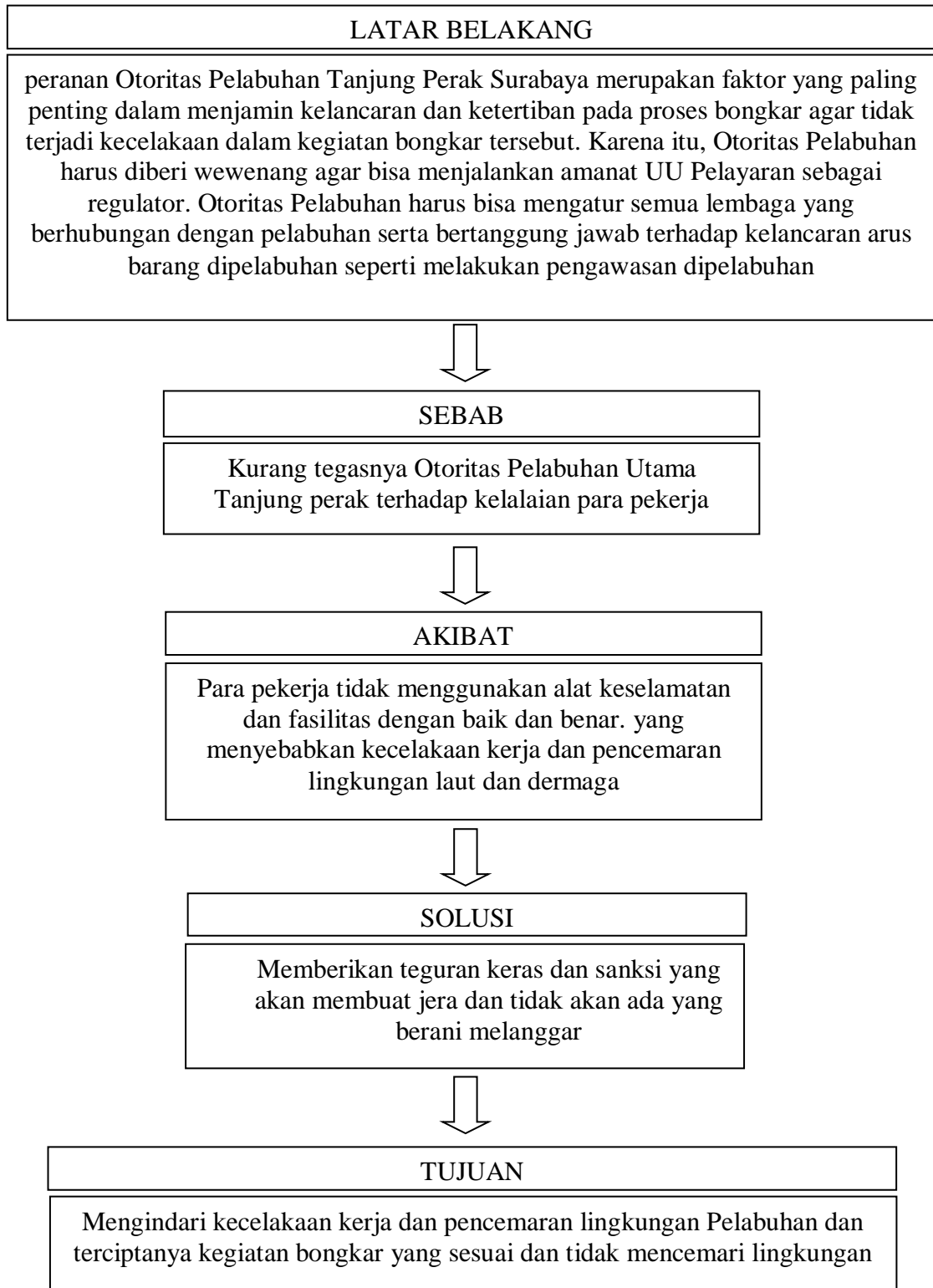
B. KERANGKA PEMIKIRAN

Kerangka pemikiran merupakan pola pemikiran untuk menganalisis masalah yang dibahas guna mempermudah dalam pembahasan skripsi. Adapun kerangka pemikiran dari skripsi ini yaitu mengenai ketidak tegasan Otoritas Pelabuhan dalam kelalaian para pekerja bongkar curah kering di dermaga Jamrud Selatan Pelabuhan Tanjung perak. Hal tersebut mengakibatkan lalainya para pekerja dan berdampak pada pencemaran atau kecelakaan kerja. Oleh karena itu, untuk menanggulangi serta mencegah salah satu penyebab kelalaian para pekerja maka di perlukan adanya ketegasan dalam menegur dan memberikan sanksi yang tegas. Penulis juga menyajikan konsep penelitian melalui gambar yang berkaitan dengan kerangka pemikiran sebagai berikut:

Bagan 2. 1

Kerangka Pemikiran

“Pengaruh Peran Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak terhadap Ketertiban Kegiatan Bongkar Curah Kering di Dermaga Jamrud Selatan Pelabuhan Tanjung Perak”



C. HIPOTESIS

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, dimana rumusan masalah dinyatakan dalam bentuk kalimat pernyataan (Sugiyono, 2017).

Dikatakan sementara, karena jawaban yang diberikan baru berdasarkan teori yang relevan, belum didasarkan pada fakta-fakta empiris yang diperoleh melalui pengumpulan data atau kuesioner. Maka dapat diajukan hipotesis sebagai berikut:

H1: Terdapat hubungan pengaruh peran otoritas Pelabuhan Utama terhadap ketertiban kegiatan bongkar curah kering di dermaga Jamrud Selatan

H0: Tidak terdapat hubungan pengaruh peran Otoritas Pelabuhan Utama terhadap Ketertiban kegiatan bongkar curah kering di dermaga Jamrud Selatan

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Waktu penelitian pada saat penulis melaksanakan praktik darat (PRADA) di Surabaya, terhitung mulai 03 September 2020 sampai 31 Agustus 2021.

2. Tempat Penelitian

Penelitian dilakukan penulis 6 bulan pertama di PT. Penascop Maritim Indonesia cabang Surabaya dan 6 bulan di Otoritas Pelabuhan Tanjung Perak.

a. PT. Penascop Maritim Indonesia cabang Surabaya

Alamat : Jl. Ikan Mungsing VI-b Perak Barat Surabaya 60177

Telepon : (031)3554656

Email : surabaya@penascop.com

b. Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak

Alamat : Jl. Perak Timur No. 396, Perak Utara, Kec. Pabean Cantikan,
Surabaya, Jawa Timur 60165

Telepon : [\(031\)3291479](tel:(031)3291479)

Email : op3tgperak@yahoo.com; optanjungperak@dephub.go.id

Fax : 031-3291480

B. METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA

1. Metode Pendekatan

Adapun metode pendekatan yang penulis gunakan pada penelitian ini adalah menggunakan metode kuantitatif. Kuantitatif dinamakan metode tradisional karena metode ini sudah cukup lama digunakan, sehingga sudah mentradisi sebagai metode positivistic karena berlandaskan pada filsafat positivism (Sugiyono, 2013).

Metode ini sebagai metode ilmiah karena telah memenuhi kaidah-kaidah ilmiah yaitu kongkrit/empiris, obyektif, terukur, rasional, dan sistematis. Metode ini juga disebut metode *discovery* karena metode ini dapat ditemukan dan dikembangkan sebagai iptek baru. Metode ini disebut metode kuantitatif karena data penelitian berupa angka-angka dan analisis menggunakan statistik.

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode pendekatan data kuantitatif, yang mana data yang diperoleh dan dianalisis berupa data primer.

Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari sumber penelitian, dimana data bisa didapatkan dengan mencatat keterangan yang sumber berikan secara langsung.

2. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data (Sugiyono, 2013). Dalam membahas dan meneliti suatu masalah dibutuhkan data-data yang berhubungan dengan masalah yang akan dibahas, kemudian disusun dan dianalisis, sehingga dapat diperoleh gambaran yang lebih jelas dan memudahkan penulis untuk menyelesaikan masalah tersebut. Untuk mendapatkan data dalam menyusun skripsi ini, penulis menggunakan teknik pengumpulan data menggunakan metode sebagai berikut:

a. Observasi

Pengamatan terhadap objek penelitian dan data yang diperlukan dalam penelitian yaitu mengenai Peran Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak terhadap ketertiban proses bongkar curah kering di dermaga Jamrud Selatan.

b. Riset Lapangan (*Field Research*)

Metode penelitian dilakukan untuk mendapatkan data yang diperlukan secara langsung dari objek penelitian. Dalam memperoleh data tersebut penulis menggunakan teknik pengumpulan data berupa observasi.

Observasi adalah pengumpulan data informasi berdasarkan pengamatan langsung oleh penulis yang dilakukan selama melaksanakan praktik darat (Prada) di Surabaya.

c. Kuesioner

Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data dimana partisipan atau responden mengisi pertanyaan atau pernyataan kemudian setelah diisi dengan lengkap mengembalikan kembali kepada peneliti (Sugiyono, 2016). Peneliti menggunakan kuesioner untuk mendapatkan data primer dari sampel, kuesioner selanjutnya dikumpulkan dan diolah menggunakan aplikasi SPSS. Teknik dalam pemberian skor yang digunakan dalam kuesioner penelitian ini adalah teknik skala likert sebagai pengukuran variabel penelitian. Skala Likert yaitu skala yang digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial (Sugiyono, 2012).

Untuk setiap pilihan jawaban diberi skor, maka responden harus menggambarkan, mendukung pernyataan (positif) atau tidak mendukung pernyataan (negative). Dengan skala likert maka variabel yang akan diukur menggunakan indikator variabel. Kemudian indikator tersebut dijadikan sebagai titik tolak untuk mengukur *item-item instrument* yang dapat berupa pernyataan dan dikonversi dalam 5 pilihan angka dengan nilai:

Tabel 3. 1
Skor Skala Likert (*Likert Scale*)

No.	Pilihan Jawaban	Skor/Nilai
1	Sangat Tidak Setuju (STS)	1
2	Tidak Setuju (TS)	2
3	Netral (N)	3
4	Setuju (S)	4
5	Sangat Setuju (SS)	5

Sumber: Sugiyono (2016)

d. Studi Pustaka

Studi kepustakaan yaitu mempelajari buku – buku literature dan bacaan – bacaan lain yang dapat membantu dalam pemecahan masalah. Hal ini dilakukan penulis bertujuan untuk mengumpulkan segala daya yang dapat mendukung penulisan skripsi ini serta materi kuliah di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta (STIP) yang berkaitan dengan variabel penelitian guna memudahkan penulis dalam penyusunan skripsi.

C. SUBJEK PENELITIAN

Subjek penelitian yang dimaksud dalam penelitian ini adalah para responden yang dijadikan sumber data atau informasi yang terdapat dalam populasi. Responden dalam populasi tidak diteliti semua, melainkan diambil sampel dengan teknik secara acak sederhana atau *simple random sampling*.

1. Populasi

Populasi merupakan wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2016). Populasi yang digunakan di dalam penelitian ini adalah para tenaga kerja Bongkar Curah Kering di Terminal Jamrud Selatan Pelabuhan Tanjung Perak.

2. Sampel Penelitian

Sampel merupakan bagian dari populasi yang menjadi sumber dalam penelitian yang mana merupakan bagian dari jumlah yang dimiliki populasinya (Sugiyono, 2016). Sampel penelitian diambil dari jumlah populasi yang tidak diketahui dengan rumus Lemeshow sebagai berikut:

$$n = \frac{z^2 \cdot p (1 - p)}{d^2}$$

Keterangan:

n = Jumlah sampel

z = Tingkat kepercayaan 1.96

p = prevalensi outcome, maksimal estimasi 50% = 0,5

d = Tingkat ketelitian atau *sampling error* 10% = 0,1

Berdasarkan rumus maka,

$$n = \frac{1,96^2 \cdot 0,5 (1 - 0,5)}{0,1^2} = 96,04$$

Maka diperoleh hasil jumlah sampel minimal yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah 96 responden yang akan dibulatkan menjadi 100 responden. Alasan peneliti menggunakan rumus dari Lemeshow (1997) karena populasi yang dituju terlalu besar dan jumlah yang berubah ubah.

D. TEKNIK ANALISIS DATA

1. Operasionalisasi Variabel

Operasional variabel adalah suatu atribut atau sifat atau nilai dari orang, obyek atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2013).

Terdapat dua variabel penelitian yaitu variabel terikat (*dependent variable*) dan variabel bebas (*independent variable*). Variabel terikat adalah variabel yang tergantung pada variabel lainnya, sedangkan variabel bebas adalah variabel yang tidak tergantung pada variabel lainnya. Dalam penelitian ini menggunakan variabel peran Otoritas Pelabuhan Tanjung Perak (x) terhadap ketertiban bongkar curah kering (y).

Tabel 3. 2

Variabel Independen (X): Peran Otoritas Pelabuhan Tanjung Perak

Variabel	Definisi Variabel	Indikator	Pernyataan	Kode <i>item</i> kuesioner
Peran Otoritas Pelabuhan Tanjung Perak (X)	Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak adalah Unit Pelaksana Teknis (UPT) Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan yang melaksanakan fungsi Pengaturan, Pengendalian dan Pengawasan kegiatan kepelabuhanan di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Sebagai wakil pemerintah untuk memberikan konsesi atau bentuk lainnya kepada BUP untuk melakukan kegiatan perusahaan di pelabuhan yang dituangkan dalam perjanjian.	1. Sebagai pengendalian	Otoritas Pelabuhan Menghidupkan sistem pengendalian dan <i>control</i> , sehingga dapat melestarikan kehidupan masyarakat.	XP1
		2. Sebagai pembinaan	Otoritas Pelabuhan mempunyai peran untuk pembinaan terhadap pelayanan transportasi	XP2
		3. Melaksanakan pengawasan dan penegakan	Otoritas Pelabuhan bertugas melaksanakan	XP3

		hukum	pengawasan dan penegakan hukum terhadap semua kegiatan yang terdapat di pelabuhan di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran	
		4. koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan	Otoritas Pelabuhan mengkoordinasi semua kegiatan pemerintahan seperti penanggulangan pencemaran dan pemadam kebakaran di pelabuhan.	XP4

Tabel 3. 3

Operasionalisasi Variabel Penelitian

Variabel Dependen (Y): Ketertiban Bongkar Curah Kering

Variabel	Definisi Variabel	Indikator	Pernyataan	Kode Item Kuesioner
Ketertiban Bongkar Curah Kering (Y)	Ketertiban sangat diperlukan untuk menjaga suatu wilayah atau daerah agar tetap terjaga kestabilan serta keteraturannya agar dapat tercipta suatu kondisi yang aman dan nyaman bagi masyarakat dalam menjalankan aktifitas sehari-hari tanpa adanya gangguan gangguan yang menghambat jalannya aktifitas tersebut. Pemerintah wajib memberikan fasilitas keselamatan terdapat dibagian darat atau dermaga, seperti akses jalan yang baik menuju dermaga, fasilitas ruang tunggu yang nyaman, dan area bongkar muat yang aman di dermaga untuk menunjang ketertiban. Dengan melakukan serta mematuhi standar prosedur ketertiban, maka keselamatan akan terjamin dan tingkat kecelakaan dapat di minimalisir	1. Keamanan	Kondisi Lingkungan Kerja Yang Aman merupakan faktor penunjang yang paling penting dalam proses bongkar muat	YP1
			Keamanan kerja adalah unsur-unsur penunjang yang mendukung terciptanya suatu kerja yang aman	YP2
			Untuk meminimalisir potensi terjadinya kecelakaan kerja, perusahaan wajib menerapkan sistem keamanan dan keselamatan kerja yang efektif dan sesuai standar yang berlaku.	YP3
			Dengan menerapkan sistem keamanan, para pekerja dapat bekerja lebih produktif dan giat tanpa perlu khawatir mengenai resiko ketika bekerja yang senantiasa mengintai.	YP4
			Lingkungan kerja yang tertata rapi dan bersih akan nyaman dan aman. potensi kecelakaan yang disebabkan oleh lingkungan yang berantakan akan terhindarkan.	YP5
		2. Perilaku pekerja	Perilaku pekerja merupakan faktor yang penting saat melakukan kegiatan bongkar	YP6
			Fokus saat bekerja sangat penting dalam melakukan proses	YP7

			bongkar karena sangat menentukan kualitas pekerja dan waktu pengerjaan	
		3. Alat pelindung diri (APD)	Alat pelindung diri sangat penting dalam menunjang kegiatan bongkar curah kering	YP8
			Alat pelindung diri yang digunakan oleh tenaga kerja secara langsung untuk mencegah kecelakaan yang disebabkan oleh berbagai faktor yang timbul di lingkungan kerja	YP9
			Alat Pelindung Diri merupakan alat yang mempunyai kemampuan untuk melindungi seseorang dalam pekerjaan yang fungsinya mengisolasi tubuh tenaga kerja dari bahaya di tempat kerja	YP10
			Alat pelindung diri digunakan untuk pencegahan terhadap gangguan kesehatan	YP11
			Alat pelindung diri mempunyai berat yang ringan mungkin, nyaman dipakai dan tidak merupakan beban bagi pemakainya	YP12
			Alat pelindung diri juga Tidak menimbulkan gangguan kepada pemakainya. Tidak mengganggu penglihatan, pendengaran dan pernapasan serta gangguan kesehatan lainnya pada waktu dipakai.	YP13
			Alat Pelindung Diri Mudah disimpan dan dipelihara pada saat tidak digunakan.	YP14
			Alat pelindung diri	YP15

			yang digunakan harus sesuai standar yang ditetapkan.	
--	--	--	--	--

2. Analisis Deskriptif

Analisis deskriptif merupakan analisis yang mengemukakan tentang data diri responden, yang diperoleh dari jawaban responden melalui kuesioner (Sugiyono, 2017).

Kemudian, data yang diperoleh dari jawaban responden tersebut dihitung persentasinya. Analisis deskriptif dalam penelitian pada dasarnya mengemukakan proses transformasi data penelitian dalam bentuk tabulasi sehingga mudah dipahami dan diinterpretasikan. Analisis deskriptif berfungsi untuk mendeskripsikan atau memberikan gambaran terhadap objek yang diteliti melalui data sampel populasi. Sebagaimana adanya, tanpa melakukan analisis dan membuat simpulan yang berlaku umum. Analisis deskriptif digunakan untuk memberikan informasi mengenai karakteristik variabel penelitian yang utama.

3. Uji Instrumen Penelitian

Penelitian yang mengukur variabel dengan menggunakan instrumen kuesioner harus melakukan pengujian kualitas terhadap data yang diperoleh. Pengujian ini bertujuan untuk mengetahui apakah instrumen yang digunakan valid dan *reliable*, sebab kebenaran data yang diolah sangat menentukan kualitas hasil penelitian.

a. Uji Validitas

Uji validitas dilakukan untuk mengetahui apakah suatu instrumen alat ukur telah menjalankan fungsi ukurnya. Validitas menunjukkan ketepatan dan kecermatan alat ukur dalam melakukan fungsi ukurnya.

Untuk mengetahui konsistensi dan akurasi data yang dikumpulkan dari penggunaan instrumen dilakukan uji validitas dengan menggunakan korelasi produk momen (Priyatno, 2016).

Suatu skala pengukuran disebut valid bila sudah melakukan apa yang seharusnya dilakukan dan mengukur apa yang seharusnya diukur. Bila skala pengukuran tidak valid maka tidak bermanfaat bagi peneliti karena tidak

mengukur apa yang seharusnya diukur atau melakukan apa yang seharusnya dilakukan. Pada penelitian ini validitas yang di uji adalah validitas konstruk (*construct validity*)

Validitas konstruk adalah sebuah gambaran yang menunjukkan sejauh mana alat ukur itu menunjukkan hasil yang sesuai dengan teori (Azwar, 2005).

dengan mengkorelasikan skor masing-masing butir dengan skor total. Skor total sendiri adalah skor yang didapat dari penjumlahan skor butir untuk instrumen tersebut. Perhitungan dilakukan dengan menggunakan korelasi *product moment*. Korelasi ini dikemukakan oleh Karl Pearson tahun 1900. Fungsi dari korelasi ini adalah untuk mengetahui derajat hubungan dan kontribusi variabel bebas (*independent*) dengan variabel terikat (*dependen*). Nilai r_{tabel} product moment dalam analisis korelasi digunakan sebagai pembanding nilai r_{hitung} atau nilai koefisien korelasi.

Dengan membandingkan nilai r_{hitung} dengan r_{tabel} maka kita dapat membuat sebuah keputusan atau kesimpulan dari hasil analisis yang telah dilakukan.

Acuan utama yang kita gunakan untuk membaca nilai r_{tabel} adalah dengan melihat banyaknya jumlah sampel atau N ataupun mengacu pada nilai df (derajat kebebasan) dari hasil output SPSS.

Menurut (Sugiyono, 2013) kriteria yang digunakan adalah sebagai berikut:

- Jika $r_{\text{hitung}} > r_{\text{tabel}}$ maka *item* pertanyaan bersifat valid.
- Jika $r_{\text{hitung}} < r_{\text{tabel}}$ maka *item* pertanyaan bersifat tidak valid.

b. Uji reabilitas

Reliabilitas merupakan penerjemahan dari kata *reliability* yang mempunyai asal kata *rely* yang artinya percaya dan *reliabel* yang artinya dapat dipercaya. Keterpercayaan berhubungan dengan ketepatan dan konsistensi. *Test* hasil belajar dikatakan dapat dipercaya apabila memberikan hasil pengukuran hasil belajar yang relatif tetap secara konsisten. Beberapa ahli memberikan batasan reliabilitas.

Reliabilitas berhubungan dengan akurasi instrumen dalam mengukur apa yang diukur, kecermatan hasil ukur dan seberapa akurat seandainya dilakukan pengukuran ulang, reliabilitas sebagai konsistensi pengamatan yang diperoleh dari pencatatan berulang baik pada satu subjek maupun

sejumlah subjek. Dengan metode *Cronbach's Alpha*, koefisien yang diukur akan beragam antara 0 hingga 1 (Azwar, 2012).

Suatu konstruk atau variabel dikatakan reliabel jika memiliki nilai *Cronbach's Alpha* $> 0,60$ (Sugiyono, 2013).

c. Uji Statistik Deskriptif

Statistik deskriptif merupakan analisis statistik yang memberikan gambaran secara umum mengenai karakteristik dari masing-masing variabel penelitian yang dilihat dari nilai rata-rata (*mean*), *maximum* dan minimum.

Dalam penelitian ini uji statistik deskriptif berfungsi untuk mengetahui tanggapan responden pengaruh peran Otoritas Pelabuhan Tanjung Perak terhadap ketertiban kegiatan bongkar curah kering di terminal Jamrud Selatan, maka terlebih dahulu penulis memberikan bobot nilai menurut skala data model Likert untuk setiap tanggapan responden (Sugiyono, 2011)

4. Uji Analisis

a. Uji Hipotesis t_{hitung}

Uji t digunakan untuk menguji seberapa jauh pengaruh variabel independen yang digunakan dalam penelitian secara individual dalam menerangkan variabel dependen secara parsial (Ghozali, 2012).

Dasar pengambilan keputusan yang digunakan adalah:

- 1) Jika nilai $\text{sig} < 0.05$, atau $t_{hitung} > t_{tabel}$ maka terdapat pengaruh variabel X terhadap variabel Y.
- 2) Jika nilai $\text{sig} > 0.05$, atau $t_{hitung} < t_{tabel}$ maka tidak terdapat pengaruh variabel X terhadap variabel Y. Rumus $t_{tabel} = t(a/2; n-k-1)$.

Keterangan:

t = Distribusi t

a = 5% / 0,05 5% tingkat kepercayaan (nilai kritis/batas yang mengatakan berpengaruh atau tidak)

n = Jumlah sampel

k = Jumlah variabel

b. Uji Korelasi

Pada uji korelasi ini peneliti menggunakan uji korelasi Pearson dengan spss

- 1) Uji korelasi bertujuan untuk mengetahui tingkat keeratan hubungan antar variabel yang dinyatakan dengan koefisien korelasi (r).
- 2) Jenis hubungan antar variabel x dan y dapat bersifat positif dan negatif.

Korelasi Pearson merupakan korelasi sederhana yang hanya melibatkan satu variabel terikat (dependent) dan satu variabel bebas (independent). Korelasi Pearson menghasilkan koefisien korelasi yang berfungsi untuk mengukur kekuatan hubungan linier antara dua variabel.

Kapan uji korelasi Pearson digunakan?

Korelasi Pearson cocok digunakan untuk statistik parametrik. Ketika data berjumlah besar dan memiliki ukuran parameter seperti mean dan standar deviasi populasi.

Korelasi Pearson menghitung korelasi dengan menggunakan variansi data. Keragaman data tersebut dapat menunjukkan korelasinya

c. Koefisien Determinasi

Pengujian koefisien determinasi ini dilakukan dengan maksud mengukur kemampuan model dalam menerangkan seberapa pengaruh variabel independen secara Bersama sama (stimulan). Mempengaruhi variabel dependen yang dapat diindikasikan oleh nilai *adjuster R squared* (Ghazali, 2016). Koefisien Determinasi menunjukkan sejauh mana kontribusi variabel bebas dalam model regresi mampu menjelaskan variasi dari variabel terikatnya.

$$r^2 = (r)^2 \times 100\%$$

Dimana:

r^2 = Koefisien determinasi

5. Analisis Regresi Linear Sederhana

Analisis regresi ini digunakan untuk menguji bagaimana pengaruh masing-masing variabel independen (X) terhadap variabel dependen (Y) yang diformulasikan dalam bentuk persamaan sebagai berikut:

$$b = \frac{n \cdot \sum XiYi - (\sum Xi)(\sum Yi)}{n \cdot \sum Xi^2 - (\sum Xi)^2}$$
$$a = \frac{\sum Yi - b \cdot \sum Xi}{n}$$

Analisis regresi linear sederhana bisa diuji dengan rumus ataupun spss.

Persamaan regresi a dan b yaitu:

$Y = a + bX$ dimana:

Y_i = variabel tak bebas (Efisiensi Proses *Clearance*)

X_i = variabel bebas (Sistem Aplikasi *Inaportnet*)

a = konstanta

b = koefisien regresi

n = jumlah sampel.

- a) Jika nilai signifikansi $< 0,05$ artinya variabel x berpengaruh terhadap variabel y
- b) Jika nilai signifikansi $> 0,05$ artinya variabel x tidak berpengaruh terhadap variabel y

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

1. Profil Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak

Usulan pembentukan Otoritas Pelabuhan (OP), sebagaimana diamanatkan Undang-undang Pelayaran No.17 tahun 2008, telah di setujui pemerintah melalui Kementerian Menteri Negara Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi, dengan menerbitkan surat persetujuan bernomor B/2237/M.PAN-RB/10/2010 tertanggal 7 Oktober 2010 dan diresmikan oleh Menteri Perhubungan Freddy Numberi.

Kelembagaan baru di pelabuhan ini merupakan upaya nyata Kementerian Perhubungan khususnya Direktur Jendral Perhubungan Laut untuk meningkatkan kompetensi yang sehat dan efisiensi kinerja di pelabuhan sesuai UU No.17b Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Otoritas Pelabuhan adalah lembaga pemerintah (regulator) di pelabuhan yang mengatur, mengendalikan, dan mengawasi kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial yang bertujuan untuk meningkatkan kompetensi yang sehat dan efisiensi kinerja seluruh pelabuhan di tanah air.

Sedangkan untuk pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial dilaksanakan oleh Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP). Sedangkan Kantor Kesyahbandaran merupakan Unit Pelaksana Teknis yang melaksanakan fungsi keselamatan dan ketertiban pelayaran serta pengawasan dan penegakan hukum bidang pelayaran.

Peran Otoritas Pelabuhan antara lain sebagai wakil pemerintah untuk memberikan konsesi dan bentuk lainnya yang di tuangkan dalam perjanjian kepada Badan Usah Pelabuhan (BUP) untuk melakukan kegiatan pengusahaan di pelabuhan dan menyediakan jasa pelabuhan yang tidak disediakan oleh BUP, maka pihak-pihak yang akan menjalankan kegiatan pengelolaan terminal khusus akan melakukan kontrak kerja sama dengan Otoritas Pelabuhan, sebelumnya kontrak dilakukan dengan pengelola pelabuhan (PT. Pelabuhan Indonesia I-IV).

Pembentukan kelembagaan baru di pelabuhan dibentuk di 4 lokasi, yaitu Kantor Otoritas Pelabuhan Utama di Belawan Medan, Tanjung Priok Jakarta, Tanjung Perak Surabaya, Makassar. Dengan adanya Kantor Otoritas Pelabuhan, maka posisi Pemerintah sebagai regulator di Pelabuhan. Dan pengelola pelabuhan (PT. Pelabuhan Indonesia I-IV) sebagai operator sangat jelas.

Visi dan misi Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak:

a. Visi

Terwujudnya konektivitas nasional yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah

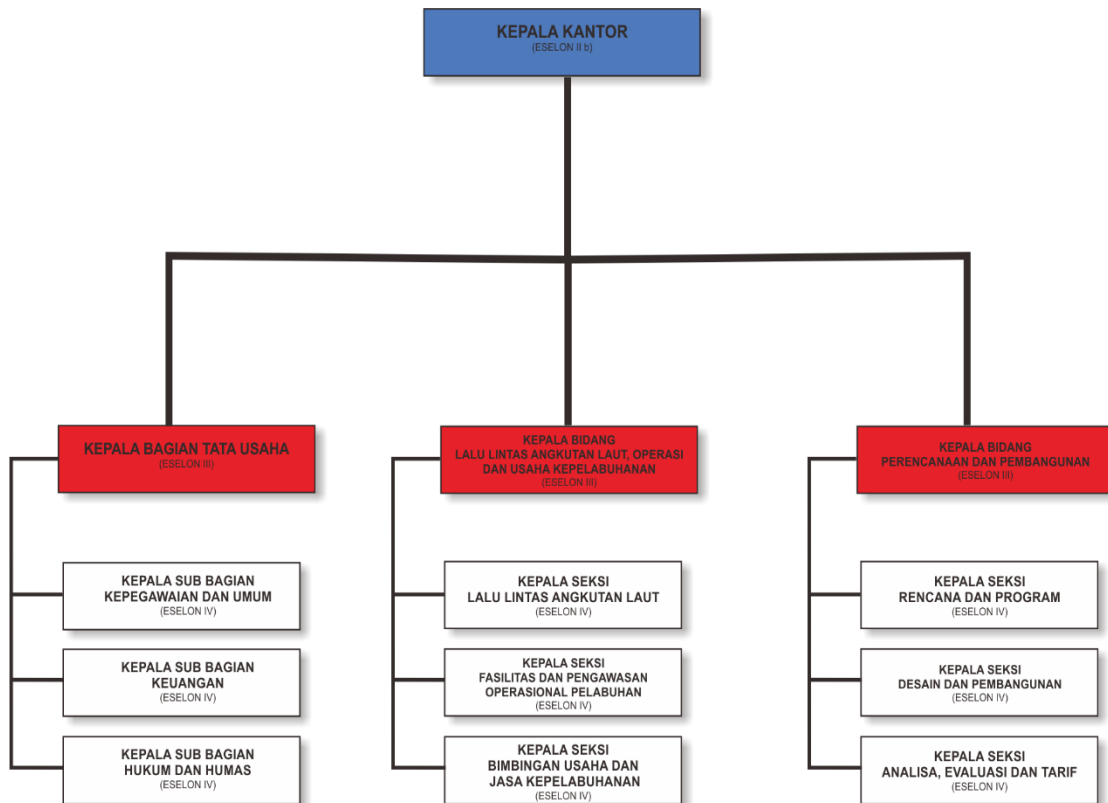
b. Misi

- 1) Meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi dalam upaya peningkatan pelayanan jasa transportasi
- 2) Meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi untuk mendukung pengembangan konektivitas antar wilayah
- 3) Meningkatkan kinerja pelayanan jasa transportasi
- 4) Meningkatkan kapasitas sarana dan prasarana pelayanan transportasi
- 5) Meningkatkan peran daerah, BUMN, dan swasta dalam penyediaan infrastruktur sector transportasi
- 6) Restrukturisasi dan reformasi dibidang peraturan, kelembagaan, sumber daya manusia (SDM), dan pelaksanaan penegakan hukum secara konsisten

- 7) Mewujudkan pengembangan transportasi dan teknologi transportasi yang ramah lingkungan untuk mengantisipasi perubahan iklim.

Bagan 4. 1

Struktur Organisasi Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak



Sumber: Tupoksi Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak

TUGAS POKOK DAN FUNGSI

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 35 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Pelabuhan Utama, Struktur Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak terdiri dari:

a. Bagian Tata Usaha

Bagian Tata Usaha mempunyai tugas melaksanakan urusan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan di lingkungan Kantor Otoritas Pelabuhan Utama. Bagian Tata Usaha menyelenggarakan fungsi sebagai berikut:

- 1) Pengelolaan urusan keuangan, pelaporan Sistem Akuntansi Instansi (SAI) serta pengelolaan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)

- 2) Pelaksanaan urusan kepegawaian, pembinaan dan pengembangan jabatan fungsional, surat menyurat, kearsipan, kerumah tanggaan dan urusan umum dan
- 3) Pelaksanaan pertimbangan dan bantuan hukum, serta hubungan masyarakat.

b. Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut, Operasi dan Usaha Kepelabuhanan

Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut, Operasi, dan Usaha Kepelabuhanan mempunyai tugas melaksanakan pengaturan lalu lintas kapal ke luar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penjaminan keamanan dan ketertiban, kelancaran arus barang di pelabuhan, pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan, penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang diperlukan oleh pengguna jasa yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan untuk melakukan kegiatan pengusahaan di pelabuhan dan menyiapkan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan jasa kepelabuhanan.

Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut, Operasi dan Usaha Kepelabuhanan menyelenggarakan fungsi sebagai berikut:

- 1) Penyiapan bahan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan lalu lintas dan angkutan laut, tenaga kerja bongkar muat serta pengawasan kegiatan keagenan dan perusahaan angkutan laut asing
- 2) Penyiapan bahan penjaminan kelancaran arus barang serta keamanan dan ketertiban di Pelabuhan
- 3) Penyiapan bahan pengaturan dan penyelenggaraan lalu lintas kapal keluar/masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal
- 4) Pelaksanaan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerjadan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan

- 5) Penyiapan bahan pengaturan, pengendalian, pengawasan fasilitas, dan operasional pelabuhan, serta penggunaan lahan daratan dan perairan di Pelabuhan
- 6) Penyiapan bahan pengawasan dan evaluasi penerapan standar penggunaan peralatan kegiatan bongkar muat serta Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM)
- 7) Penyiapan bahan pelaksanaan kelestarian lingkungan di Pelabuhan
- 8) Penyiapan bahan pemberian rekomendasi persetujuan lokasi pelabuhan, pengelolaan terminal untuk kepentingan sendiri serta peningkatan kemampuan terminal dan operasional pelabuhan 24 (dua puluh empat) jam
- 9) Penyiapan bahan pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan serta penyediaan dan jatah pelayanan jasa kepelabuhanan yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan
- 10) Penyiapan bahan penyusunan, pengendalian dan pengawasan sistem dan prosedur pelayanan jasa kepelabuhanan, usaha jasa terkait dengan kepelabuhanan dan angkutan di perairan serta penyediaan dan pengelolaan sistem informasi angkutan di perairan dan sistem informasi pelabuhan dan
- 11) Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan jasa kepelabuhanan.

c. Bidang Perencanaan dan Pembangunan

Bidang Perencanaan dan Pembangunan mempunyai tugas melaksanakan penyediaan dan pengaturan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan, penyediaan dan pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alurpelayaran, jaringan jalan, dan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran, penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan, penyusunan Rencana Induk Pelabuhan, Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan, dan pengusulan tarif. Bidang Perencanaan dan Pembangunan menyelenggarakan fungsi sebagai berikut:

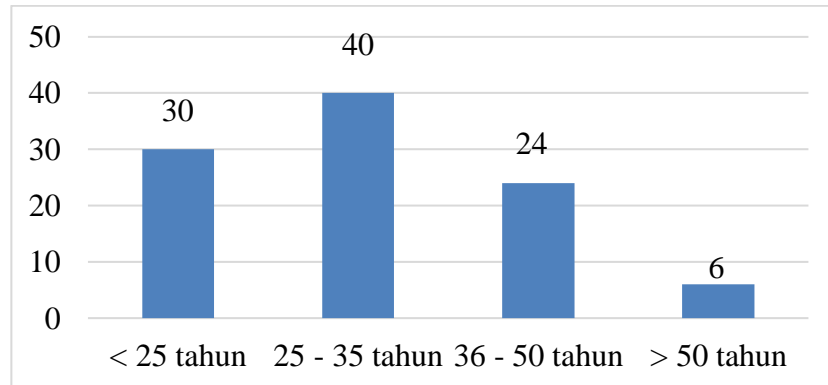
- 1) Penyiapan bahan penyediaan dan pengaturan lahan daratan dan perairan Pelabuhan
- 2) Penyiapan bahan penyediaan dan pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur - pelayaran, jaringan jalan, dan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran
- 3) Penyiapan bahan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan, Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan
- 4) Penyiapan bahan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di Pelabuhan
- 5) Penyiapan bahan penyusunan program pembangunan dan pemeliharaan sarana dan prasarana pelayanan jasa kepelabuhanan yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan
- 6) Penyiapan bahan penyusunan desain konstruksi fasilitas pokok pelabuhan dan fasilitas penunjang kepelabuhanan
- 7) Penyiapan bahan penyusunan dan pengusulan tarif penggunaan daratan dan/atau perairan, fasilitas pelabuhan serta jasa kepelabuhanan yang disediakan oleh Kantor Otoritas Pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan
- 8) Penyiapan bahan analisa dan evaluasi pembangunan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran, jaringan jalan, sarana bantu navigasi pelayaran serta sarana dan prasarana pelayanan jasa kepelabuhanan yang diperlukan oleh pengguna jasa yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan.

2. Profil Responden

Penelitian dilakukan pada pegawai Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak dan para tenaga kerja bongkar muat (TKBM) dengan jumlah responden 100 orang. Peneliti memperoleh gambaran tentang profil responden penelitian yang dideskripsikan berdasarkan usia, jenis kelamin, Pendidikan terakhir dan masa bekerja.

a. Profil Usia

Berikut adalah data mengenai usia para responden yang terlibat menurut hasil olah data. Dapat dilihat pada gambar 4.1 berikut:

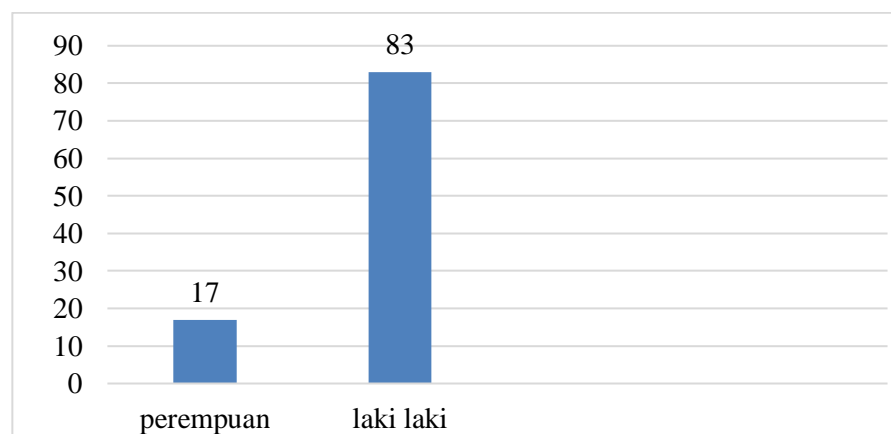


Gambar 4. 1
Profil Usia Responden

Berdasarkan hasil olah data diatas, dapat diketahui bahwa responden yang terlibat berdasarkan usia didominasi oleh responden dengan usia 25 - 35 tahun yaitu sebanyak 40 orang, lalu responden dengan usia < 25 tahun yaitu sebanyak 30 orang, usia 36 – 50 tahun sebanyak 24 orang, dan yang terakhir usia > 50 tahun sebanyak 6 orang.

b. Profil jenis kelamin

Berikut adalah data mengenai jenis kelamin para responden yang terlibat menurut hasil olah data. Dapat dilihat pada gambar 4.2 berikut:

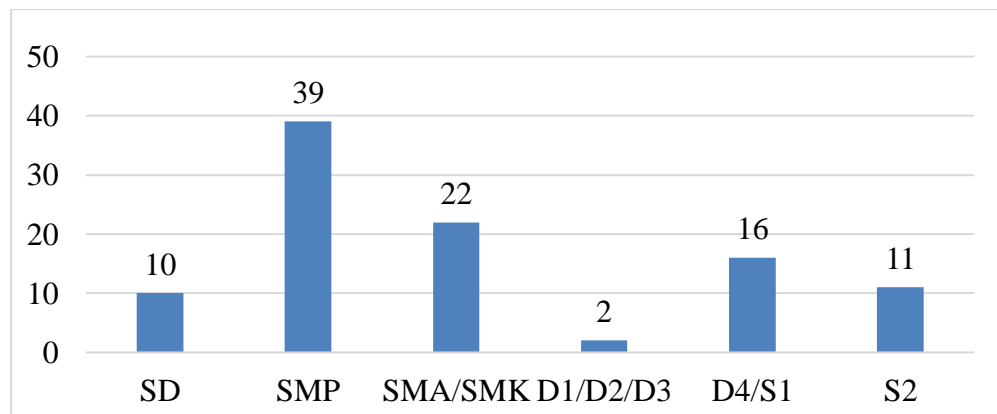


Gambar 4. 2
Profil Jenis Kelamin

Berdasarkan hasil olah data diatas, dapat diketahui bahwa responden yang terlibat berdasarkan jenis kelamin didominasi oleh responden dengan jenis kelamin laki - laki yaitu sebanyak 83 orang, lalu responden dengan jenis kelamin perempuan yaitu sebanyak 17 orang.

c. Profil Pendidikan Terakhir

Berikut adalah data mengenai Pendidikan terakhir para responden yang terlibat menurut hasil olah data. Dapat dilihat pada gambar 4.3 berikut:



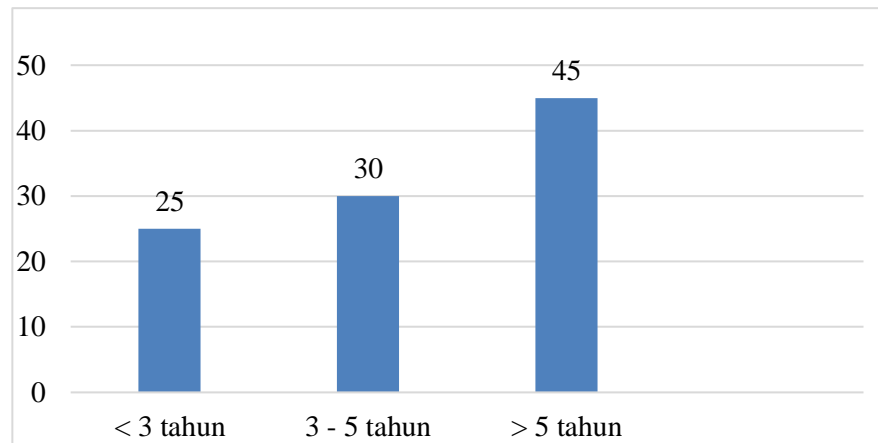
Gambar 4. 3

Profil Pendidikan Terakhir

Berdasarkan hasil olah data diatas, dapat diketahui bahwa responden yang terlibat berdasarkan Pendidikan terakhir didominasi oleh responden dengan Pendidikan terakhir SMP yaitu sebanyak 39 orang, lalu responden dengan Pendidikan terakhir sd yaitu sebanyak 10 orang, D4 atau S1 sebanyak 16 orang, SMA/SMK sebanyak 22 orang, S2 sebanyak 11 orang, dan Diploma 1, diploma 2 dan 3 sebanyak 2 orang.

d. Profil Masa Kerja

Berikut adalah data mengenai masa kerja para responden yang terlibat menurut hasil olah data. Dapat dilihat pada gambar 4.4 berikut:



Gambar 4. 4
Profil Masa Kerja

Berdasarkan hasil olah data diatas, dapat diketahui bahwa responden yang terlibat berdasarkan masa kerja didominasi oleh responden dengan masa kerja > 5 tahun yaitu sebanyak 45 orang, lalu responden dengan masa kerja 3 – 5 tahun yaitu sebanyak 30 orang, dan masa kerja < 3 tahun yaitu sebanyak 23 orang.

B. ANALISIS DATA

Analisis data merupakan suatu hal yang harus dijabarkan oleh penulis. Karena tujuan pokok dari suatu penelitian adalah menjawab pertanyaan penelitian. Untuk mencapai tujuan pokok tersebut, penulis harus dapat melakukan proses pengolahan data dan menganalisa data tersebut. Analisis data merupakan salah satu langkah terpenting dalam sebuah penelitian, karena merupakan cara berpikir agar memperoleh temuan-temuan yang dihasilkan dari sebuah penelitian.

1. Analisis Deskriptif

Deskripsi variabel penelitian bertujuan untuk mengetahui gambaran masing masing variabel penelitian yang disajikan dengan statistik deskriptif dengan menggunakan SPSS. Jawaban yang responden berikan akan dideskripsikan dalam bentuk nilai minimum, nilai maksimum, rata – rata dan standar deviasi. Hasil statistik deskriptif variabel penelitian dapat dilihat pada tabel 4.1 berikut:

Tabel 4. 1
Statistik Deskriptif Variabel Penelitian

<i>Descriptive Statistics</i>					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
XP1	100	3	5	4.47	.643
XP2	100	2	5	4.32	.649
XP3	100	3	5	4.47	.674
XP4	100	3	5	4.35	.626
YP1	100	3	5	4.73	.489
YP2	100	3	5	4.45	.557
YP3	100	3	5	4.68	.548
YP4	100	3	5	4.47	.594
YP5	100	3	5	4.63	.562
YP6	100	3	5	4.43	.573
YP7	100	3	5	4.55	.592
YP8	100	3	5	4.53	.643
YP9	100	3	5	4.52	.594
YP10	100	3	5	4.52	.541
YP11	100	3	5	4.52	.577
YP12	100	3	5	4.46	.576
YP13	100	3	5	4.50	.644
YP14	100	3	5	4.52	.577
YP15	100	3	5	4.54	.558
Valid N (listwise)	100				

a. Analisis deskriptif variabel Peran Otoritas Pelabuhan (X)

Untuk mengetahui tingkat signifikansi dan pengaruh pada variabel Peran Otoritas Pelabuhan pada para pegawai Otoritas Pelabuhan dan para tenaga kerja bongkar muat, maka peneliti akan mengukur Peran Otoritas Pelabuhan terhadap indikator - indikator yang terdiri dari pengendalian, pembinaan, melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum, dan koordinasi kegiatan pemerintahan di Pelabuhan. Penelitian ini dilakukan melalui kuesioner yang disebar kepada 100 responden yang terlibat dalam ketertiban kegiatan bongkar curah kering.

1) Pengendalian

Pengendalian adalah proses pengawasan, perbandingan, dan perbaikan kinerja yang ikut menjadi tolak ukur dalam peran Otoritas Pelabuhan

Utama Tanjung Perak terhadap ketertiban kegiatan bongkar curah kering di dermaga Jamrud Selatan Pelabuhan Tanjung Perak.

2) Pembinaan

Suatu pembinaan diarahkan agar pekerja dapat melaksanakan tugas secara efisien dan efektif, kualitas skill pekerja meningkat sehingga dapat menjamin pelaksanaan tugas-tugas.

3) Melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum

Pengawasan adalah suatu proses kegiatan yang dilakukan untuk memantau, mengukur dan bila perlu melakukan perbaikan atas pelaksanaan pekerjaan sehingga apa yang telah direncanakan dapat dilaksanakan sesuai dengan tujuan yang diinginkan.

4) koordinasi kegiatan pemerintahan di Pelabuhan

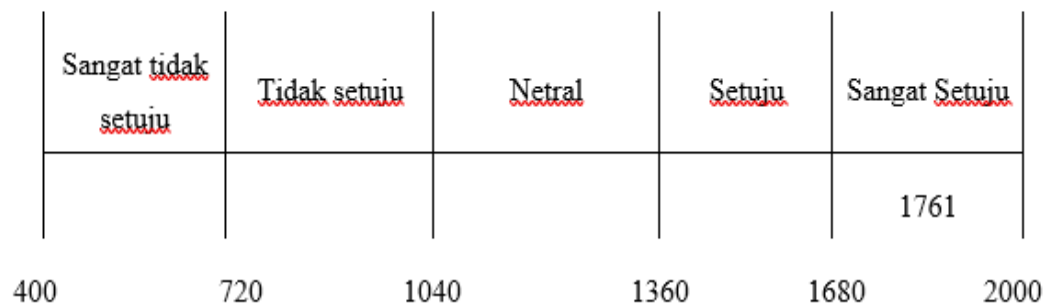
Koordinasi adalah penyatuan, integrasi, sinkronisasi upaya anggota kelompok sehingga memberikan kesatuan tindakan dalam mengejar tujuan bersama.

Untuk mengetahui jawaban responden, maka peneliti menyebarkan kuesioner kepada 100 responden yang terlibat. Adapun hasil jawaban kuesioner tersebut dapat dilihat pada tabel 4.2 berikut ini:

Tabel 4. 2
Hasil Jawaban Kuesioner Variabel X

No	Item Pertanyaan	Skor Jawaban										Skor
		5		4		3		2		1		
		F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	
1	XP1	55	55 %	37	37 %	8	8 %	0	0 %	0	0 %	447
2	XP2	41	41 %	51	51 %	7	7 %	1	1 %	0	0 %	432
3	XP3	58	58 %	33	33 %	10	10 %	0	0 %	0	0 %	447
4	XP4	43	43 %	49	49 %	8	8 %	0	0 %	0	0 %	435
	Skor Aktual											1761
	Skor Ideal = 5 x 4 x 100											2000

Berdasarkan hasil di atas maka dibuatlah pengkategorian. Pengkategorian tersebut dibagi menjadi 5 kategori yaitu sangat tidak setuju, tidak setuju, netral, setuju dan sangat setuju. Skor terendah untuk indikator pengendalian adalah 4 (jumlah pernyataan) x 1 (nilai skor terendah) x 100 (jumlah responden) = 400. Dan skor tertinggi adalah 4 (jumlah pernyataan) x 5 (jumlah skor tertinggi) x 100 (jumlah responden) = 2000. Jadi interval adalah total range yaitu 1600 (skor tertinggi – skor terendah) lalu dibagi interval berdasarkan nilai skor yaitu 5 (jumlah nilai skor) hasilnya adalah 320. Pengkatogorian dapat dilihat pada gambar 4.5 berikut:



Gambar 4. 5

Skor aktual dari keseluruhan indikator yaitu sebesar 1761, jika kita lihat pada pengkatogorian diatas skor aktual sebesar 1761 berada di kategori sangat setuju sehingga dapat diambil kesimpulan bahwa tanggapan responden pada keseluruhan indikator masuk dalam kategori sangat setuju.

b. Analisis deskriptif variabel Ketertiban Bongkar Curah Kering (Y)

Untuk mengetahui tingkat signifikasi dan pengaruh pada variabel ketertiban bongkar curah kering pada para pegawai Otoritas Pelabuhan dan para tenaga kerja bongkar muat, maka peneliti akan mengukur terhadap indikator - indikator yang terdiri dari keamanan, perilaku pekerja, dan alat pelindung diri. Penelitian ini dilakukan melalui kuesioner yang disebar kepada 100 responden yang terlibat dalam ketertiban kegiatan bongkar curah kering.

1) Keamanan

Keamanan kerja adalah unsur-unsur penunjang yang mendukung terciptanya suatu kerja yang aman baik berupa materil maupun nonmaterial unsur-unsur penunjang keamanan yang bersifat material.

2) Perilaku pekerja

Menurut Theedens (1996) perilaku kerja adalah tanggapan atau reaksi individu yang timbul baik berupa perbuatan atau sikap maupun anggapan seseorang terhadap pekerjaannya, kondisi kerja yang di alami di lingkungan kerja serta perlakuan pimpinan terhadap karyawan itu sendiri.

3) Alat pelindung diri

Alat pelindung diri adalah kelengkapan yang wajib digunakan saat bekerja sesuai bahaya dan risiko kerja untuk menjaga keselamatan pekerja itu sendiri dan orang di sekelilingnya

Untuk mengetahui jawaban responden, maka peneliti menyebarkan kuesioner kepada 100 responden yang terlibat. Adapun hasil jawaban kuesioner tersebut dapat dilihat pada tabel 4.3 berikut ini:

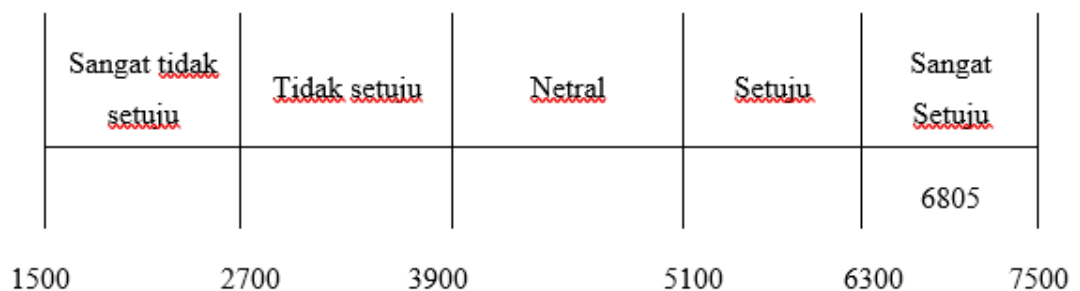
Tabel 4. 3
Hasil Jawaban Kuesioner Variabel Y

No.	Item Pertanyaan	Skor Jawaban										Skor
		5		4		3		2		1		
		F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	
1	YP1	75	55%	23	37%	2	8%	0	0%	0	0%	473
2	YP2	48	41%	49	3%	3	7%	0	1%	0	0%	445
3	YP3	72	58%	24	33%	4	10%	0	0%	0	0%	468
4	YP4	52	43%	43	49%	5	8%	0	0%	0	0%	447
5	YP5	67	67%	29	29%	4	4%	0	0%	0	0%	463
6	YP6	47	47%	49	49%	4	4%	0	0%	0	0%	443
7	YP7	60	60%	35	35%	5	5%	0	0%	0	0%	455
8	YP8	61	61%	31	31%	8	8%	0	0%	0	0%	453

9	YP9	57	57%	38	38%	5	5%	0	0%	0	0%	452
10	YP10	54	54%	44	44%	2	2%	0	0%	0	0%	452
11	YP11	56	56%	40	40%	4	4%	0	0%	0	0%	452
12	YP12	50	50%	46	46%	4	4%	0	0%	0	0%	446
13	YP13	58	58%	34	34%	8	8%	0	0%	0	0%	450
14	YP14	56	56%	40	40%	4	4%	0	0%	0	0%	452
15	YP15	57	57%	40	40%	3	3%	0	0%	0	0%	454
	Skor Aktual											6805
	Skor Ideal = 5 x 15 x 100											7500

Berdasarkan hasil di atas maka dibuatlah pengkategorian. Pengkategorian tersebut dibagi menjadi 5 kategori yaitu sangat tidak setuju, tidak setuju, netral, setuju dan sangat setuju. Skor terendah untuk indikator pengendalian adalah 15 (jumlah pernyataan) x 1 (nilai skor terendah) x 100 (jumlah responden) = 1500. Dan skor tertinggi adalah 15 (jumlah pernyataan) x 5 (jumlah skor tertinggi) x 100 (jumlah responden) = 7500. Jadi interval adalah total range yaitu 6000 (skor tertinggi – skor terendah) lalu dibagi interval berdasarkan nilai skor yaitu 5 (jumlah nilai skor) hasilnya adalah 1200.

Pengkategorian dapat dilihat pada gambar 4.6 berikut:



Gambar 4. 6

Skor aktual dari keseluruhan indikator yaitu sebesar 6805, jika kita lihat pada pengkategorian diatas skor aktual sebesar 6805 berada di kategori sangat setuju sehingga dapat diambil kesimpulan bahwa tanggapan responden pada keseluruhan indikator masuk dalam kategori sangat setuju.

2. Uji Instrumen Penelitian

a. Uji Validitas

Dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui valid atau tidaknya suatu kuesioner yang telah disebar kepada responden. Uji validitas pada penelitian ini menggunakan metode korelasi Pearson *Product Moment*. Dengan cara mengkorelasi setiap skor *item* dengan total skornya. Total skor adalah jumlah dari seluruh pernyataan yang ada pada suatu variabel.

Jika nilai r hitung $\geq r$ tabel maka *item* tersebut valid, jika r hitung $< r$ tabel maka *item* dinyatakan tidak valid.

r tabel pada penelitian ini yaitu sebesar 0,195 dengan tingkat signifikan 5% atau 0,5. Uji validitas pada penelitian ini dilakukan untuk 2 variabel yaitu Peran Otoritas Pelabuhan Tanjung Perak (X) dan Ketertiban Bongkar Curah Kering (Y).

1) Validitas variabel Peran Otoritas Pelabuhan Tanjung Perak (X)

Pada variabel ini terdiri dari 4 *item* pertanyaan. Hasil pengujian dapat dilihat pada table 4.4 berikut:

Tabel 4. 4

Hasil Uji Validitas Variabel Peran Otoritas Pelabuhan Tanjung Perak

r Hitung	r Tabel	Keterangan
0,711	0,195	VALID
0,705	0,195	VALID
0,662	0,195	VALID
0,733	0,195	VALID

Dapat dilihat dari hasil tabel diatas bahwa seluruh *item* pernyataan adalah valid. Kesimpulan ini dihasilkan dari perbandingan r hitung masing masing *item* dengan r tabel yang menunjukkan adanya nilai yang lebih besar di hasil r hitung dari semua *item*, terlihat tidak ada r hitung yang lebih rendah dari nilai r tabel yaitu 0,195. Artinya r hitung $\geq r$ tabel sehingga dapat dianggap semua *item* di variabel ini adalah valid.

2) Validitas Ketertiban Bongkar Curah Kering (Y)

Pada variabel ini terdiri dari 15 *item* pertanyaan. Hasil pengujian dapat dilihat pada table 4.5 berikut:

Tabel 4. 5
Hasil Uji Validitas Ketertiban Bongkar Curah Kering

r Hitung	r Tabel	Keterangan
0,442	0,195	VALID
0,464	0,195	VALID
0,505	0,195	VALID
0,462	0,195	VALID
0,693	0,195	VALID
0,623	0,195	VALID
0,661	0,195	VALID
0,640	0,195	VALID
0,642	0,195	VALID
0,709	0,195	VALID
0,640	0,195	VALID
0,631	0,195	VALID
0,717	0,195	VALID
0,637	0,195	VALID
0,733	0,195	VALID
0,696	0,195	VALID
0,676	0,195	VALID
0,712	0,195	VALID
0,704	0,195	VALID
1	0,195	VALID

Dapat dilihat dari hasil tabel diatas bahwa seluruh *item* pernyataan adalah valid. Kesimpulan ini dihasilkan dari perbandingan r hitung masing masing *item* dengan r tabel yang menunjukkan adanya nilai yang lebih besar di hasil r hitung dari semua *item*, terlihat tidak ada r hitung yang lebih rendah dari nilai r tabel yaitu 0,195. Artinya $r \text{ hitung} \geq r \text{ tabel}$ sehingga dapat dianggap semua *item* di variabel ini adalah valid.

b. Uji Reliabilitas

Uji Reliabilitas dilakukan untuk mengukur suatu kuesioner handal atau tidak. Kuesioner dikatakan reliabel jika jawaban seseorang terhadap pernyataan yang diajukan tetap stabil dan konsisten jika dilakukan pengisian ulang pada kuesioner tersebut. Uji reabilitas bertujuan untuk melihat apakah kuesioner memiliki konsistensi jika pengukuran dilakukan dengan kuisisioner tersebut dilakukan berulang. Dasar pengambilan uji reliabilitas *Cronbach alpha* menurut Wiratna Sujerweni (2004). Kuesioner dinyatakan reliabel jika nilai *Cronbach alpha* $>0,6$.

Hasil Uji Reliabilitas dapat dilihat pada tabel 4.6 dibawah ini:

Tabel 4. 6
Hasil Uji Reliabilitas

Variabel	<i>cronbach alpha</i>	<i>cronbach alpha</i> yang diisyaratkan	Keterangan
Peran Otoritas Pelabuhan Tanjung Perak	0,657	0,6	RELIABEL
Ketertiban Bongkar Curah Kering	0,914	0,6	RELIABEL

Suatu variabel akan dikatakan reliabel jika nilai *Cronbach alpha* $> 0,60$. Pada hasil analisis diatas dapat dilihat bahwa nilai *Cronbach alpha* dari variabel X adalah 0,657 sehingga dapat dinyatakan reliabel dan variabel Y adalah 0,914 yang juga dinyatakan reliabel. Jadi dapat disimpulkan seluruh instrument dari ketiga variabel adalah reliabel.

c. Uji Statistik Deskriptif

Analisis statistik deskriptif digunakan untuk memberikan gambaran mengenai distribusi dan perilaku data sampel penelitian dengan melihat nilai minimum, nilai maximum, rata – rata (mean), dan standar deviasi dari masing-masing variabel independen dan variabel dependen.

Tabel 4. 7
Hasil Uji Statistik

<i>Descriptive Statistics</i>					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
peranop	100	12	20	17.61	1.820
Ketertiban bongkar	100	45	75	68.05	5.814
Valid N (listwise)	100				

Jadi dari data diatas bisa disimpulkan banyak data N atau responden sebanyak 100 orang dengan nilai minimum pada variabel independen (X) Peran Otoritas Pelabuhan adalah 12 dan maksimumnya 20 dengan nilai rata rata 17,61. Pada variabel dependen (Y) ketertiban bongkar curah kering nilai minimum sebesar 45 dan maksimumnya 75 dengan rata rata 68,05. Dan kedua variabel bersifat Valid.

3. Uji Analisis

a. Uji Hipotesis t hitung

Uji t bertujuan untuk mengetahui ada atau tidaknya pengaruh parsial (sendiri) yang diberikan variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y). Penulis melakukan uji t yang berkaitan dengan masing - masing variabel yang dimana variabel (X) memberikan pengaruh terhadap variabel (Y). Peran Otoritas Pelabuhan Tanjung Perak (X) terhadap Ketertiban Bongkar Curah Kering (Y)

Uji t

Nilai sign. < 0,05

Nilai t hitung > nilai t tabel

$$\begin{aligned}
 T \text{ tabel} &= t (a/2 ; n-k-1) \\
 &= t (0,05/2 ; 100-2-1) \\
 &= 0,025 ; 97 \\
 &= 1.98472
 \end{aligned}$$

Tabel 4. 8
Hasil Uji T

<i>Coefficients^a</i>						
Model		<i>Unstandardized Coefficients</i>		<i>Standardized Coefficients</i>	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	30.500	4.256		7.167	<,001
	peranop	2.132	.240	.667	8.870	<,001
a. <i>Dependent Variable:</i> ketertiban bongkar curah kering						

Variabel X terhadap Y

Nilai sign. 0,001 < 0,005

T hitung > t tabel

= 8,870 > 1,984

Sesuai dengan tabel 4.7 yaitu hasil uji t menunjukkan bahwa nilai signifikansi pengaruh Peran Otoritas Pelabuhan (x) terhadap ketertiban bongkar (y) adalah 0,001 < 0,005 dan nilai t hitung 8,870 > nilai t tabel 1,984. Maka H₀ ditolak dan H₁ di terima. Artinya terdapat pengaruh peran otoritas Pelabuhan terhadap ketertiban bongkar curah kering secara signifikan.

b. Uji korelasi

Uji korelasi bertujuan untuk mengetahui hubungan antar variabel yang dinyatakan dengan koefisien korelasi (r).

Jenis hubungan antar variabel X dan Y dapat bersifat positif dan negatif.

- 1) Jika nilai signifikansi < 0,05 maka berkorelasi
- 2) Jika nilai signifikansi > 0,05 maka tidak berkorelasi

Pedoman derajat hubungan

Nilai *pearson correlation* 0,00 s/d 0,20 = tidak ada korelasi

Nilai *pearson correlation* 0,21 s/d 0,40 = korelasi lemah

Nilai *pearson correlation* 0,41 s/d 0,60 = korelasi sedang

Nilai *pearson correlation* 0,61 s/d 0,80 = korelasi kuat

Nilai *pearson correlation* 0,81 s/d 1,00 = korelasi sempurna.

Tabel 4.8
Hasil Uji Korelasi

<i>Correlations</i>			
		x	y
x	Pearson Correlation	1	.667**
	Sig. (2-tailed)		<,001
	N	100	100
y	Pearson Correlation	.667**	1
	Sig. (2-tailed)	<,001	
	N	100	100
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).			

Jadi, x dan y berkorelasi karena nilai signifikansi < 0,05 dan memiliki hubungan korelasi kuat karena 0,667 terletak di nilai *pearson correlation* 0,61 s/d 0,80.

c. Koefisien Determinasi

Bertujuan untuk mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel independen. Nilai koefisien determinasi berkisar antara nol dan Satu. Nilai yang mendekati satu berarti variabel independent (x) memberikan hamper semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variabel dependen (y).

$$r^2 = (r)^2 \times 100\%$$

Dimana:

r^2 = Koefisien determinasi

$$r^2 = (r)^2 \times 100\%$$

$$r^2 = (0,667)^2 \times 100\%$$

$$r^2 = (0,444) \times 100\%$$

$$r^2 = 44,4\%$$

Dari perhitungan di atas, didapatkan nilai koefisien determinasi sebesar 44,4% yang artinya pengaruh variabel independen (x) terhadap variabel dependen (y) sebesar 44,4%

4. Analisis Regresi Linear Sederhana

Analisis regresi linear sederhana digunakan untuk menguji pengaruh satu variabel bebas terhadap variabel terikat.

Syarat uji regresi linear sederhana adalah valid dan reliabel atau normal dan linear. Dasar pengambilan keputusan dalam uji regresi linear sederhana dapat mengacu pada dua hal yakni:

- a) Jika nilai signifikansi $< 0,05$ artinya variabel x berpengaruh terhadap variabel y
- b) Jika nilai signifikansi $> 0,05$ artinya variabel x tidak berpengaruh terhadap variabel y

Tabel 4. 9
Hasil Analisis Linier Sederhana

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	1490.378	1	1490.378	78.679	<,001 ^b
	Residual	1856.372	98	18.943		
	Total	3346.750	99			
a. <i>Dependent Variable:</i> ketertiban bongkar						
b. <i>Predictors:</i> (Constant), peran op						

Dari output tersebut dapat diketahui bahwa nilai F hitung 78,679 dengan tingkat signifikansi sebesar $0,001 < 0,05$, maka model regresi dapat dipakai untuk memprediksi variabel peran otoritas Pelabuhan terhadap kegiatan bongkar ada pengaruh.

Tabel 4. 10
Hasil Uji R-square

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.667 ^a	.445	.440	4.352
a. Predictors: (Constant), peran op				

Tabel diatas menjelaskan besarnya nilai korelasi/ hubungan (R) yaitu sebesar 0,667. Dari output tersebut diperoleh koefisien determinasi R square sebesar 0,445 yang mengandung pengertian bahwa pengaruh variabel X terhadap Y adalah sebesar 44,5%.

Kesimpulan berdasarkan hasil olah data diatas, dapat diambil kesimpulan bahwa responden yang terlibat berdasarkan usia didominasi oleh responden dengan usia 25 - 35 tahun yaitu sebanyak 40 orang, lalu responden dengan usia < 25 tahun yaitu sebanyak 30 orang, usia 36 – 50 tahun sebanyak 24 orang, dan yang terakhir usia > 50 tahun sebanyak 6 orang. Dan bahwa responden yang terlibat berdasarkan jenis kelamin didominasi oleh responden dengan jenis kelamin laki - laki yaitu sebanyak 83 orang, lalu responden dengan jenis kelamin perempuan yaitu sebanyak 17 orang. Responden yang terlibat berdasarkan Pendidikan terakhir didominasi oleh responden dengan Pendidikan terakhir SMP yaitu sebanyak 39 orang, lalu responden dengan Pendidikan terakhir sd yaitu sebanyak 10 orang, D4 atau S1 sebanyak 16 orang, SMA/SMK sebanyak 22 orang, S2 sebanyak 11 orang, dan Diploma 1, diploma 2 dan 3 sebanyak 2 orang. Responden yang terlibat berdasarkan masa kerja didominasi oleh responden dengan masa kerja > 5 tahun yaitu sebanyak 45 orang, lalu responden dengan masa kerja 3 – 5 tahun yaitu sebanyak 30 orang, dan masa kerja < 3 tahun yaitu sebanyak 23 orang.

Dapat juga dilihat dari hasil diatas bahwa seluruh *item* pernyataan adalah valid. Kesimpulan ini dihasilkan dari perbandingan r hitung masing masing *item* dengan r tabel yang menunjukkan adanya nilai yang lebih besar di hasil r hitung dari semua *item*,

terlihat tidak ada r hitung yang lebih rendah dari nilai r tabel yaitu 0,195. Artinya r hitung $\geq r$ tabel sehingga dapat dianggap semua *item* di variabel ini adalah valid.

Suatu variabel akan dikatakan reliabel jika nilai *Cronbach alpha* $> 0,60$. Pada hasil analisis diatas dapat dilihat bahwa nilai *Cronbach alpha* dari variabel X adalah 0,657 sehingga dapat dinyatakan reliabel dan variabel Y adalah 0,914 yang juga dinyatakan reliabel. Jadi dapat disimpulkan seluruh instrument dari ketiga variabel adalah reliabel.

Jadi dari data diatas bisa disimpulkan banyak data N atau responden sebanyak 100 orang dengan nilai minimum pada variabel independen (X) Peran Otoritas Pelabuhan adalah 12 dan maksimumnya 20 dengan nilai rata rata 17,61. Pada variabel dependen (Y) ketertiban bongkar curah kering nilai minimum sebesar 45 dan maksimumnya 75 dengan rata rata 68,05. Dan kedua variabel bersifat Valid.

Sesuai dengan tabel 4.7 yaitu hasil uji t menunjukkan bahwa nilai signifikansi pengaruh Peran Otoritas Pelabuhan (x) terhadap ketertiban bongkar (y) adalah $0,001 < 0,005$ dan nilai t hitung $8,870 >$ nilai t tabel 1,984. Maka H_0 ditolak dan H_1 di terima. Artinya terdapat pengaruh peran otoritas Pelabuhan terhadap ketertiban bongkar curah kering secara signifikan.

Jadi, x dan y berkorelasi karena nilai signifikansi $< 0,05$ dan memiliki hubungan korelasi kuat karena 0,667 terletak di nilai *pearson correlation* 0,61 s/d 0,80.

dari perhitungan di atas, didapatkan nilai koefisien determinasi sebesar 44,4% yang artinya pengaruh variabel independen (x) terhdap variabel dependen (y) sebesar 44,4%

Dari output tersebut dapat diketahui bahwa nilai F hitung 78,679 dengan tingkat signifikansi sebesar $0,001 < 0,05$, maka model regresi dapat dipakai untuk memprediksi variabel peran Otoritas Pelabuhan terhadap kegiatan bongkar terdapat pengaruh.

Tabel diatas menjelaskan besarnya nilai korelasi/ hubungan (R) yaitu sebesar 0,667. Dari output tersebut diperoleh koefisien determinasi R square sebesar 0,445 yang mengandung pengertian bahwa pengaruh variabel X terhadap Y adalah sebesar 44,5%.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Kesimpulan berdasarkan hasil dari penelitian yang telah dilakukan, setelah melalui tahap pengumpulan data, pengelolaan data, analisis data, dan pembahasan hasil analisis mengenai Pengaruh Peran Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak Terhadap Ketertiban Kegiatan Bongkar Curah Kering Di Dermaga Jamrud Selatan Pelabuhan Tanjung Perak maka penulis memberikan kesimpulan sebagai berikut:

1. Hasil uji t menunjukkan bahwa nilai signifikansi pengaruh Peran Otoritas Pelabuhan (x) terhadap ketertiban bongkar curah kering (y) adalah 0,001 < 0,005 dan nilai t hitung 8,870 > nilai t tabel 1,984. Maka H₀ ditolak dan H₁ di terima. Artinya terdapat pengaruh antara Peran Otoritas Pelabuhan terhadap ketertiban bongkar curah kering secara signifikan.
2. Kegiatan bongkar curah kering di dermaga Jamrud Selatan Pelabuhan Tanjung Perak masih terdapat para pekerja yang lalai tidak memakai alat keselamatan kerja dan tidak mempergunakan fasilitas dengan benar.
3. Kurangnya komunikasi antara petugas Otoritas Pelabuhan Utama dengan para pekerja bongkar dan kurangnya pengawasan dari petugas Otoritas Pelabuhan Utama saat proses bongkar.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan di atas maka dapat penulis sarankan sebagai berikut:

1. Dalam Uji Hipotesis, Terdapat pengaruh antara Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak dengan ketertiban bongkar curah kering, oleh karena itu hal yang harus dilakukan oleh Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak adalah menindak secara tegas pelanggaran yang ada, tegas dalam mengatur penggunaan alat keselamatan kerja, sehingga hal ini dilakukan supaya merasa jera apabila melanggar peraturan, sehingga mereka akan tetap terdorong untuk menggunakan alat keselamatan kerja dan mematuhi peraturan yang dibuat. Tidak hanya dengan pemberian sanksi bagi tenaga kerja bongkar muat yang melakukan pelanggaran, tetapi juga dengan pemberian reward kepada mereka yang patuh terhadap peraturan yang sudah ditentukan.
2. Kepala Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak dapat mengatasi permasalahan kelalaian para pekerja yang tidak menggunakan alat keselamatan dan fasilitas dengan baik dengan cara memberikan saksi yang diatur UU No.1 Tahun 1970 Pasal 15 untuk pihak yang melakukan pelanggaran K3 berupa kurungan paling lama tiga bulan atau denda paling tinggi Rp.100.000.
3. Harus terdapat komunikasi yang efektif antara Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak dan para petugas bongkar curah kering untuk menunjang kelancaran dalam kegiatan bongkar curah kering agar dapat menghindari kesalahan ataupun kecelakaan kerja.

DAFTAR PUSTAKA

- Damara, W. (2020). Implementasi kebijakan tentang ketertiban umum dan ketenteraman masyarakat. *Jurnal tatapamong* 2 (2).
- (N.d.). Retrieved from <https://optgperak.dephub.go.id/beranda/profile>
- Nunukan, S. P. (2020). Implementasi kebijakan tentang ketertiban umum. *Jurnal tatapamong* 2 (2).
- Perak, K. P. (n.d.). Retrieved from <https://optgperak.dephub.go.id/beranda/profile>
- Pranata, J. D. (2019). Analisis masalah dalam penggunaan auto gate guna meningkatkan efisiensi proses receiving container di terminal petikemas semarang .
- Rohadi Widodo, S. (2010). Analisis pengaruh keamanan kerja .
- Setyawati, D. P. (2016). Faktor yang berhubungan dengan pemakaian alat pelindung diri pada tenaga kerja bongkar muat.
- Sumantri, A. S. (2020). Pengaruh manajemen k3, perilaku tenaga kerja dan alat pelindung diri terhadap keselamatan tenaga kerja bongkar muat di terminal nilam tanjung perak surabaya. *Jurnal ilmiah ekonomi dan bisnis*, 13.
- Syaron Brigitte Lantaeda, F. D. (n.d.). Peran badan perencanaan pembangunan daerah dalam penyusunan. *Jurnal administrasi publik*, 04, 2.

LAMPIRAN

Lampiran 1

**KUESIONER PENELITIAN
PENGARUH PERAN
OTORITAS PELABUHAN
UTAMA TANJUNG PERAK
TERHADAP KETERTIBAN
KEGIATAN BONGKAR
CURAH KERING DI
DERMAGA JAMRUD
SELATAN PELABUHAN
TANJUNG PERAK**

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

السَّلَامُ عَلَيْكُمْ وَرَحْمَةُ اللَّهِ وَبَرَكَاتُهُ

„Kepada responden yang terhormat

Salam sejahtera bagi kita semua. semoga selalu diberikan kesehatan, keberkahan dan perlindungan yang selalu menyertai Bapak/Ibu dalam menjalankan kegiatan sehari-hari. Saat ini saya sedang mengadakan penelitian :dalam rangka menyusun skripsi tentang “PENGARUH PERAN OTORITAS” PELABUHAN UTAMA TANJUNG PERAK TERHADAP KETERTIBAN KEGIATAN BONGKAR CURAH KERING DI DERMAGA JAMRUD SELATAN PELABUHAN “TANJUNG PERAK

Saya meminta izin untuk kesediaan Bapak/Ibu mengisi kuesioner yang telah saya buat .saya buat Informasi yang Bapak/Ibu berikan sangat membantu dalam penyusunan karya ilmiah dan penyelesaian studi. saya menjamin kerahasiaan informasi yang Bapak/Ibu berikan melalui pengisian kuesioner ini

Atas perhatian dan kesedian Bapak/Ibu sekaligus mengisi kuesioner ini, saya mengucapkan banyak terima kasih

وَالسَّلَامُ عَلَيْكُمْ وَرَحْمَةُ اللَّهِ وَبَرَكَاتُهُ

„Hormat saya
Tasya Bella Lamirya
461189777

Nama Responden *

Jawaban Anda

Jenis Kelamin *

- ☐ Laki Laki
- ☐ Perempuan

Usia Responden *

- ☐ usia < 25 tahun
- ☐ usia 25 - 35 tahun
- ☐ usia 36 - 50 tahun
- ☐ usia > 50 tahun
- ☐ Yang
lain: _____

Pendidikan Terakhir *

- ☐ SD
- ☐ SMP
- ☐ SMA/SMK
- ☐ D1,D2,D3
- ☐ D4/S1
- ☐ S2
- ☐ Yang lain: _____

Masa Kerja *

- ☐ < 3 TAHUN
- ☐ 3-5 TAHUN
- ☐ > DARI 5 TAHUN
- ☐ Yang lain: _____

PERAN OTORITAS PELABUHAN

Mohon diisi pada salah satu pilihan jawaban yang sesuai dengan pendapat Bapak/Ibu dan sesuai kondisi yang sebenarnya.

Keterangan makna kodenya adalah sebagai berikut :

1. Sangat Tidak Setuju (1)
2. Tidak Setuju (2)
3. Netral (3)
4. Setuju (4)
5. Sangat Setuju (5)

Otoritas Pelabuhan Menghidupkan sistem pengendalian dan control, sehingga dapat melestarikan kehidupan masyarakat.

1 2 3 4 5

sangat tidak
setuju

☐ ☐ ☐ ☐ ☐

sangat
setuju

Otoritas Pelabuhan mempunyai peran untuk pembinaan terhadap pelayanan transportasi

1 2 3 4 5

sangat tidak

☐ ☐ ☐ ☐ ☐

sangat

Otoritas Pelabuhan bertugas melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum terhadap semua kegiatan yang terdapat di pelabuhan di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran

1 2 3 4 5

sangat tidak setuju ○○○○○ sangat setuju

Otoritas Pelabuhan mengkoordinasi semua kegiatan pemerintahan seperti penanggulangan pencemaran dan pemadam kebakaran di pelabuhan.

1 2 3 4 5

sangat tidak setuju ○○○○○ sangat setuju



KETERTIBAN KEGIATAN BONGKAR CURAH KERING

Mohon diisi pada salah satu pilihan jawaban yang sesuai dengan pendapat Bapak/Ibu dan sesuai kondisi yang sebenarnya.

Keterangan makna kodenya adalah sebagai berikut :

1. Sangat Tidak Setuju (1)
2. Tidak Setuju (2)
3. Netral (3)
4. Setuju (4)
5. Sangat Setuju (5)

Kondisi Lingkungan Kerja Yang Aman merupakan faktor penunjang yang paling penting dalam proses bongkar muat

1 2 3 4 5

sangat tidak
setuju



sangat
setuju

Alat pelindung diri juga Tidak menimbulkan gangguan kepada pemakainya. Tidak mengganggu penglihatan, pendengaran dan pernapasan serta gangguan kesehatan lainnya pada waktu dipakai.

1 2 3 4 5

sangat tidak
setuju

☐☐☐☐☐

sangat
setuju

Alat Pelindung Diri Mudah disimpan dan dipelihara pada saat tidak digunakan.

1 2 3 4 5

sangat tidak
setuju

☐☐☐☐☐

sangat
setuju

Alat pelindung diri yang digunakan harus sesuai standar yang ditetapkan.

1 2 3 4 5

sangat tidak
setuju

☐☐☐☐☐

sangat
setuju



Alat pelindung diri digunakan untuk pencegahan terhadap gangguan kesehatan

1 2 3 4 5

sangat tidak
setuju



sangat
setuju

Alat pelindung diri mempunyai berat yang seringan mungkin, nyaman dipakai dan tidak merupakan beban bagi pemakainya

1 2 3 4 5

sangat tidak
setuju



sangat
setuju

Alat pelindung diri juga Tidak menimbulkan gangguan kepada pemakainya. Tidak mengganggu penglihatan, pendengaran dan pernapasan serta gangguan kesehatan lainnya pada waktu dipakai.

1 2 3 4 5

sangat tidak
setuju



sangat
setuju



Lingkungan kerja yang tertata rapi dan bersih tentu akan menghasilkan rasa nyaman dan aman. potensi kecelakaan yang disebabkan oleh lingkungan yang berantakan pun akan terhindarkan.

1 2 3 4 5

sangat tidak
setuju



sangat
setuju

Perilaku pekerja merupakan faktor yang penting saat melakukan kegiatan bongkar

1 2 3 4 5

sangat tidak
setuju



sangat
setuju

Fokus saat bekerja sangat penting dalam melakukan proses bongkar karena sangat menentukan kualitas pekerja dan waktu pengerjaan

1 2 3 4 5

sangat tidak
setuju



sangat
setuju

Keamanan kerja adalah unsur-unsur penunjang yang mendukung terciptanya suatu kerja yang aman

1 2 3 4 5

sangat tidak
setuju



sangat
setuju

Untuk meminimalisir potensi terjadinya kecelakaan kerja, perusahaan wajib menerapkan sistem keamanan dan keselamatan kerja yang efektif dan sesuai standar yang berlaku.

1 2 3 4 5

sangat tidak
setuju



sangat
setuju

Dengan menerapkan sistem keamanan, para pekerja dapat bekerja lebih produktif dan giat tanpa perlu khawatir mengenai resiko ketika bekerja yang senantiasa mengintai.

1 2 3 4 5

sangat tidak
setuju



sangat
setuju

Alat pelindung diri sangat penting dalam menunjang kegiatan bongkar curah kering

1 2 3 4 5

sangat tidak
setuju



sangat
setuju

Alat pelindung diri yang digunakan oleh tenaga kerja secara langsung untuk mencegah kecelakaan yang disebabkan oleh berbagai faktor yang timbul di lingkungan kerja

1 2 3 4 5

sangat tidak
setuju



sangat
setuju

Alat Pelindung Diri merupakan alat yang mempunyai kemampuan untuk melindungi seseorang dalam pekerjaan yang fungsinya mengisolasi tubuh tenaga kerja dari bahaya di tempat kerja

1 2 3 4 5

sangat tidak
setuju



sangat
setuju

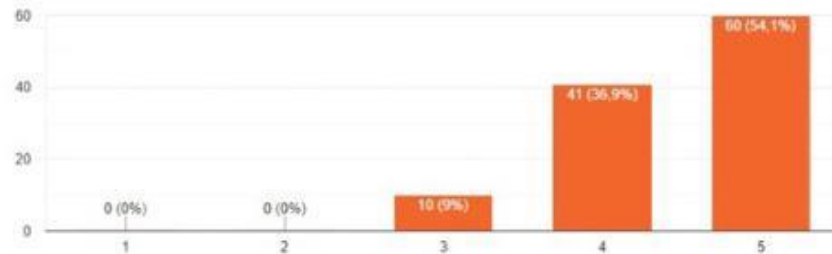
Lampiran 2

PERAN OTORITAS PELABUHAN

Otoritas Pelabuhan Menghidupkan sistem pengendalian dan control, sehingga dapat melestarikan kehidupan masyarakat.

 Salin

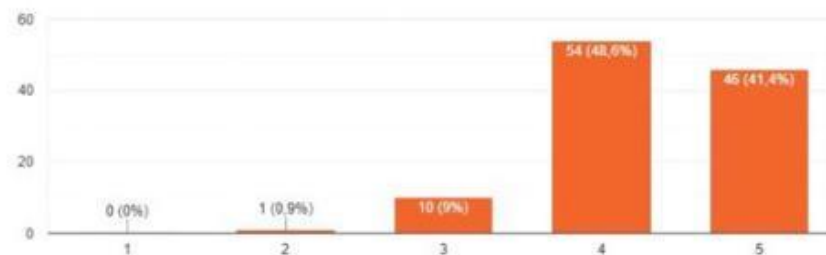
111 jawaban



Otoritas Pelabuhan mempunyai peran untuk pembinaan terhadap pelayanan transportasi

 Salin

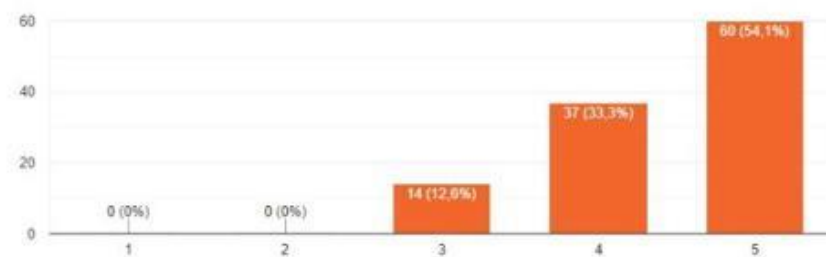
111 jawaban



Otoritas Pelabuhan bertugas melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum terhadap semua kegiatan yang terdapat di pelabuhan di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran

 Salin

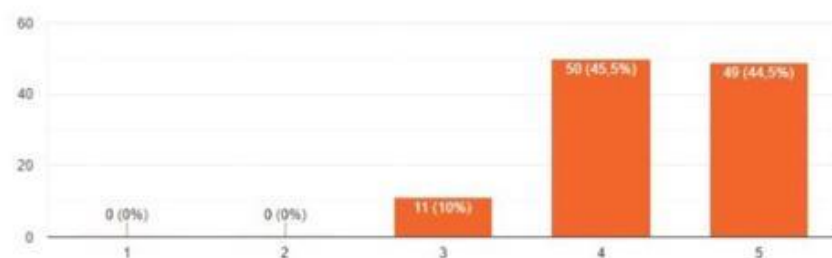
111 jawaban



Otoritas Pelabuhan mengkoordinasi semua kegiatan pemerintahan seperti penanggulangan pencemaran dan pemadam kebakaran di pelabuhan.

 Salin

110 jawaban

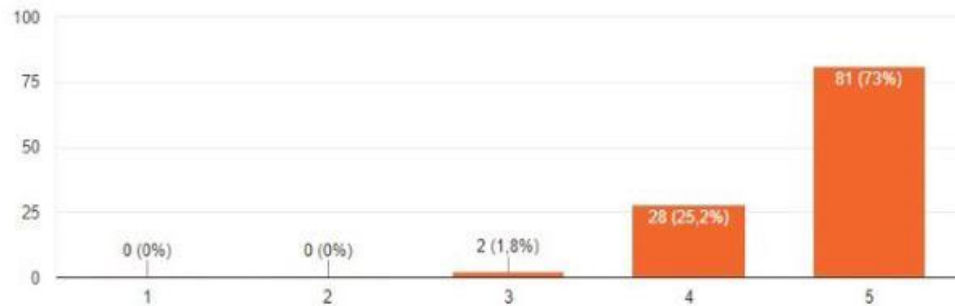


KETERTIBAN KEGIATAN BONGKAR CURAH KERING

Kondisi Lingkungan Kerja Yang Aman merupakan faktor penunjang yang paling penting dalam proses bongkar muat

[Salin](#)

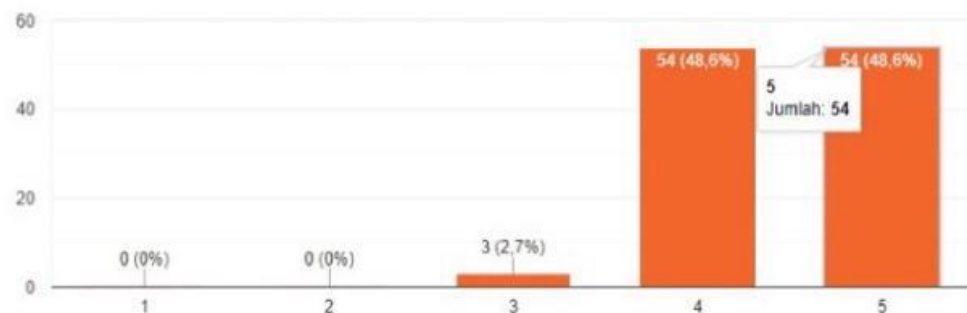
111 jawaban



Keamanan kerja adalah unsur-unsur penunjang yang mendukung terciptanya suatu kerja yang aman

[Salin](#)

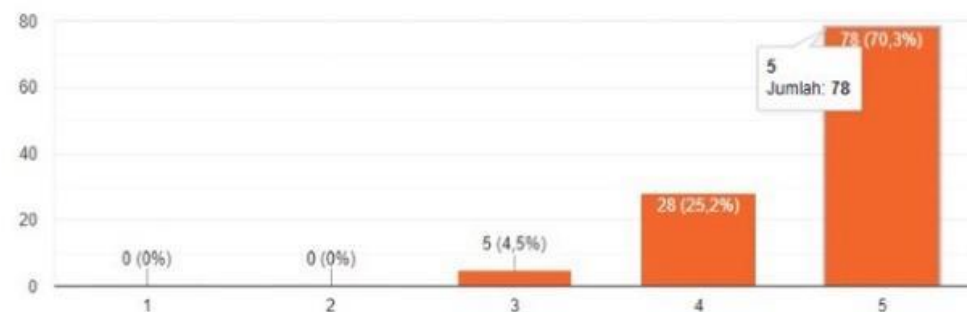
111 jawaban



Untuk meminimalisir potensi terjadinya kecelakaan kerja, perusahaan wajib menerapkan sistem keamanan dan keselamatan kerja yang efektif dan sesuai standar yang berlaku.

[Salin](#)

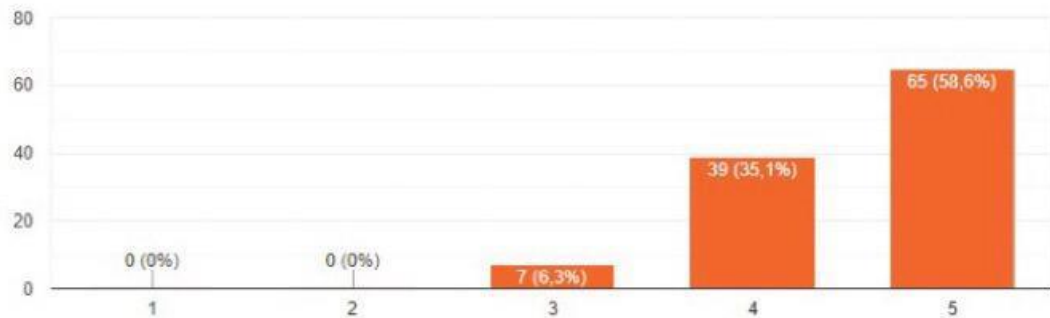
111 jawaban



Fokus saat bekerja sangat penting dalam melakukan proses bongkar karena sangat menentukan kualitas pekerja dan waktu pengerjaan

 Salin

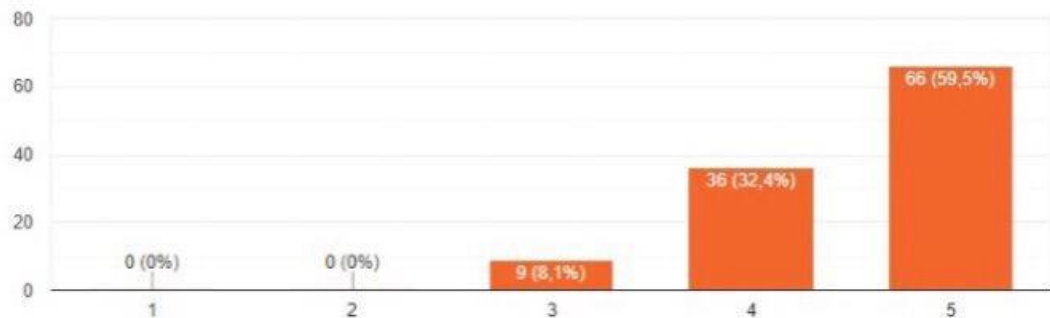
111 jawaban



Alat pelindung diri sangat penting dalam menunjang kegiatan bongkar curah kering

 Salin

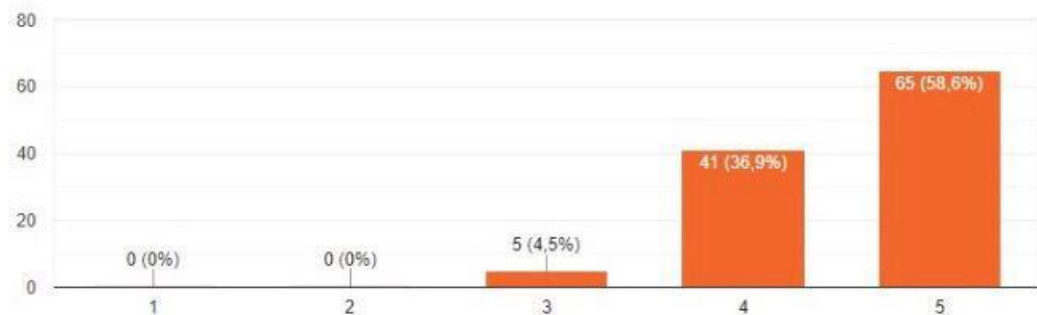
111 jawaban



Alat pelindung diri yang digunakan oleh tenaga kerja secara langsung untuk mencegah kecelakaan yang disebabkan oleh berbagai faktor yang timbul di lingkungan kerja

 Salin

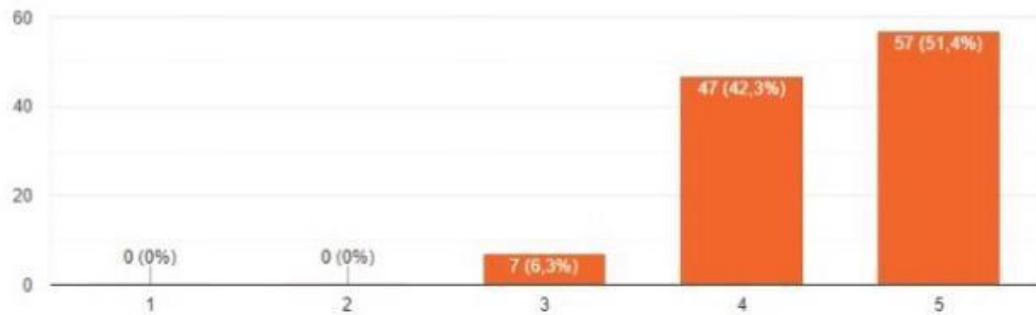
111 jawaban



Dengan menerapkan sistem keamanan, para pekerja dapat bekerja lebih produktif dan giat tanpa perlu khawatir mengenai resiko ketika bekerja yang senantiasa mengintai.

 Salin

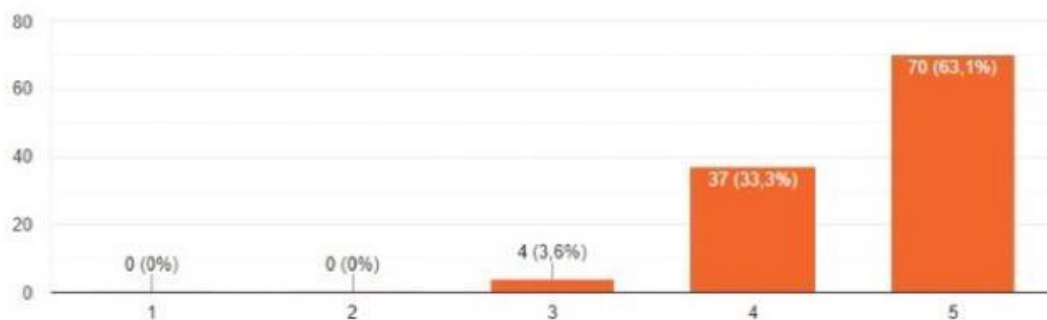
111 jawaban



Lingkungan kerja yang tertata rapi dan bersih tentu akan menghasilkan rasa nyaman dan aman. potensi kecelakaan yang disebabkan oleh lingkungan yang berantakan pun akan terhindarkan.

 Salin

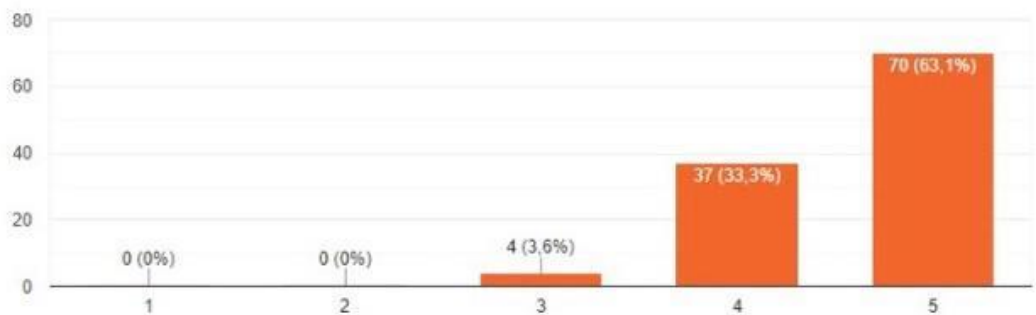
111 jawaban



Lingkungan kerja yang tertata rapi dan bersih tentu akan menghasilkan rasa nyaman dan aman. potensi kecelakaan yang disebabkan oleh lingkungan yang berantakan pun akan terhindarkan.

 Salin

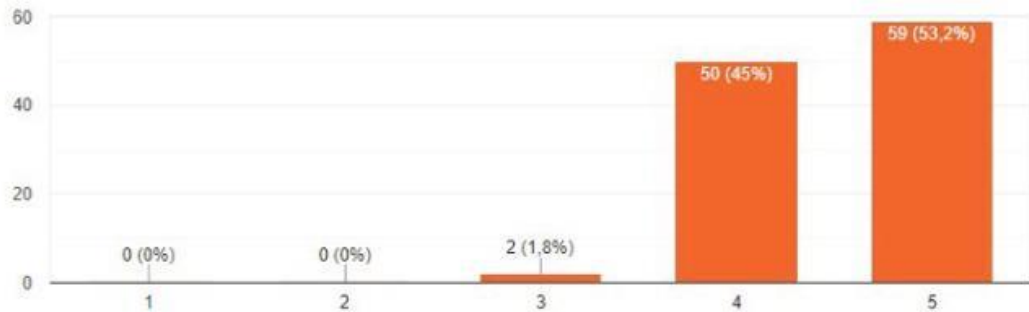
111 jawaban



Alat Pelindung Diri merupakan alat yang mempunyai kemampuan untuk melindungi seseorang dalam pekerjaan yang fungsinya mengisolasi tubuh tenaga kerja dari bahaya di tempat kerja

 Salin

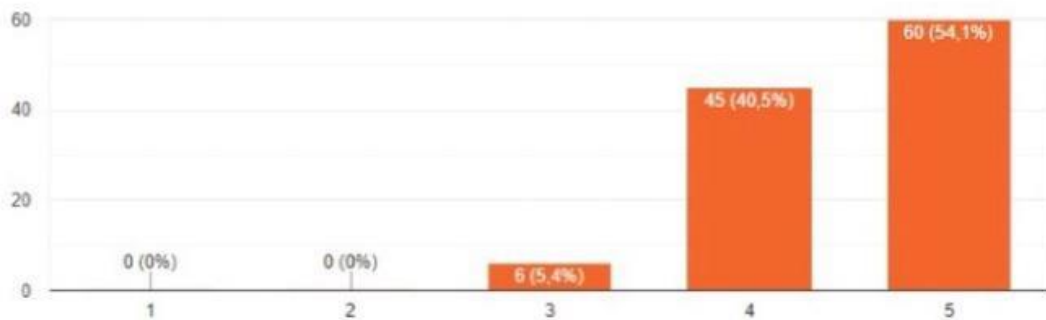
111 jawaban



Alat pelindung diri digunakan untuk pencegahan terhadap gangguan kesehatan

 Salin

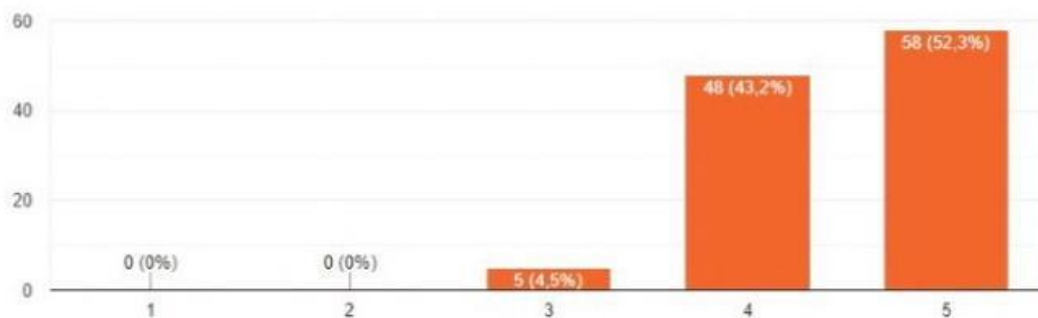
111 jawaban



Alat pelindung diri mempunyai berat yang seringnya mungkin, nyaman dipakai dan tidak merupakan beban bagi pemakainya

 Salin

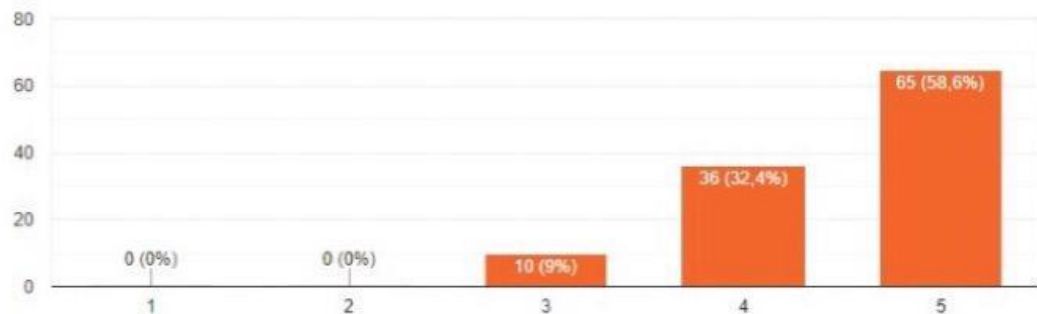
111 jawaban



Alat pelindung diri juga Tidak menimbulkan gangguan kepada pemakainya. Tidak mengganggu penglihatan, pendengaran dan pernapasan serta gangguan kesehatan lainnya pada waktu dipakai.

 Salin

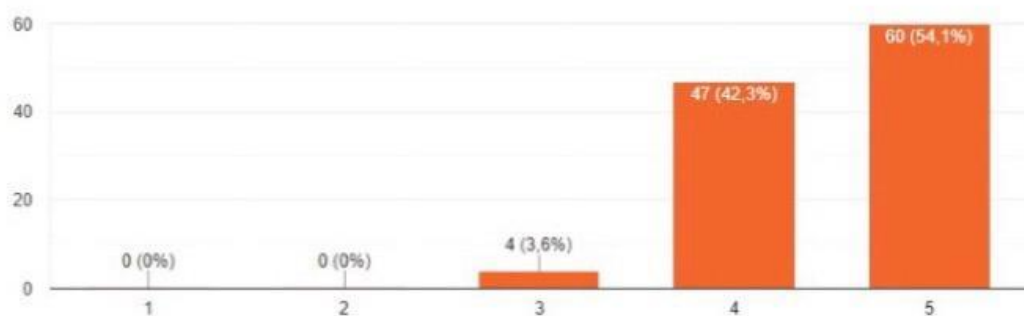
111 jawaban



Alat Pelindung Diri Mudah disimpan dan dipelihara pada saat tidak digunakan.

 Salin

111 jawaban



Alat pelindung diri yang digunakan harus sesuai standar yang ditetapkan.

 Salin

111 jawaban

