

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



SKRIPSI

**PENGARUH KINERJA LAPANGAN PENUMPUKAN
PETIKEMAS 217X TERHADAP *TRUCK ROUND TIME*
DI PT IPC TERMINAL PETIKEMAS TANJUNG PRIOK**

Oleh :

NOVIANA PUTRI PERMATA SARI

NRP. 463200677

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2024**

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



SKRIPSI

**PENGARUH KINERJA LAPANGAN PENUMPUKAN
PETIKEMAS 217X TERHADAP *TRUCK ROUND TIME* DI
PT IPC TERMINAL PETIKEMAS TANJUNG PRIOK**

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

Oleh :

NOVIANA PUTRI PERMATA SARI

NRP. 463200677

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2024**

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : NOVIANA PUTRI PERMATA SARI
NRP : 4 63 20 0677
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN
Judul : PENGARUH KINERJA LAPANGAN PENUMPUKAN
PETIKEMAS 217X TERHADAP *TRUCK ROUND TIME*
DI PT IPC TERMINAL PETIKEMAS TANJUNG PRIOK

Pembimbing Utama

Drs. Purnomo, M.M.

Pembina (IV/a)

NIP. 19590612 198003 1 002

Jakarta, 20 Mei 2024
Pembimbing Pendamping

Panderaja Sijabat, S.KOM., M.M.Tr

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19730115 199803 1 001

Mengetahui

Ketua Jurusan KALK

Dr. Vidya Selasдини, S.St.T., M. M.Tr.

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 : NOVIANA PUTRI PERMATA SARI
NRP : 4 63 20 0677
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN
Judul : PENGARUH KINERJA LAPANGAN PENUMPUKAN
PETIKEMAS 217X TERHADAP *TRUCK ROUND TIME*
DI PT IPC TERMINAL PETIKEMAS TANJUNG PRIOK

Ketua Penguji

M. Yusuf, S.E., M.M.
Pembina (IV/a)

NIP. 19591212 198403 1 007

Anggota Penguji

Dr. Winarno, S.ST., M.H.
Pembina (IV/a)

NIP. 19760208 200212 1 003

Anggota Penguji

Panderaja Sijabat, S.KOM., M.M.Tr.
Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19730115 199803 1 001

Mengetahui

Ketua Jurusan KALK

Dr. Vidya Selasdin, S.St.T., M. M.Tr.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19831227 200812 2 002

iii

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas karunia, rahmat dan hidayah-Nya yang tak terkira sehingga atas izin Allah SWT penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Pengaruh Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas 217X terhadap *Truck Round Time* di PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok” yang merupakan salah satu persyaratan kelulusan program Diploma IV yang telah ditentukan sesuai dengan kurikulum pendidikan. Penyusunan skripsi ini didasarkan atas pengalaman yang penulis dapatkan selama menjalani praktek darat di PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok, pengetahuan yang diberikan oleh dosen selama mengikuti perkuliahan serta melalui literatur-literatur yang berhubungan dengan judul penelitian yang penulis teliti.


Dalam penyusunan skripsi ini tentunya penulis mendapatkan pengetahuan dan pengalaman dari beberapa pihak. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Dr. Vidya Selasdini, S.SiT., M.M.Tr selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. Bapak Titis Ari Wibowo, S.SiT., M.M.Tr selaku Sekretaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
4. Bapak Drs. Purnomo, M.M selaku Dosen Pembimbing Materi yang selalu memberi saran dan masukan serta membimbing penulis dalam penyusunan skripsi ini.
5. Bapak Panderaja Soritua Sijabat, S.KOM., M.M.Tr. selaku Dosen Pembimbing Penulisan yang selalu memberi saran dan masukan serta membimbing penulis dalam penyusunan skripsi ini.
6. Kepada Dosen serta Staff Pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran pada Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan yang telah membimbing dan mendidik penulis selama dalam masa perkuliahan.
7. Seluruh Direksi, Staff dan segenap petugas di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X PT. IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok yang telah memberikan kesempatan dan bimbingan selama penulis menjalani praktek darat.

8. Untuk seluruh keluarga di Bandung, Mamah Subarmi, Bapak Dadang Romansyah dan Adik Saya Riani Dwi Puji Astuti yang telah memberikan dukungan secara moril, materil, do'a serta pengorbanan yang tidak terbatas sebagai pemicu semangat Penulis hingga dapat menyelesaikan skripsi ini.
9. Kepada sahabat saya Violita Artitakasya dan keluarga yang banyak memberikan motivasi, dukungan serta berbagai tambahan wawasan dalam diskusi atau kegiatan lainnya selama menjalani pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.
10. Kepada rekan-rekan kamar J-201 yang selalu memberikan semangat kepada penulis dalam mengerjakan hingga dapat menyelesaikan skripsi ini.

Sebagai manusia yang tidak luput dari kesalahan dan kehilafan, penulis menyadari bahwa masih ada kekurangan baik dari segi susunan kalimat maupun tata bahasa. Oleh karena itu, dengan segala kerendahan hati penulis dengan terbuka menerima masukan dan saran demi sempurnanya skripsi ini. Akhir kata, penulis berharap Allah SWT membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu dan semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat untuk menambah kepustakaan khususnya bidang Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan serta membawa manfaat bagi pembaca dan pengembangan ilmu di masa depan.

Jakarta, 20 Mei 2024



Noviana Putri Permata Sari

DAFTAR ISI

	Halaman
SAMPUL DALAM	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR SINGKATAN.....	x
DAFTAR SIMBOL.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. LATAR BELAKANG.....	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH.....	3
C. BATASAN MASALAH.....	3
D. RUMUSAN MASALAH.....	3
E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN.....	3
F. SISTEMATIKA PENULISAN.....	4
BAB II LANDASAN TEORI.....	8
A. PENGERTIAN/DEFINISI OPERASIONAL	8
B. TEORI	11
C. KERANGKA PEMIKIRAN	24
D. HIPOTESIS	24
BAB III METODE PENELITIAN.....	25

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN	25
B. METODE PENDEKATAN	30
C. SUMBER DATA	30
D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA.....	31
E. POPULASI, SAMPEL, DAN TEKNIK SAMPLING.....	32
F. TEKNIK ANALISIS DATA.....	34
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....	39
A. DESKRIPTIF DATA	39
B. ANALISIS DATA.....	56
C. PEMECAHAN MASALAH	64
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	66
A. KESIMPULAN	66
B. SARAN	68
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 3.1 Struktur Organisasi PT IPC Terminal Petikemas	26
Gambar 3.2 <i>Layout Area Terminal Support</i>	27
Gambar 3.3 Spesifikasi Lapangan Penumpukan Petikemas <i>Area Terminal Support</i>	28
Gambar 3.4 <i>Reefer Plug Area Terminal Support</i>	29
Gambar 3.5 Peralatan di Lapangan Penumpukan Petikemas <i>Area Terminal Support</i>	29
Gambar 3.6 Kurva Distribusi Uji t	38
Gambar 4.1 Struktur Organisasi <i>Area Terminal Support</i>	40
Gambar 4.2 Tarif Penumpukan Petikemas	47
Gambar 4.3 Masa Penumpukan Petikemas	48
Gambar 4.4 Hasil Kurva Distribusi Uji t	64

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 3.1 Skor Penilaian Berdasarkan Skala <i>Likert</i>	31
Tabel 3.2 Interval Koefisien Korelasi Antar Variabel.....	37
Tabel 4.1 Alur <i>Receiving</i>	45
Tabel 4.2 Alur <i>Delivery</i>	46
Tabel 4.3 Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	49
Tabel 4.4 Data Responden Berdasarkan Usia.....	49
Tabel 4.5 Data Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir	50
Tabel 4.6 Skor Penilaian Berdasarkan Skala <i>Likert</i>	51
Tabel 4.7 Kriteria Penilaian	51
Tabel 4.8 Hasil Distribusi Frekuensi Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas 217X.....	52
Tabel 4.9 Hasil Distribusi Frekuensi <i>Truck Round Time</i>	55
Tabel 4.10 Hasil Analisis Statistik Deskriptif Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas 217X (X).....	57
Tabel 4.11 Hasil Analisis Statistik Deskriptif <i>Truck Round Time</i> (Y).....	58
Tabel 4.12 Hasil Validitas Variabel X.....	59
Tabel 4.13 Hasil Validitas Variabel Y.....	60
Tabel 4.14 Hasil Reliabilitas Variabel X.....	60
Tabel 4.15 Hasil Reliabilitas Variabel Y.....	61
Tabel 4.16 Hasil Uji Koefisien Korelasi	61
Tabel 4.17 Hasil Analisis Regresi Linear Sederhana	62
Tabel 4.18 Tabel r untuk df 81-100	63
Tabel 4.19 Hasil Uji t.....	64

DAFTAR SINGKATAN

TRT	<i>Truck Round Time</i>
LO-LO	<i>Lift-On Lift-Off</i>
YOR	<i>Yard Occupancy Ratio</i>
CY	<i>Container Yard</i>
RTG	<i>Rubber Tyred Gantry</i>
RTGC	<i>Rubber Tyred Gantry Crane</i>
SL	<i>Side Loader</i>
RS	<i>Reach Stacker</i>
TEU	<i>Twenty Foot Equivalent Unit</i>
FEU	<i>Forty Footer Equivalent Unit</i>
ATS	<i>Area Terminal Support</i>
TPS	Tempat Penimbunan Sementara
ESY	<i>Extend Storage Yard</i>
SS	Sangat Setuju
ST	Setuju
KS	Kurang Setuju
TS	Tidak Setuju
STS	Sangat Tidak Setuju
MOE	<i>Margin Of Error</i>
OCM	<i>Oracle Cash Management</i>
K3	Keselamatan Kesehatan Kerja
SP2	Surat Penyerahan Petikemas
PA	<i>Preferred Area</i>
OVD	<i>Overdimensional</i>
OH	<i>Overheight</i>
OW	<i>Overwidth</i>
OL	<i>Overlength</i>

DAFTAR SIMBOL

SIMBOL	KETERANGAN
W	Waktu
N	Jumlah Sampel
Z	Tingkat keyakinan yang dibutuhkan dalam penentuan sampel
Moe	Tingkat kesalahan maksimal dalam pengambilan sampel
p	Persentase jawaban
f	Frekuensi jawaban
r_{xy}	Koefisien korelasi
X	Variabel X
Y	Variabel Y
r	Koefisien reliabilitas instrument (<i>Cronbach's alfa</i>)
σ_t^2	Total varians pernyataan
t	Total varians
y	Nilai yang diprediksikan
a	Konstanta
β	Koefisien regresi

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Lapangan Penumpukan Petikemas 217X
- Lampiran 2 Peralatan Bongkar Muat di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X
- Lampiran 3 Petugas *gate* di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X
- Lampiran 4 Antrian truk di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X
- Lampiran 5 Dokumen Surat Penyerahan Petikemas (SP2)
- Lampiran 6 Standar waktu dan Laporan Rekapitulasi *Truck Round Time* yang melebihi 30 menit selama 1 tahun di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X
- Lampiran 7 Sistem *Monitoring Truck Round Time*
- Lampiran 8 Rekapitulasi Kuesioner Variabel Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas 217X
- Lampiran 9 Rekapitulasi Kuesioner Variabel *Truck Round Time*
- Lampiran 10 Hasil Perhitungan Analisis Statistik Deskriptif Variabel Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas 217X
- Lampiran 11 Hasil Perhitungan Analisis Statistik Deskriptif Variabel *Truck Round Time*
- Lampiran 12 Hasil Perhitungan Uji Validitas Variabel Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas 217X
- Lampiran 13 Hasil Perhitungan Uji Validitas Variabel *Truck Round Time*
- Lampiran 14 Hasil Perhitungan Uji Reliabilitas Variabel Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas 217X
- Lampiran 15 Hasil Perhitungan Uji Reliabilitas Variabel *Truck Round Time*
- Lampiran 16 Hasil Perhitungan Uji Koefisien Korelasi
- Lampiran 17 Hasil Perhitungan Analisis Regresi Linear Sederhana
- Lampiran 18 Hasil Perhitungan Uji *t*
- Lampiran 19 *Google Form* Kuesioner Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas 217X
- Lampiran 20 *Google Form* Kuesioner *Truck Round Time*
- Lampiran 21 Pengisian Kuesioner oleh Pengguna Jasa
- Lampiran 22 Foto saat penulis melakukan praktek darat di PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Bagian penting dari sistem transportasi laut di negara kepulauan seperti Indonesia adalah Pelabuhan. Pelabuhan memegang peran penting dalam sektor pelayanan, pengembangan industri, perdagangan dan sebagai pintu gerbang kegiatan perekonomian. Pelabuhan juga merupakan salah satu penghubung dalam mata rantai proses transportasi dari tempat asal ke tempat tujuan, selain itu peran pelabuhan juga sebagai tempat pertemuan (*interface*) dua moda angkutan atau lebih serta titik temu berbagai kepentingan yang saling terkait, contohnya barang yang diangkut dengan kapal akan dibongkar dan dipindahkan ke moda lain seperti truk atau kereta api, sebaliknya barang yang diangkut dengan truk atau kereta api ke pelabuhan akan dimuat lagi ke kapal.

Semakin pesatnya perkembangan teknologi transportasi, banyak jenis transportasi yang digunakan untuk mendistribusikan suatu barang, salah satu sistem tersebut adalah penggunaan petikemas sebagai alat bantu transportasi laut. Sistem pengiriman dengan menggunakan petikemas ini banyak digunakan oleh para pengguna jasa untuk mengirimkan barangnya karena lebih cepat dan barang tidak mudah rusak sehingga barang terjamin dari segi keamanan dan keselamatannya. Oleh karena itu suatu sistem pengangkutan dengan menggunakan petikemas harus di dukung oleh suatu sub lain, salah satunya adalah Terminal Petikemas agar pemanfaatannya dapat efektif dan efisien.

Terminal Petikemas harus dilengkapi setidaknya dengan fasilitas berupa peralatan yang layak untuk melayani kegiatan bongkar muat, tambatan, dermaga, serta lapangan penumpukan (*Container Yard*). Lapangan penumpukan (*Container Yard*) sendiri merupakan suatu lahan terbuka di dalam kawasan terminal yang digunakan untuk menumpuk petikemas atau barang lain setelah dibongkar dari kapal atau akan dimuat ke kapal. Selain itu lapangan penumpukan juga merupakan

suatu fasilitas yang disediakan oleh perusahaan yang memberikan layanan pendukung operasional pelabuhan seperti layanan jasa penumpukan.

PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok sebagai perusahaan jasa penumpukan petikemas, mempunyai wilayah operasional yakni *Area Terminal Support*. Di area ini terdapat beberapa Lapangan Penumpukan Petikemas salah satunya yakni Lapangan Penumpukan Petikemas 217X yang menangani pengiriman petikemas jalur intersuler. Pengiriman barang jalur intersuler itu sendiri merupakan pengiriman barang yang hanya mencakup kawasan nusantara atau antar kepulauan.

Agar pelayanan jasa penumpukan dapat berjalan lancar, maka diperlukan waktu ideal untuk kendaraan seperti truk mengambil petikemasnya di Lapangan Penumpukan Petikemas. Waktu tersebut dinamakan *Truck Round Time* atau waktu yang dibutuhkan truk untuk mengambil petikemasnya dari mulai truk melakukan *gate-in* sampai dengan truk melakukan *gate-out* di Lapangan Penumpukan Petikemas. *Truck Round Time* ini menjadi tolak ukur bagi perusahaan untuk meningkatkan kinerja lapangan penumpukan agar kegiatan operasional lapangan penumpukan menjadi optimal.

Dengan diberlakukannya *Truck Round Time* diharapkan arus petikemas semakin meningkat dan pelayanan operasional berjalan efektif dan efisien. Namun kenyataan yang terjadi di Lapangan yakni peningkatan arus petikemas yang kurang disertai dengan peningkatan kinerja di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X sehingga menimbulkan permasalahan seperti ketidaksiapan operator dan alat, keterlambatan pelayanan *Lift-on* dan *Lift-off*, *Truck Round Time* yang melebihi waktu ideal, tingginya *Yard Occupancy Ratio* (YOR), serta kurang optimalnya kinerja lapangan penumpukan petikemas 217X. Hal ini harus dihindari karena akan menyebabkan terhambatnya kegiatan operasional dan bertambah besarnya *Truck Round Time* di Lapangan Penumpukan Petikemas. Permasalahan tersebut tentunya akan mengakibatkan penurunan kualitas pelayanan jasa dan kepuasan pengguna jasa terhadap perusahaan PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok.

Berdasarkan permasalahan diatas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian yang dituangkan dalam bentuk skripsi yang berjudul **“Pengaruh Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas 217X Terhadap *Truck Round Time* di PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok.”**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang telah penulis uraikan di atas, maka penulis mengidentifikasi permasalahan sebagai berikut:

1. Ketidaksiapan operator dan alat
2. Keterlambatan pelayanan *Lift-On* dan *Lift-Off*
3. *Truck Round Time* yang melebihi waktu ideal
4. Tingginya *Yard Occupancy Ratio* (YOR)
5. Kurang optimalnya kinerja lapangan penumpukan petikemas 217X

C. BATASAN MASALAH

Melihat luasnya pembahasan masalah dalam identifikasi masalah, maka batasan masalah yang penulis fokuskan pada:

1. *Truck Round Time* yang melebihi waktu ideal
2. Kurang optimalnya kinerja lapangan penumpukan petikemas 217X

D. RUMUSAN MASALAH

Dalam penelitian ini, penulis hanya membahas tentang masalah yang diangkat dalam judul skripsi yaitu “Pengaruh Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas 217X terhadap *Truck Round Time* di PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok. Untuk dapat menganalisis dan memecahkan masalah yang timbul maka penulis merumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Apakah ada pengaruh yang positif dan signifikan antara kinerja lapangan penumpukan petikemas 217X terhadap *Truck Round Time* yang melebihi waktu ideal di PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok?
2. Bagaimana cara mengoptimalkan kinerja lapangan penumpukan petikemas 217X PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah yang diuraikan, tujuan dari penelitian ini antara lain:

- a. Untuk mengetahui dan memahami apakah ada pengaruh yang positif dan signifikan antara kinerja lapangan penumpukan petikemas 217X terhadap *Truck Round Time* yang melebihi waktu ideal di PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok.

- b. Untuk mengetahui dan memahami cara mengoptimalkan kinerja lapangan penumpukan petikemas 217X PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok.

2. Manfaat Penelitian

Dalam penyusunan skripsi ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

- a. Aspek Teoritis

Secara teoritis hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan dan meningkatkan pengetahuan bagi insan maritim tentang pengaruh positif dan signifikan antara kinerja lapangan penumpukan petikemas 217X terhadap *Truck Round Time* yang melebihi waktu ideal serta cara mengoptimalkan kinerja lapangan penumpukan petikemas guna dijadikan bahan acuan untuk penelitian berikutnya sehingga dapat menghasilkan penelitian yang lebih baik.

- b. Aspek Praktis

Sebagai kontribusi atau masukan yang bermanfaat kepada PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok mengenai pengaruh positif dan signifikan antara kinerja lapangan penumpukan petikemas 217X terhadap *Truck Round Time* yang melebihi waktu ideal dan cara mengoptimalkan kinerja lapangan penumpukan petikemas guna memberikan pelayanan yang lebih baik kepada pengguna jasa.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Adapun maksud dari sistematika penulisan skripsi ini adalah untuk mempermudah penyusunan secara menyeluruh serta agar dapat lebih mudah memahami isi dari skripsi ini. Maka dari itu penyusunan skripsi ini disusun bab demi bab yang diuraikan sebagai berikut:

BAB I

PENDAHULUAN

Bab pendahuluan menguraikan tentang latar belakang permasalahan yang penulis teliti yakni mengenai pengaruh kinerja lapangan penumpukan petikemas 217X terhadap *Truck Round Time* di PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok. Terdapat identifikasi masalah seperti kurang siapnya

operator dan alat, keterlambatan pelayanan *Lift-On* dan *Lift-Off*, *Truck Round Time* yang melebihi waktu ideal, tingginya *Yard Occupancy Ratio* (YOR) serta kurang optimalnya kinerja lapangan penumpukan petikemas 217X. Selain itu terdapat pula batasan masalah, rumusan masalah, serta tujuan dan manfaat penelitian yakni mengetahui dan memahami mengenai pengaruh positif dan signifikan antara kinerja lapangan penumpukan petikemas 217X terhadap *Truck Round Time* yang melebihi waktu ideal serta cara mengoptimalkan kinerja lapangan penumpukan petikemas 217X PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok, kemudian diakhiri dengan sistematika penulisan yang digunakan untuk memudahkan peneliti dalam penyusunan skripsi yang sistematis.

BAB II

LANDASAN TEORI

Pada bab ini dikemukakan tentang tinjauan pustaka dan kerangka pemikiran yang memuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan termasuk didalamnya mengenai pengertian atau definisi operasional dan teori-teori dari hal-hal yang berkaitan dengan judul penelitian yakni “Pengaruh Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas 217X Terhadap *Truck Round Time* di PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok”, kemudian kerangka pemikiran yang menjelaskan mengenai keterkaitan variabel yang diteliti serta hipotesis dalam mengemukakan jawaban atau kesimpulan sementara yang diperoleh oleh penulis mengenai pokok permasalahan yang diteliti.

BAB III

METODE PENELITIAN

Dalam bab ini akan diuraikan mengenai metode yang digunakan oleh penulis dalam hal penulisan skripsi. Bab ini terdiri dari waktu dan tempat penelitian yang dilakukan pada saat penulis melaksanakan praktek darat di PT IPC

Terminal Petikemas Tanjung Priok, kemudian metode pendekatan yang penulis gunakan dalam penelitian ini yakni metode kuantitatif, sumber data yang digunakan yakni data primer dan sekunder, teknik pengumpulan data penelitian menggunakan teknik studi kuesioner (angket), observasi, studi pustaka dan studi dokumentasi, selain itu terdapat populasi, sampel, dan teknik sampling yang penulis gunakan yakni teknik *probability sampling* yang meliputi *simple random sampling* serta terdapat pula teknik analisa data yang digunakan dalam penelitian yang penulis teliti yakni analisis statistik deskriptif, uji validitas, uji reliabilitas, uji koefisien korelasi, analisis regresi linear sederhana, dan uji hipotesis menggunakan uji t.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini penulis memaparkan data mengenai hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan yang dipilih oleh penulis dalam rumusan masalah mengenai apakah ada pengaruh yang positif dan signifikan antara kinerja lapangan penumpukan petikemas 217X terhadap *Truck Round Time* yang melebihi waktu ideal serta cara mengoptimalkan kinerja lapangan penumpukan petikemas 217X di PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok, kemudian penulis menganalisis data yang ada kaitannya dengan permasalahan yang selanjutnya dilakukan pembahasan lebih lanjut sehingga dapat ditemukan penyebab timbulnya permasalahan. Selain itu penulis juga mengemukakan alternatif pemecahan masalah serta melakukan evaluasi terhadap pemecahan masalah tersebut demi mendapatkan hasil yang optimal.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini berisi kesimpulan serta saran yang merupakan pernyataan singkat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan masalah penelitian yang merupakan masukan untuk PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok

dalam mengatasi pengaruh kinerja lapangan penumpukan petikemas 217X terhadap *Truck Round Time* guna memberikan pelayanan yang lebih baik kepada pengguna jasa.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. PENGERTIAN/DEFINISI OPERASIONAL

Pada bab ini diuraikan landasan yang digunakan sebagai sumber teori yang dijadikan dasar dari penelitian. Sumber tersebut memberikan kerangka atau dasar untuk memahami latar belakang dari tumbuhnya permasalahan secara sistematis. Untuk memudahkan dalam memahami pengertian-pengertian yang penulis gunakan dalam skripsi ini, penulis membuat beberapa pengertian dan istilah yang diambil dari beberapa referensi buku, jurnal dan pendapat para ahli.

Berikut beberapa pengertian/definisi operasional yang berkaitan dengan judul skripsi yang penulis teliti yakni “Pengaruh Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas 217X terhadap *Truck Round Time* di PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok”.

1. Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas

a. Kinerja

Menurut Fancis Hutabarat dalam buku Analisis Kinerja Keuangan Perusahaan (2020:3) berpendapat bahwa kinerja merupakan hasil dari evaluasi terhadap pekerjaan yang sudah selesai dilakukan, hasil pekerjaan itu di bandingkan dengan standar yang telah ditetapkan bersama. Setiap pekerjaan yang sudah selesai dilakukan memerlukan penilaian atau pengukuran secara periodik.

Menurut Wulan Purnamasari dan Ika Widya Ardhyani dalam buku Manajemen Kinerja Industri (2021:11) menjelaskan bahwa kinerja merupakan hasil pekerjaan yang berhubungan signifikan dengan pencapaian tujuan strategis organisasi, kepuasan pelanggan dan memberikan kontribusi pada ekonomi.

Menurut Ashury Djamaluddin dalam buku Perencanaan Pelabuhan (2023:39) menjelaskan bahwa kinerja merupakan sesuatu yang dihasilkan

oleh perusahaan dalam periode tertentu dengan mengacu pada standard yang ditetapkan.

Dari pengertian para pakar diatas, maka dapat disimpulkan bahwa kinerja merupakan hasil dari evaluasi terhadap pekerjaan yang sudah selesai dilakukan oleh perusahaan dalam periode tertentu dengan mengacu pada standard yang ditetapkan.

b. Lapangan Penumpukan

Menurut Nur Rohmah, Andi Prasetiawan dan Winarno dalam buku Dasar-Dasar Kepelabuhan (2019:9) berpendapat bahwa Lapangan Penumpukan merupakan lapangan yang memiliki fungsi sama seperti gudang sebagai tempat untuk menyimpan atau meletakkan muatan yang tahan terhadap perubahan cuaca. Lapangan Penumpukan Lini 1 sama halnya seperti Gudang Lini 1, masih berada dalam pengawasan bea dan cukai dan belum menyelesaikan urusan bea dan cukai atas persyaratan lainnya.

Menurut Tri Mulyono dalam buku yang berjudul Sarana dan Prasarana Transportasi (2023:301) Lapangan Penumpukan Petikemas (*Container Yard*) merupakan Lapangan Penumpukan yang diperuntukkan sebagai tempat penyimpangan petikemas (*Container*), dimana petikemas (*Container*) disusun rapi memakai *top loader* atau *side loader* secara berbaris.

Menurut Ashury Djamaluddin dalam buku Manajemen Operasional Pelabuhan (2022:257) Lapangan Penumpukan atau *Container Yard* adalah lapangan untuk mengumpulkan, menyimpan dan menumpuk petikemas dimana petikemas yang berisi muatan diserahkan ke penerima barang dan petikemas kosong diambil oleh pengirim barang.

Berdasarkan pengertian dari para pakar diatas, maka penulis menyimpulkan Lapangan Penumpukan adalah lapangan yang memiliki fungsi untuk mengumpulkan, menyimpan dan menumpuk petikemas dimana petikemas yang berisi muatan diserahkan ke penerima barang dan petikemas kosong diambil oleh pengirim barang.

c. Petikemas

Menurut Wisnu Handoko dan Willem Thobias Fofid dalam buku yang berjudul Hukum Maritim dan Pengelolaan Lalu Lintas Angkutan Laut dan

Kepelabuhan (2020:103) menjelaskan bahwa petikemas (*container*) adalah bagian dari alat angkut yang berbentuk kotak serta terbuat dari bahan yang memenuhi syarat, bersifat permanen, dan dapat dipakai berulang-ulang, yang memiliki pasangan sudut serta dirancang khusus untuk memudahkan angkutan barang dengan satu atau lebih moda transportasi, tanpa harus dilakukan pemuatan kembali.

Menurut Thamrin dalam buku *Manajemen Perusahaan Pelayaran (Shipping Company Management)* (2022:111) *Container* (Petikemas) adalah satu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkut muatan yang ada di dalamnya.

Menurut Nugroho Dwi Priyohadi, Soedjono, Mudayat, Soedarmanto dan Juli Prastyorini dalam buku *Freight Forwarder* (2024:69) menjelaskan bahwa petikemas atau *container* merupakan gudang kecil yang berjalan untuk mengangkut barang dari satu tempat ke tempat lain harus bersama sama alat angkutnya yakni truk, kereta api, sampai yang dituju biasanya ke gudang eksportir dan importir.

Dari pengertian para pakar diatas, maka penulis menyimpulkan bahwa petikemas merupakan satu kemasan yang terbuat dari bahan yang memenuhi syarat, bersifat permanen, dan dapat dipakai berulang-ulang, dirancang untuk memudahkan angkutan barang dengan satu atau lebih moda transportasi dari satu tempat ke tempat lain.

Berdasarkan pengertian yang telah dijelaskan oleh para pakar diatas, maka kesimpulan yang dapat diambil oleh penulis mengenai kinerja lapangan penumpukan petikemas yakni hasil kerja dari suatu lapangan penumpukan yang memiliki fungsi mengumpulkan, menyimpan dan menumpuk suatu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu yang dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkut muatan yang ada di dalamnya yang disebut petikemas.

2. Truck Round Time (TRT)

Menurut Amin pada *Journal of Theoretical and Applied Information Tecnology* (2017:5) *Truck Round Time* yakni standar yang ditetapkan Terminal Petikemas dalam perhitungan waktu perputaran truk mulai dari truk

melakukan proses *gate-in* hingga truk dilakukan proses perpindahan *container* di Lapangan Penumpukan.

Menurut Intan Nurhaliza dan Dadang Suyadi S dalam Jurnal Logistik yang berjudul Analisis *Truck Round Time* di Lapangan Impor dalam Kegiatan *Delivery* di PT Mustika Alam Lestari (2020:31-36) berpendapat bahwa *Truck Round Time* yaitu lamanya waktu yang diperlukan oleh truk untuk mengambil petikemasnya di Lapangan Penumpukan Petikemas yang dihitung sejak truk tersebut memasuki dan dilayani oleh petugas *gate-in* sampai truk tersebut dilayani di *gate-out*.

Menurut Elmi Andika Nurohman, Muhamad Alfi Khoiruman dan Galih Satrio dalam Jurnal Kemaritiman dan Transportasi yang berjudul Optimalisasi *Truck Round Time* (TRT) pada Kegiatan *Import* atau *Delivery* di PT Terminal Petikemas Surabaya (2022:7-16) berpendapat bahwa *Truck Round Time* (TRT) merupakan standar yang diterapkan Terminal Petikemas mengenai perhitungan waktu perputaran truk yang dimulai dari melakukan proses *gate-in* hingga truk menuju Lapangan Penumpukan untuk dilakukan proses perpindahan *container* di Lapangan Penumpukan yang sudah ditentukan sampai truk keluar atau *gate-out*.

Berdasarkan penjelasan dari beberapa jurnal diatas, maka penulis menyimpulkan bahwa *Truck Round Time* (TRT) merupakan standar perhitungan waktu yang diperlukan oleh truk untuk mengambil petikemas di Lapangan Penumpukan Petikemas yang dihitung sejak truk melakukan *gate-in* kemudian dilakukan proses perpindahan *container* di Lapangan Penumpukan yang sudah ditentukan sampai truk keluar atau *gate-out*.

B. TEORI

1. Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas

a. Kinerja

Menurut Akhmad Fauzi, Rusdi Hidayat Nugroho dalam buku Manajemen Kinerja (2020:5-90) berpendapat bahwa kinerja dapat diukur dari kemampuan, kualitas, serta ketepatan waktu. Berikut terdapat faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja diantaranya:

1) Motivasi

Motivasi terdiri atas 3 faktor, yaitu:

a. Motif

Gaji cukup, kenyamanan kerja, rasa hormat, fasilitas memadai dan pemberlakuan kerja sesuai dengan aturan.

b. Harapan

Kerja yang menyenangkan, rasa ikut memiliki, disiplin waktu dan pemberian penghargaan.

c. Insentif intrinsik dan ekstrinsik (kepuasan internal dan eksternal)

Gaji dan upah, tunjangan dan promosi

2) Kemampuan

Kemampuan adalah suatu kapasitas kecakapan yang dimiliki dalam melaksanakan dan menyelesaikan suatu tugas yang bervariasi untuk kebutuhan organisasi yang terdiri atas:

a. Kemampuan analisis masalah

b. Kemampuan mengeluarkan ide-ide yang kreatif

c. Kemampuan berkomunikasi

d. Kemampuan membuat perencanaan kerja

e. Manajemen diri

Kinerja terbaik tidak hanya dihasilkan, tetapi juga dipelihara melalui manajemen kinerja yang terarah dan berkelanjutan. Fungsi utama manajemen kinerja diantaranya:

1) Perencanaan Kinerja

a. Menetapkan tujuan dan sasaran kinerja yang spesifik

b. Mengidentifikasi indikator kinerja kunci (*Key Performance Indicator*)

c. Menyusun rencana aksi untuk mencapai tujuan

2) Pengukuran dan *Monitoring* Kinerja

a. Melakukan pengukuran kinerja secara rutin

b. Menggunakan alat dan metode pengukuran yang relevan

c. Memantau *progress* terhadap tujuan yang telah ditetapkan

3) Evaluasi Kinerja

a. Menganalisis hasil pengukuran dan mencocokkan dengan tujuan awal

b. Menilai pencapaian individu, tim dan organisasi

c. Mengidentifikasi kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman

- 4) Umpan Balik (*Feedback*)
 - a. Memberikan umpan balik konstruktif kepada individu atau tim
 - b. Membahas pencapaian kinerja dan area perbaikan
 - c. Mendorong komunikasi terbuka dan dialog
- 5) Pengembangan Kinerja
 - a. Mengidentifikasi kebutuhan pelatihan dan pengembangan
 - b. Menyusun rencana pengembangan individu atau tim
 - c. Mendukung pertumbuhan dan peningkatan kompetensi
- 6) Pengakuan dan Penghargaan
 - a. Mengakui dan memberikan apresiasi terhadap pencapaian yang baik
 - b. Memberikan insentif dan penghargaan di lingkungan kerja
- 7) Manajemen Kinerja Tim
 - a. Mendorong kerja sama dan kolaborasi di antara anggota tim
 - b. Menetapkan ekspektasi kinerja kelompok
 - c. Menilai dan *manage* dinamika tim
- 8) Pengelolaan Kinerja Karyawan
 - a. Mengelola performa individu melalui pemantauan dan pembinaan
 - b. Mengidentifikasi peluang untuk peningkatan produktivitas
 - c. Menetapkan tujuan yang sesuai dengan peran dan tanggung jawab
- 9) Adaptasi dan Inovasi
 - a. Mendorong organisasi untuk beradaptasi dengan perubahan lingkungan
 - b. Merangsang inovasi dalam mencapai efisiensi dan keunggulan bersaing
- 10) Pelaporan dan Transparansi
 - a. Melakukan pelaporan kinerja secara berkala
 - b. Menjaga transparansi terkait pencapaian tujuan dan hasil evaluasi
 - c. Memfasilitasi pertanggung jawaban dan komunikasi organisasi

Menurut Ashury Djamaluddin dalam buku Manajemen Operasional Pelabuhan (2022:257) menjelaskan bahwa kinerja lapangan penumpukan petikemas mengacu kepada efisiensinya operasional dan efektivitas penanganan dan penyimpanan petikemas di Terminal Petikemas. Aspek-

aspek yang dapat mempengaruhi kinerja lapangan penumpukan petikemas antara lain:

- 1) Efisiensi penanganan, yakni bagaimana petikemas dimuat dan diturunkan ke kendaraan seperti truk.
- 2) Manajemen ruang penyimpanan, pastikan petikemas ditempatkan dan disimpan dengan benar untuk memaksimalkan pemanfaatan ruang dan memungkinkan akses cepat.
- 3) Keselamatan, memastikan petikemas disimpan dan ditangani dengan aman untuk menghindari kerusakan dan kecelakaan selama proses penanganan.
- 4) Sistem informasi dan teknologi, penggunaan sistem teknologi informasi berguna untuk meningkatkan efisiensi operasional di Lapangan Penumpukan Petikemas.

Dari teori para pakar diatas, maka dapat disimpulkan bahwa kinerja dapat diukur dari kemampuan, kualitas, serta ketepatan waktu. Faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja yakni motivasi dan kemampuan. Kinerja terbaik tidak hanya dihasilkan, tetapi juga dipelihara melalui manajemen kinerja yang terarah dan berkelanjutan, terdapat fungsi utama manajemen kinerja yakni perencanaan kinerja, pengukuran dan *monitoring* kinerja, evaluasi kinerja, umpan balik, pengembangan kinerja, pengakuan dan penghargaan, manajemen kinerja, pengelolaan kinerja karyawan, adaptasi dan inovasi serta pelaporan dan transparansi. Kemudian aspek-aspek yang dapat mempengaruhi kinerja yakni efisiensi penanganan, manajemen ruang penyimpanan, keselamatan untuk menghindari kerusakan dan kecelakaan selama proses penanganan serta sistem informasi dan teknologi yang berguna untuk meningkatkan efisiensi operasional.

b. Lapangan Penumpukan

Hal-hal yang berpengaruh pada penggunaan luasan Lapangan Penumpukan (*Container Yard*) menurut Ashuri Djamaluddin dalam buku Manajemen Operasional Pelabuhan (2022:311), diantaranya:

- 1) *Slot Booking*, merupakan pemesanan *slot* yang tersedia di CY (*Container Yard*) untuk *stack container*.

- 2) *Yard Planning*, merupakan perencanaan lapangan untuk semua kegiatan di Lapangan Penumpukan/CY atau merencanakan jadwal layanan penanganan petikemas.
- 3) *Open Stack*, merupakan suatu kegiatan waktu dibukanya penerimaan *container* untuk di *stack* di CY untuk dimuat ke atas kapal berdasarkan tujuan dan biasanya sebelum 5 hari kedatangan kapal (tergantung dari terminal petikemas itu sendiri).
- 4) *Yard Allocation*, merupakan dokumen sebuah gambaran lapangan/CY yang berisikan blok dan *slot* yang sudah di *booking*/ di jadwalkan untuk muatan kapal yang akan bersandar.
- 5) *Jadwal Windows*, merupakan jadwal kapal yang akan sandar di dermaga dan jumlah kegiatan yang dilakukan kapal (bongkar muat) dalam periode waktu (1 bulan) dan biasanya dapatkan (*meeting*) pada akhir bulan.
- 6) *Closing Time*, merupakan waktu yang ditentukan sebagai batas akhir penerimaan petikemas ekspor/muatan di Lapangan Penumpukan Terminal Petikemas.

Penentuan alokasi petikemas di *Container Yard* harus memperhitungkan faktor- faktor yang mempengaruhi peletakan suatu petikemas, antara lain:

- 1) Dimensi ukuran petikemas dalam (TEUs)
- 2) Jenis petikemas
- 3) Muatan khusus/muatan berbahaya
- 4) Berat petikemas
- 5) Tujuan petikemas
- 6) Jadwal kapal pengangkut (*closing time*)

Jenis peralatan bongkar muat petikemas yang terdapat di Lapangan Penumpukan Petikemas diantaranya:

- 1) *Rubber Tyred Gantry* (RTG) adalah alat untuk menumpuk/menyusun petikemas di Lapangan Penumpukan (*Container Yard*). Alat ini dapat bergerak bebas di Lapangan Penumpukan. RTG mempunyai 4,8 atau 16 roda yang terbuat dari karet, mempunyai lebar/*span* umumnya selebar 6 *rows container* dan mampu menumpuk antara 4 *tiers* sampai 7 *tiers container*.

- 2) *Reach Stacker* (RS) merupakan peralatan bongkar muat petikemas yang digunakan untuk membongkar atau menyusun petikemas sampai dengan ketinggian 5 tiers. Kecepatan *travel* mencapai 20-35 km/jam tanpa beban dan antara 15–25 km/jam dengan beban. Kapasitas daya angkat antara 35 sampai 55 ton. Mampu memperlakukan operasi *Lift-On* atau *Lift-Off* sebanyak 8–15 cycle per jam (tergantung jarak tempuh).
- 3) *Top Loader (Lift Truck)* adalah alat yang digunakan untuk bongkar muat petikemas di Lapangan Penumpukan, tipe lain dari *top loader* ada yang disebut dengan *front end loader* dan *side end loader*. *Top loader* dapat digunakan untuk *handling* dan *stacking* petikemas isi/kosong serta *transfer* inter moda khususnya untuk muatan ke/dari kereta api. *Top loader* mempunyai *spreader* yang sama seperti *Reach Stacker* dengan sistem kerjanya menggunakan *telescopic*, namun *Top Loader* tidak dapat melakukan *stacking* sampai 2 row.
- 4) *Side Container Loader* alat ini berkapasitas antara 7,5 ton sampai 10 ton sebagai konstruksi dasar dengan pergantian perangkat *fork* (garpu) yang menjadi *spreader* untuk mengangkat petikemas kosong. Penggerak utama adalah menggunakan mesin diesel dan untuk pengangkatan lainnya menggunakan *hidrolik system*. Pengoperasiannya hanya berkemampuan 1 *stacking row* dengan 3-7 level untuk petikemas kosong.

Menurut Ashury Djamaluddin dalam buku Perencanaan Pelabuhan dan Terminal Petikemas (2023:105-106) menjelaskan bahwa pemeliharaan dimaksudkan untuk mendapat jaminan produktivitas dan kualitas, dengan menjaga *availibilitas performance* fasilitas dan peralatan, dengan biaya semurah mungkin, melalui upaya peningkatan efektivitas penggunaan sumber daya. Secara umum pemeliharaan dapat dikelompokkan menjadi tiga kategori utama sebagai berikut:

- 1) Pemeliharaan Pencegahan
- 2) Pemeliharaan Perbaikan
- 3) Pemeliharaan Peningkatan

Dari teori para pakar diatas, penulis menyimpulkan bahwa terdapat hal-hal yang berpengaruh pada penggunaan luasan Lapangan Penumpukan

(*Container Yard*) diantaranya *slot booking*, *yard planning*, *open stack*, *yard allocation*, jadwal *windows*, dan *closing time*. Dalam menentukan alokasi petikemas di *Container Yard* harus memperhitungkan faktor- faktor yang mempengaruhi peletakan suatu petikemas, antara lain dimensi ukuran petikemas dalam (TEUs), jenis petikemas, muatan khusus/muatan berbahaya, berat petikemas, tujuan petikemas dan jadwal kapal pengangkut (*closing time*).

Jenis peralatan bongkar muat petikemas yang terdapat di Lapangan Penumpukan Petikemas yakni *Rubber Tyred Gantry* (RTG), *Reach Stacker* (RS), *Top Loader (Lift Truck)*, dan *Side Container Loader*. Peralatan bongkar muat petikemas harus ada pemeliharaan, hal ini dimaksudkan untuk mendapat jaminan produktivitas dan kualitas, dengan menjaga *availabilitas performance* fasilitas dan peralatan, dengan biaya semurah mungkin, melalui upaya peningkatan efektivitas penggunaan sumber daya. Maka dari itu pemeliharaan peralatan sangat penting agar kinerja dari peralatan berjalan optimal.

c. Petikemas

Menurut Capt. H. Moh Aziz Rohman dalam buku *Penanganan dan Pengaturan Muatan Untuk Diklat ANT-III* (2019:8-16) menjelaskan bahwa *container* memiliki keuntungan dalam pemakaian sistem *container*:

- 1) Proses bongkar muat berjalan lebih cepat (menghemat waktu singgah kapal di pelabuhan)
- 2) Mencegah pencurian terhadap muatan
- 3) Muatan terlindung dari cuaca dan muatan bongkar tetap jalan walaupun hujan, salju, dan sebagainya
- 4) Muatan tidak bergelak, terikat dengan baik di dalam *container*
- 5) Langsung dapat muat bongkar dari/ke *trailer*

Ukuran muatan dalam bongkar muat kapal *container* dinyatakan dalam satuan *Twenty Foot Equivalent Unit* (TEU), oleh karena ukuran standar *container* dimulai dari panjang 20 *feet*, maka satu *container* 20 *feet* dinyatakan sebagai 1 TEU dan petikemas 40 *feet* dinyatakan sebagai 2 TEU atau sering dinyatakan dalam *Forty Footer Equivalent Unit* (FEU).

Berikut ukuran petikemas 20 *feet* dan 40 *feet*:

- 1) Ukuran 20 kaki atau (20 *footer container*), dengan ukurannya:

Panjang	= 6,06 m
Lebar	= 2,44 m
Tinggi	= 2,44 m atau 2,59 m
Volume	= 31,04 m ³ atau 33,58 m ³
Berat kosong	= 2,810 atau 2,860 kg

- 2) Ukuran 40 kaki (40 *footer container*), dengan ukuran:

Panjang	= 12,19 m
Lebar	= 2,44 m
Tinggi	= 2,59 m atau 2,74 m
Volume	= 67,83 m ³ atau 72,22 m ³
Berat kosong	= 2,040 atau 1,720 kg

Petikemas dibuat untuk memuat dan mengangkut semua jenis barang produksi industri maupun agraria, dan menciptakan daya tampung muatan dalam satu petikemas yang cukup tinggi volumenya dan dapat diangkut dengan cepat dan mudah dari kapal atau sebaliknya.

Terdapat keuntungan memakai petikemas, diantaranya:

- 1) Cepat dan ekonomis dalam menangani petikemas, terutama dalam bongkar muat petikemas di pelabuhan atau *Interface*.
- 2) Keamanan terhadap kerusakan dan percurian lebih terjaga, terutama untuk barang-barang kecil atau berharga.
- 3) Pembungkus barang tidak perlu terlalu kuat, karena tumpukan (*Stacking*) dapat dibatasi setinggi dalamnya petikemas.

Terdapat pula kerugian memakai petikemas, diantaranya:

- 1) Kapal petikemas mahal (lebih mahal dari kapal barang biasa).
- 2) Harus dibuat terminal khusus untuk bongkar muat petikemas dan harus menggunakan peralatan khusus untuk mengangkut dan menumpuknya.
- 3) Jalan-jalan yang ada harus disesuaikan untuk pengangkutan petikemas.
- 4) Dapat terjadi ketidakseimbangan dalam perdagangan antar negara, bila suatu negara tidak cukup persediaan petikemasnya.

Menurut Ashury Djamaluddin dalam buku Manajemen Operasional Pelabuhan (2022:249-253) menjelaskan bahwa terdapat beberapa jenis petikemas yang sering kali digunakan di Pelabuhan antara lain sebagai berikut:

1) *Dry Storage*

Petikemas jenis ini digunakan untuk mengangkut *general cargo* yang tidak memerlukan pengaturan *temperature*, ventilasi dan kondisi khusus lainnya.

2) *Flat Rack Container*

Petikemas *Flat Rack* adalah jenis petikemas yang tidak punya dinding dan tidak punya atap.

3) *Open Top Container*

Petikemas ini memiliki atap yang konvertibel yang bisa dibuka di bagian atasnya ditutup terpal sebagai pengganti mantel.

4) *Refrigerated ISO Container (Reefer)*

Petikemas ini memiliki alat pendinginan yang suhunya bisa terkontrol hingga suhu paling rendah.

Menurut Evada Rustina, Tegar Rismatulloh, Rahmat Yusup, Agus Kurniawan dan Ridho Sultomi dalam buku yang berjudul Bongkar Muat Petikemas Masa Depan Ekonomi Cerah (2024:83) menjelaskan bahwa terdapat beberapa metode untuk meningkatkan produktivitas bongkar muat petikemas adalah sebagai berikut:

1) Perbaikan alat bongkar muat

Alat ini diperbarui untuk memenuhi kebutuhan pelayanan pelanggan. Untuk menjaga produktivitas terminal petikemas, peralatan bongkar muat yang andal diperlukan karena kapal semakin besar dan membawa lebih banyak muatan.

2) Optimalisasi Proses Bongkar Muat

Meningkatkan proses bongkar muat petikemas dapat meningkatkan efisiensi dan produktivitas. Analisis biaya transaksi, contohnya, dilakukan untuk mengetahui berapa banyak biaya yang berlaku di Pelabuhan tertentu sehingga analisis lanjutan dapat dilakukan untuk mengoptimalkan biaya di Pelabuhan tersebut.

3) Pengembangan Sumber Daya Manusia

Pelatihan dan pengembangan keterampilan bagi karyawan dapat meningkatkan produktivitas bongkar muat petikemas.

4) Pembangunan Pelabuhan

Pelabuhan kontemporer dengan fasilitas yang memadai dapat meningkatkan produktivitas bongkar muat petikemas dan mengurangi waktu tunggu kapal.

5) Pemeliharaan Alat Bongkar Muat Petikemas

Pemeliharaan rutin alat bongkar muat petikemas membantu menjaga kinerjanya dan mencegah kerusakan yang dapat mengurangi produktivitas.

Menurut Junaidi dalam buku Manajemen Fasilitas Pelabuhan dan Perawatan (2023:39-47) menjelaskan bahwa terdapat beberapa cara perawatan dan pemeliharaan bongkar muat yakni:

1) Pemeliharaan Terencana (*Plan Maintenance*)

a. Perawatan Pencegahan (*Preventive Maintenance*)

Jenis perawatan pencegahan dibedakan menjadi:

(1) Perawatan rutin (*Routine Maintenance*)

Adalah kegiatan pemeliharaan dan perawatan yang dilakukan secara rutin, misalnya setiap hari.

(2) Perawatan periodik (*Periodic Maintenance*)

Adalah kegiatan perawatan dan pemeliharaan yang dilakukan secara periodik atau dalam jangka waktu tertentu, misalnya satu minggu sekali, setiap bulan sekali, ataupun setiap satu tahun sekali.

b. Perawatan Korektif (*Corrective Maintenance*)

Adalah pemeliharaan yang dilakukan secara berulang atau pemeliharaan yang dilakukan untuk memperbaiki suatu bagian (termasuk penyetelan dan reparasi) yang telah terhenti untuk memenuhi suatu kondisi yang bisa diterima. Selain itu pemeliharaan ulang yang terjadi akibat peralatan yang rusak dan harus segera diperbaiki karena keadaan darurat atau karena merupakan sebuah prioritas utama.

2) Pemeliharaan Tak Terencana (*Unplanned Maintenance*)

Adalah pemeliharaan darurat yang didefinisikan sebagai pemeliharaan dimana perlu sesegera dilaksanakan tindakan untuk mencegah akibat yang serius, misal kerusakan besar pada peralatan.

Berdasarkan teori dari para pakar diatas, maka penulis menyimpulkan bahwa petikemas dibuat untuk memuat dan mengangkut semua jenis barang produksi industri maupun agraria, dan menciptakan daya tampung muatan dalam satu petikemas yang cukup tinggi volumenya dan dapat diangkut dengan cepat dan mudah dari kapal atau sebaliknya. Ukuran dari petikemas itu sendiri yang umum digunakan memiliki ukuran standard yaitu ukuran 20 *feet* dan 40 *feet*.

Kemudian terdapat beberapa jenis petikemas yang sering dipakai di Lapangan Penumpukan Petikemas yakni *dry Storage*, *flat rack container*, *open top container*, *open top container*, *refrigerated ISO container (reefer)* serta metode untuk meningkatkan produktivitas bongkar muat petikemas diantaranya perbaikan alat bongkar, optimalisasi proses bongkar muat, optimalisasi Sumber Daya Manusia, pembangunan pelabuhan dan pemeliharaan alat bongkar muat petikemas. Pemeliharaan dan perawatan peralatan bongkar muat dibagi menjadi pemeliharaan terencana dan pemeliharaan tidak terencana, sedangkan perawatan peralatan dibagi menjadi perawatan pencegahan dan perawatan korektif.

Kesimpulan yang dapat penulis ambil dari teori para pakar diatas yaitu kinerja lapangan penumpukan petikemas mengacu pada efisiensinya operasional dan efektivitas penanganan dan penyimpangan petikemas di Lapangan Penumpukan Petikemas. Terdapat Aspek-aspek yang dapat mempengaruhi kinerja lapangan penumpukan petikemas antara lain yakni efisiensi penanganan, manajemen ruang penyimpanan, keselamatan, serta sistem informasi dan teknologi.

Selanjutnya yang harus diperhatikan yakni pemeliharaan dan perawatan alat, hal ini dimaksudkan untuk mendapat jaminan produktivitas dan kualitas, dengan menjaga *availibilitas performance* fasilitas dan peralatan, dengan biaya semurah mungkin, melalui upaya peningkatan efektivitas penggunaan sumber daya. Kinerja lapangan penumpukan petikemas harus didukung

dengan kinerja peralatan yang optimal agar kegiatan operasional di Lapangan Penumpukan Petikemas dapat berjalan lancar.

2. *Truck Round Time (TRT)*

Intan Nurhaliza dan Dadang Suyadi S dalam Jurnal Logistik yang berjudul Analisis *Truck Round Time* di Lapangan Impor dalam Kegiatan *Delivery* di PT Mustika Alam Lestari (2020:31-36) berpendapat bahwa tingkat pelayanan yang cepat sangat berpengaruh terhadap optimalnya *Truck Round Time*, semakin cepatnya *Truck Round Time* maka semakin optimal proses operasional di Lapangan Penumpukan Petikemas. Sebaliknya apabila semakin lama *Truck Round Time* maka semakin tidak optimalnya proses operasional di Lapangan Penumpukan Petikemas, kondisi ini perlu dihindari karena *Truck Round Time* merupakan indikator dari efisiensinya kegiatan operasional di Lapangan Penumpukan Petikemas.

Menurut Elmi Andika Nurohman, Muhamad Alfi Khoiruman, Galih Satriyo dalam Jurnal Kemaritiman dan Transportasi yang berjudul Optimalisasi *Truck Round Time (TRT)* pada Kegiatan *Import/Delivery* di PT Terminal Petikemas Surabaya (2022:7-16) berpendapat bahwa standar waktu *Truck Round Time* sangat penting karena dapat mempengaruhi kegiatan operasional dan pelayanan yang diberikan perusahaan kepada pengguna jasa. Jika *Truck Round Time* tidak sesuai dengan standar waktu yang ditentukan perusahaan maka akan mengakibatkan terhambatnya kegiatan operasional dan menurunnya loyalitas pengguna jasa kepada perusahaan.

Terdapat faktor penyebab dari *Truck Round Time* yang melebihi standar waktu yang telah ditentukan perusahaan yakni:

- a. Faktor kepadatan di Lapangan Penumpukan Petikemas
- b. Faktor alat
- c. Faktor Sumber Daya Manusia (SDM)
- d. Faktor alam

Dampak negatif dari truk yang melebihi standar waktu yang ditentukan diantaranya yakni:

- a. Terganggunya aktivitas bongkar dan muat

Truck Round Time yang melebihi standar waktu di Lapangan Penumpukan Petikemas akan menyebabkan antrian panjang truk sehingga mengakibatkan kemacetan dan dapat mengganggu aktivitas bongkar muat

di Lapangan Penumpukan Petikemas, kondisi seperti ini akan berdampak pada tersendatnya kegiatan operasional yang diberikan perusahaan kepada pengguna jasa.

b. Loyalitas pelanggan menurun

Waktu perputaran truk yang melebihi standar waktu akan mengganggu kecepatan pelayanan kegiatan operasional di Lapangan Penumpukan petikemas, sehingga akan mengakibatkan resiko tidak puasnya jasa yang diberikan perusahaan kepada pengguna jasa.

Menurut Amin dalam *Journal of Theoretical and Applied Information Technology* (2017:5) menjelaskan bahwa terdapat perhitungan *Truck Round Time* yakni diantaranya sebagai berikut:

$$W_{TRT} = W_{stack/unstack} - W_{gate\ in} \quad (2.1)$$

Dimana:

W_{TRT} : Waktu TRT

$W_{stack/unstack}$: Waktu saat truk dilakukan proses penumpukan/pengambilan kontainer di Lapangan Penumpukan (CY)

$W_{gate\ in}$: Waktu saat truk masuk

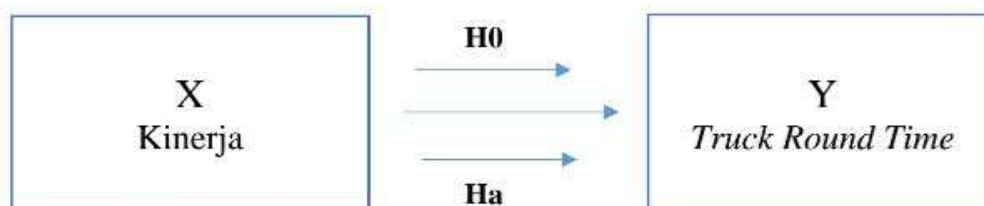
Berdasarkan teori dari jurnal dan pakar diatas, maka penulis menyimpulkan bahwa waktu ideal *Truck Round Time* sangat penting karena dapat mempengaruhi kegiatan operasional dan pelayanan yang diberikan perusahaan kepada pengguna jasa. Jika *Truck Round Time* tidak sesuai dengan waktu ideal yang ditentukan perusahaan maka akan mengakibatkan terhambatnya kegiatan operasional dan menurunnya loyalitas pengguna jasa kepada perusahaan.

Ada beberapa faktor penyebab dari *Truck Round Time* yang melebihi standar waktu yang telah ditentukan perusahaan yakni faktor kepadatan di Lapangan Penumpukan Petikemas, faktor alat, faktor Sumber Daya Manusia (SDM) dan faktor alam. Tingkat pelayanan yang cepat sangat berpengaruh terhadap optimalnya *Truck Round Time*, karena *Truck Round Time* merupakan indikator dari efisiensinya kegiatan operasional di Lapangan Penumpukan Petikemas.

C. KERANGKA PEMIKIRAN

Kerangka pemikiran merupakan dasar pemikiran dari penelitian yang menjelaskan pola hubungan antara variabel yang ingin diteliti yaitu hubungan antara variabel independen (X) dan Variabel dependen (Y). Untuk dapat memaparkan pembahasan dari skripsi ini, penulis membuat suatu kerangka pemikiran terhadap hal-hal yang menjadi pembahasan pokok mengenai permasalahan yang penulis teliti.

Pengaruh Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas 217X Terhadap *Truck Round Time* di PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok



Keterangan:

1. Variabel Independen (X) : Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas 217X
2. Variabel Dependen (Y) : *Truck Round Time*

D. HIPOTESIS

Hipotesis adalah jawaban sementara dari suatu permasalahan yang dihadapi dan bersifat praduga karena masih harus dibuktikan kebenarannya. Dengan demikian penelitian ini dilakukan untuk mengetahui pengaruh kinerja lapangan penumpukan petikemas 217X terhadap *Truck Round Time* di PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok. Berikut perumusan hipotesis dari penelitian ini:

- Ha : Terdapat pengaruh antara kinerja lapangan penumpukan petikemas 217X terhadap *Truck Round Time* yang melebihi waktu ideal di PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok.
- Ho : Tidak terdapat pengaruh kinerja lapangan penumpukan petikemas 217X terhadap *Truck Round Time* yang melebihi waktu ideal di PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan pada saat penulis melaksanakan praktek darat di PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok, terhitung mulai tanggal 12 Februari 2023 sampai dengan 06 Agustus 2023.

2. Tempat dan Profil Perusahaan

Penulis melakukan penelitian di PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok. Berikut data-data mengenai perusahaan PT IPC Terminal Tanjung Priok:

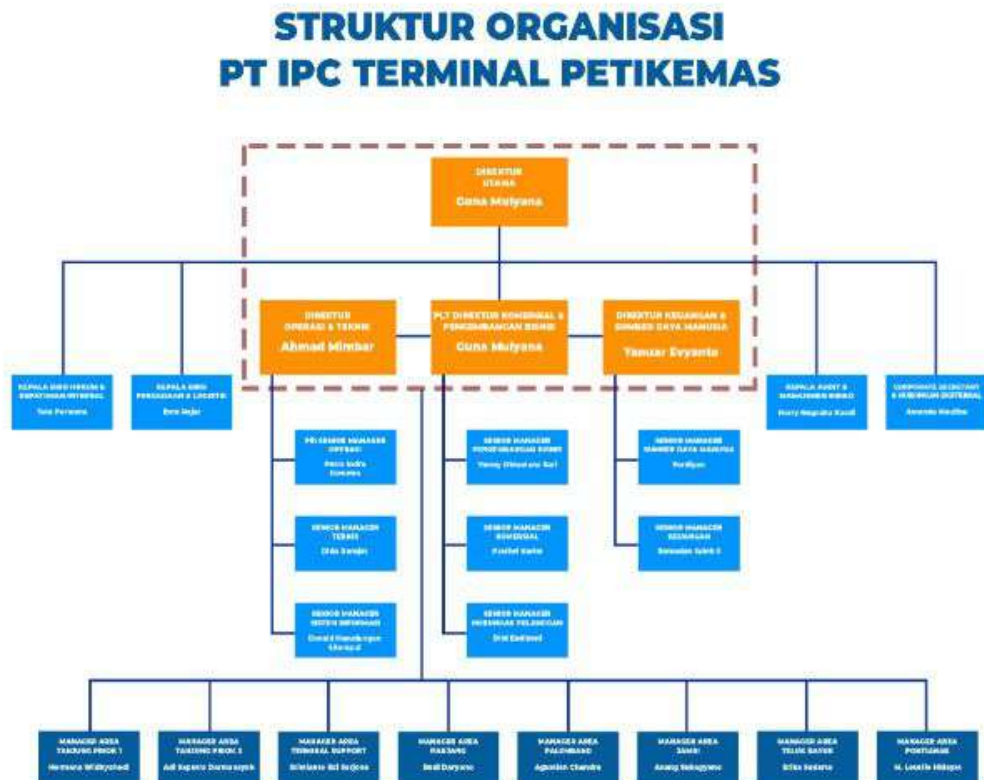
a. Tempat Kedudukan Formal

Nama Perusahaan	: PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok
Alamat	: Gedung Terminal Operasi 3, Lantai 2&3, Jl. Raya Pelabuhan No.23, Tanjung Priok Jakarta Utara, Daerah khusus Ibu Kota Jakarta 14310
Telephone	: 0214301080
Whatsapp	: 08111135535
Email	: corp_sec@ipctpk.co.id
Website	: https://www.ipctpk.co.id/
Jenis Usaha	: Kegiatan Pengusahaan di Pelabuhan
Tahun berdiri	: 2013
Direktur Utama	: Guna Mulyana
Direktur Operasi dan Teknik	: Ahmad Mimbar
Direktur Keuangan & SDM	: Yanuar Evyanto
Dewan Komisaris utama	: Muarip
Manajer ATS	: Kristianto Edi Sarjono

b. Struktur Organisasi

Organisasi berfungsi sebagai alat pengendalian dalam manajemen, agar pembagian tugas dan wewenang masing-masing bagian jelas dan sesuai dengan fungsinya. Adapun struktur organisasi PT IPC Terminal Petikemas yakni:

Gambar 3.1
Struktur Organisasi PT IPC Terminal Petikemas



Sumber: PT IPC Terminal Petikemas

PT IPC Terminal Petikemas merupakan operator terminal yang memberikan pelayanan petikemas dengan sistem jaringan yang terintegrasi antar pelabuhan dan dikelola secara profesional. Pada tahun 2019, PT IPC Terminal Petikemas telah beroperasi di 6 (enam) pelabuhan yang tersebar serta Indonesia Bagian Barat dan Tengah, yaitu Pelabuhan Tanjung Priok (Jakarta) Pelabuhan Pontianak (Kalimantan Barat), Pelabuhan Panjang (Lampung), Pelabuhan Palembang (Palembang), Pelabuhan Teluk Bayur (Padang) dan Pelabuhan Jambi (Jambi).

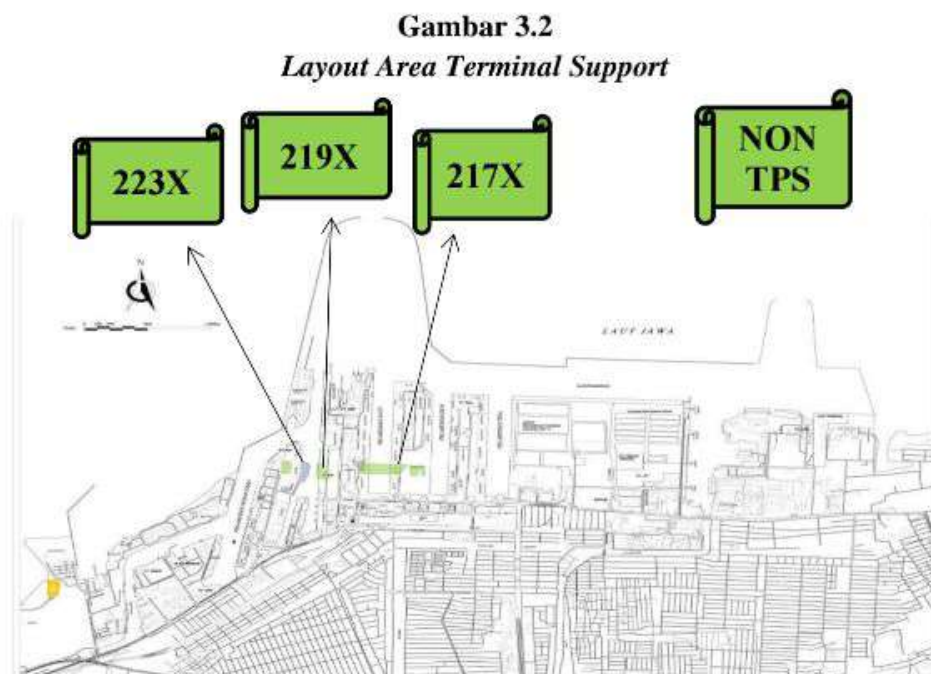
PT IPC Terminal Petikemas didirikan pada tanggal 10 Juli 2013, merupakan salah satu anak perusahaan dari PT Pelindo Terminal Petikemas

yang memiliki jasa layanan yang didukung oleh fasilitas modern dan handal serta didukung sumber daya manusia profesional sehingga perusahaan mampu memenuhi ekspektasi para pemangku kepentingan yang mendorong arus pertumbuhan perdagangan Indonesia.

PT IPC Terminal Petikemas sendiri sebagai penyedia pelayanan jasa terminal petikemas antar pulau dan internasional menyediakan berbagai pelayanan kepada para pengguna jasa. Layanan yang diberikan oleh PT IPC Terminal Petikemas antara lain adalah layanan kegiatan *stevedoring*, *haulage*, jasa penumpukan, *receiving/delivery* dan jasa petikemas lainnya.

Di Pelabuhan Tanjung Priok, PT IPC Terminal Petikemas memiliki 3 (tiga) Area Operasi Terminal Petikemas, yaitu Area Tanjung Priok I, Area Tanjung Priok II, dan *Area Terminal Support* yang merupakan bagian dari Area operasi Terminal Petikemas yaitu area Tanjung Priok II (Lini 2) untuk mendukung segala kegiatan yang berlangsung dalam Pelabuhan Tanjung Priok.

Berikut merupakan *Layout Area Terminal Support*, Spesifikasi Lapangan Penumpukan Petikemas *Area Terminal Support*, *Reefer Plug* dan Peralatan Bongkar Muat Petikemas *Area Terminal Support* di PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok diantaranya:



Sumber: PT IPC Terminal Petikemas

Area Terminal Support memiliki Lapangan Non TPS yang terdiri dari Lapangan Penumpukan Petikemas 217X, 219X dan 223X. Non TPS sendiri yakni bukan Tempat Penimbunan Sementara, sehingga petikemas yang ada di Lapangan Penumpukan Petikemas harus segera diambil agar tidak ditumpuk terlalu lama.

Gambar 3.3
Spesifikasi Lapangan Penumpukan Petikemas *Area Terminal Support*

Non TPS	217 X	219 X	223X
Luas	43.827 M ²	14.579 M ²	9.624 M ²
Ground Slot	939 GS	217 GS	159 GS
CY Capacity	4.710 Teus	661 Teus	623 Teus
Kegiatan	Extend Storage Yard, Reefer Plug	Stuffing/Stripping, Extend Storage Yard	Extend Storage Yard

Sumber: PT IPC Terminal Petikemas

Selain *layout* terdapat pula spesifikasi dari Lapangan Penumpukan Petikemas *Area Terminal Support* yakni untuk Lapangan 217X luas lapangan 43.827 m², *Ground Slot* 939 GS, *Container Yard Capacity* 4.710 TEUs, dan kegiatannya *Extend Storage Yard* (ESY) atau perpindahan barang dari Area Tanjung Priok 2 ke *Area Terminal Support* serta *reefer plug*. Untuk Lapangan 219X luas lapangan 14.579 m², *Ground Slot* 217 GS, *Container Yard Capacity* 661 TEUs, dan kegiatannya *stuffing* atau *stripping* yang merupakan kegiatan memasukan dan mengeluarkan barang dari dan kedalam petikemas serta *Extend Storage Yard* (ESY) atau perpindahan barang dari Area Tanjung Priok 2 ke *Area Terminal Support*. Kemudian untuk Lapangan 223X luas lapangan 9.624 m², *Ground Slot* 159 GS, *Container Yard Capacity* 623 TEUs, dan kegiatannya *Extend Storage Yard* (ESY) atau perpindahan barang dari Area Tanjung Priok 2 ke *Area Terminal Support*.

Gambar 3.4
Reefer Plug Area Terminal Support

Kapasitas Plug Efektif	Lapangan	Kapasitas (KVA)
25 Plug	217 X	380

Sumber: PT IPC Terminal Petikemas

Fasilitas *reefer plug* merupakan fasilitas yang disediakan oleh *Area Terminal Support* khusus untuk petikemas atau *container reefer*. Petikemas atau *container reefer* sendiri adalah petikemas yang memiliki suhu khusus untuk muatan yang dibawanya seperti buah-buahan, daging, ikan, sayuran, serta produk makanan lainnya yang tidak bisa disimpan lama. Sehingga fungsi petikemas atau *container reefer* untuk menjaga kondisi suhu didalam ruangan petikemas.

Gambar 3.5
Peralatan di Lapangan Penumpukan Petikemas Area Terminal Support

Jenis Alat	Lapangan			Keterangan
	217 X	219 X	223 X	
RTGC (Unit)	4	-	1	-
RS (Unit)	1	1	1 (mobile)	RS Mobile dari Lapangan 219X ke 223X
SL (Unit)	1	-	-	-
Forklift 3 ton (Unit)	-	1	1 (mobile)	Forklift 3 Ton Mobile dari Lapangan 225X/219X ke 221X/223X untuk kegiatan behandle
Forklift 5 ton (Unit)	-	1 (mobile)	-	Forklift 5 Ton Mobile dari Lapangan 225X ke 219X

Sumber: PT IPC Terminal Petikemas

Peralatan bongkar muat yang terdapat di *Area Terminal Support* diantaranya untuk Lapangan 217X terdapat *Rubber Tyred Gantry Crane* (RTGC) sebanyak 4 unit, *Reach Stecker* (RS) sebanyak 1 unit, serta *Side Loader* (SL) sebanyak 1 unit. Untuk Lapangan 219X terdapat *Reach Stecker* (RS) sebanyak 1 unit, *Forklift* 3 ton sebanyak 1 unit serta *Forklift* 5 ton sebanyak 1 unit. Kemudian Lapangan

223X terdapat *Rubber Tyred Gantry Crane* (RTGC) sebanyak 1 unit, *Reach Stecker* (RS) sebanyak 1 unit, *Forklift* 3 ton sebanyak 1 unit untuk kegiatan *behandle* atau kegiatan pemeriksaan muatan.

B. METODE PENDEKATAN

Pada penelitian ini, penulis akan membahas mengenai pengaruh kinerja lapangan penumpukan petikemas 217X terhadap *Truck Round Time* di PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok, sehingga pada penelitian ini penulis menggunakan pendekatan kuantitatif.

Menurut Sugiyono dalam buku *Metode Penelitian Kuantitatif* (2021:15) menjelaskan bahwa metode penelitian kuantitatif dapat diartikan sebagai metode penelitian yang digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif/statistik, dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan.

C. SUMBER DATA

Menurut Sugiyono dalam buku *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D* (2019:225) terdapat dua sumber data dalam penelitian yakni:

1. Data Primer

Data primer adalah sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data. Data primer diperoleh secara langsung dari sumber asli, atau dikumpulkan dari lapangan yang didapat dari penelitian atau bersangkutan, data tersebut diperoleh melalui kuesioner kepada pengguna jasa.

Data primer dalam penelitian ini dengan cara menyebarkan kuesioner kepada responden yakni pengguna jasa layanan penumpukan petikemas di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok.

2. Data Sekunder

Data sekunder merupakan sumber yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data. Dalam penelitian ini, data sekunder diperoleh dari perpustakaan, dokumen, buku-buku ilmiah, laporan penelitian, karangan ilmiah, dan sumber-sumber tertulis lain yang berkaitan dengan pengaruh kinerja lapangan penumpukan petikemas 217X terhadap *Truck Round Time* di PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok.

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Menurut Sugiyono dalam bukunya yang berjudul Metode Penelitian Kuantitatif (2021:130-221) terdapat beberapa teknik pengumpulan data diantaranya teknik komunikasi tidak langsung angket (kuesioner), studi observasi, studi pustaka dan studi dokumentasi.

1. Teknik Komunikasi tidak langsung angket (kuesioner)

Angket (kuesioner) merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawabnya. Kuesioner ini ditujukan kepada pengguna jasa penumpukan petikemas pada Lapangan Penumpukan Petikemas 217X di PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok.

Pernyataan yang akan diberikan masing-masing memiliki jawaban yang mempunyai bobot nilai berdasarkan skala *likert* untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial.

Dalam penelitian, fenomena sosial ini telah ditetapkan secara spesifik oleh peneliti yang selanjutnya disebut sebagai variabel penelitian. Dengan skala *likert*, maka variabel yang akan diukur dijabarkan menjadi indikator variabel, kemudian indikator tersebut dijadikan sebagai titik tolak untuk menyusun item-item instrumen yang dapat berupa pernyataan atau pertanyaan. Skala penilaian untuk pernyataan yaitu sebagai berikut:

Tabel 3.1
Skor penilaian berdasarkan skala *likert*

NO	KETERANGAN	SKOR
1	Sangat Setuju (SS)	5
2	Setuju (ST)	4
3	Kurang Setuju (KS)	3
4	Tidak Setuju (TS)	2
5	Sangat Tidak Setuju (STS)	1

Sumber: Sugiyono, 2021

2. Studi Observasi

Observasi adalah teknik pengumpulan data yang mempunyai ciri yang spesifik bila dibandingkan dengan teknik yang lain, yaitu wawancara dan kuesioner. Observasi dalam penelitian ini yaitu dengan melakukan pengamatan langsung di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok untuk mengetahui kondisi yang sebenarnya terjadi. Penulis bertindak sebagai pengamat kemudian penulis juga berpartisipasi langsung didalam penelitian ini.

3. Studi Pustaka

Studi pustaka berkaitan dengan kajian teoritis dan referensi yang terkait dengan penelitian yang dilakukan. Selain itu studi pustaka merupakan pengumpulan data dengan cara membaca, melihat, meneliti, mengutip dari buku-buku atau referensi dari hasil penelitian sejenis sebelumnya yang pernah dilakukan oleh orang lain, tujuan studi pustaka untuk memperoleh dasar-dasar teori dengan masalah yang akan diteliti.

4. Studi Dokumentasi

Dokumen bisa berbentuk tulisan, gambar, foto dan lain-lain yang dapat mendukung penelitian. Dokumentasi yang digunakan peneliti berupa data tertulis, gambar dan foto-foto penunjang yang didapat peneliti pada Lapangan Penumpukan Petikemas 217X di PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok pada saat melakukan praktek darat terhitung mulai tanggal 12 Februari 2023 sampai dengan 06 Agustus 2023, tujuan dari penelitian ini sendiri yakni untuk melengkapi data dalam penelitian ini.

E. POPULASI, SAMPEL, DAN TEKNIK SAMPLING

Menurut Sugiyono dalam buku yang berjudul Metode Penelitian Kuantitatif (2021:130-140), pengertian populasi, sampel dan teknik sampling yakni:

1. Populasi

Populasi adalah keseluruhan elemen yang akan dijadikan wilayah generalisasi, elemen populasi adalah keseluruhan subjek yang akan diukur merupakan unit yang diteliti. Wilayah generalisasi terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai kuantitas dan karakter tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya.

Sesuai dengan pendapat tersebut maka yang dijadikan populasi oleh peneliti adalah pengguna layanan jasa penumpukan petikemas di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok. Dalam penelitian ini populasi yang diambil berukuran besar dan jumlahnya tidak diketahui secara pasti.

2. Sampel

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Bila populasi besar, dan peneliti tidak mungkin mempelajari semua yang ada pada populasi, misalnya karena keterbatasan dana, tenaga, dan waktu, maka peneliti dapat menggunakan sampel yang diambil dari populasi itu.

Mengingat jumlah populasi dalam penelitian ini berjumlah besar dan tidak diketahui pasti, maka untuk menentukan jumlah sampel ditentukan dengan menggunakan rumus Rao Purba sebagai berikut:

$$n = \frac{Z^2}{4/(moe)^2} \quad (3.1)$$

Keterangan:

n = Jumlah Sampel

Z = Tingkat keyakinan yang dibutuhkan dalam penentuan sampel (95% = 1,96)

Moe = *Margin of error* yaitu tingkat kesalahan maksimal dalam pengambilan sampel yang masih ditoleransi sebesar 10% atau 0,1

Sehingga Sampel dalam penelitian ini yaitu:

$$n = \frac{1,96^2}{4/(10\%)^2}$$

$$n = 96,04$$

Berdasarkan hasil perhitungan di atas, diketahui jumlah sampel sebesar 96,04, maka dibulatkan menjadi 100 responden.

3. Teknik Sampling

Teknik *sampling* adalah teknik pengambilan sampel. Untuk menentukan sampel yang akan digunakan dalam penelitian, terdapat berbagai teknik *sampling* yang digunakan yaitu *Probability Sampling* dan *Nonprobability Sampling*.

Probability Sampling adalah teknik pengambilan sampel yang memberikan peluang yang sama bagi setiap unsur (anggota) populasi untuk

dipilih menjadi anggota sampel. Sedangkan *Non Probability Sampling* adalah teknik pengambilan sampel yang tidak memberi peluang atau kesempatan sama bagi setiap unsur atau anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel.

Pada penelitian ini, peneliti menggunakan teknik pengambilan sampel dengan menggunakan teknik *Probability Sampling* dengan menggunakan *simple random sampling*. *Simple random sampling* adalah pengambilan anggota sampel dari populasi yang dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi itu.

F. TEKNIK ANALISIS DATA

Analisis data menurut Sugiyono dalam buku Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D (2019:147) merupakan kegiatan setelah data dari seluruh responden atau sumber data lain terkumpul. Setelah data terkumpul selanjutnya yakni pengolahan data dengan memecah data menjadi beberapa bagian pokok yang dipakai untuk menguji hipotesis. Analisis data berguna untuk memproses data menjadi lebih sederhana dan mudah dibaca serta mudah diinterpretasikan.

Data dianalisis dengan menggunakan metode kuantitatif yaitu dengan teknik analisis statistik sebagai berikut:

1. Analisis Statistik Deskriptif

Statistik deskriptif menurut Sugiyono dalam buku yang berjudul Metode Penelitian Kuantitatif (2021:226-227) adalah statistik yang digunakan untuk menganalisa data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi.

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode analisis deskriptif persentase yaitu metode pengambilan data yang diolah dengan cara frekuensi dibagi dengan jumlah responden dikali 100 persen.

Rumus Analisis Deskriptif Persentase yakni sebagai berikut:

$$p = \frac{f}{n} \times 100\% \quad (3.2)$$

Keterangan:

p = Persentase jawaban

f = Frekuensi jawaban

n = Banyaknya Jawaban

2. Pengujian Instrumen

Instrumen pengukur seluruh variabel pada penelitian ini menggunakan kuesioner atau angket, disampaikan kepada responden untuk dapat memberikan pernyataan sesuai dengan apa yang dirasakan dan dialaminya. Dibawah ini terdapat beberapa pengujian instrumen yakni uji validitas, uji reliabilitas dan uji koefisien korelasi menurut Sugiyono dalam buku yang berjudul Metode Penelitian Kualitatif, Kuantitatif dan R&D (2019:125-184) diantaranya:

a. Uji Validitas

Validitas merupakan alat untuk menunjukkan derajat ketepatan dan kesesuaian antara objek dengan data yang telah dikumpulkan. Validitas merupakan derajat ketepatan antara data yang sesungguhnya terjadi pada objek dengan data yang dikumpulkan oleh peneliti.

Uji validitas ini dilakukan untuk mengetahui valid atau tidaknya setiap butir instrumen yang dapat diketahui dengan mengkorelasikan antara skor dari setiap butir dengan skor total nya. Peneliti dalam mencari nilai korelasi akan menggunakan metode korelasi *pearson product moment* dengan rumus adalah sebagai berikut:

$$r_{xy} = \frac{N(\sum XY) - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{\{N(\sum X^2) - (\sum X)^2\} \{N(\sum Y^2) - (\sum Y)^2\}}} \quad (3.3)$$

Keterangan:

r_{xy}	= Koefisien korelasi
X	= Jumlah hasil pengamatan variabel x
Y	= Jumlah hasil pengamatan variabel y
N	= Jumlah responden

Syarat minimum untuk suatu butir instrumen atau pernyataan dianggap valid yakni sebagai berikut:

- Jika $r_{hitung} > r_{tabel}$ maka item-item pernyataan dari kuesioner valid.
- Jika $r_{hitung} < r_{tabel}$ maka item-item pernyataan dari kuesioner dianggap tidak valid.

b. Uji Reliabilitas

Uji Reliabilitas merupakan ukuran yang menunjukkan ukuran mana yang dapat dipercaya atau dengan kata lain menunjukkan ukuran mana yang harus dilakukan jika dilakukan pengukuran 2 (dua) kali atau lebih

terhadap gejala yang sama. Uji reliabilitas adalah sejauh mana hasil pengukuran dengan menggunakan objek yang sama, akan menghasilkan data yang sama.

Uji reliabilitas juga merupakan uji untuk memastikan kuesioner penelitian yang akan dipergunakan untuk mengumpulkan data variabel penelitian reliabel atau tidak. Kuesioner dikatakan reliabel jika kuesioner tersebut dilakukan pengukuran ulang, maka akan mendapatkan hasil yang sama.

Suatu variabel dikatakan reliabel atau handal jika jawaban terhadap pernyataan selalu konsisten. Uji reliabilitas instrumen penelitian ini akan menggunakan teknik *Cronbach Alpha* yang merupakan patokan yang digunakan untuk mendeskripsikan korelasi atau hubungan antara skala yang dibuat dengan semua skala variabel yang ada. Instrumen yang dipakai dalam variabel tersebut dikatakan reliabel apabila memiliki *Cronbach Alpha* dengan kriteria sebagai berikut:

- a. Jika nilai *Cronbach alpha* (α) $> 0,6$ maka reliabel
- b. Jika nilai *Cronbach alpha* (α) $< 0,6$ maka tidak reliabel

Berikut rumus *Cronbach's alfa* diantaranya:

$$r = \left(\frac{n}{n-1} \right) \left(1 - \frac{\sum \sigma_t^2}{\sigma_t^2} \right) \quad (3.4)$$

Keterangan:

- | | |
|--------------|--|
| r | = Koefisien reabilitas instrument (<i>Cronbach's alfa</i>) |
| n | = Banyaknya pernyataan |
| σ_t^2 | = Total varians pernyataan |
| t | = Total varians |

c. Uji Koefisien Korelasi

Pengujian hipotesis dalam penelitian asosiatif dapat diuji dengan teknik korelasi. Uji korelasi digunakan untuk mengetahui seberapa kuat hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen.

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan metode analisis korelasi *Pearson Product Moment* (r) dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$r_{xy} = \frac{N \sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{[N \sum X^2 - (\sum X)^2][N \sum Y^2 - (\sum Y)^2]}} \quad (3.6)$$

Keterangan:

r_{xy} = Korelasi antara x dengan y

X = nilai X

Y = nilai y

n = banyaknya sampel

Terdapat beberapa tingkat hubungan korelasi antarvariabel berdasarkan interval koefisien yaitu:

Tabel 3.2
Interval Koefisien Korelasi Antar Variabel

INTERVAL KOEFISIEN	KOEFISIEN KORELASI
0,00 - 0,199	Sangat Lemah
0,20 - 0,399	Lemah
0,40 - 0,599	Cukup Kuat
0,60 - 0,799	Kuat
0,80 - 1,00	Sangat Kuat

Sumber: Sugiyono, 2019

Sedangkan untuk pengujian signifikansi korelasi suatu variabel independen dengan variabel dependen, dapat dilakukan dengan membandingkan nilai r hitung pada pengujian korelasi dengan r tabel yang ditentukan melalui tabel nilai-nilai r *product moment*.

Beberapa kriteria dalam pengujian hipotesis antara lain:

- Jika r hitung > r tabel dan tingkat signifikansi < 0,05, maka dapat disimpulkan bahwa koefisien korelasi signifikan.
- Jika r hitung < r tabel dan tingkat signifikansi > 0,05, maka dapat disimpulkan bahwa koefisien korelasi tidak signifikan.

3. Analisis Regresi Linier Sederhana

Analisis Regresi Linier Sederhana menurut Suyono dalam buku yang berjudul Analisis Regresi Untuk Penelitian (2018:5) adalah analisis yang menyatakan hubungan antara dua variabel dimana salah satu variabel dianggap mempengaruhi variabel yang lain.

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan analisis regresi linear sederhana untuk mengetahui pengaruh antara variabel X yakni kinerja lapangan penumpukan petikemas 217X terhadap variabel Y yakni *Truck Round Time*.

Berikut rumus analisis regresi linear sederhana:

$$y = a + bx \quad (3.5)$$

Dimana:

y = Nilai yang diprediksikan

a = Konstanta atau bila Harga X = 0

β = Koefisien regresi

x = Nilai variabel independent

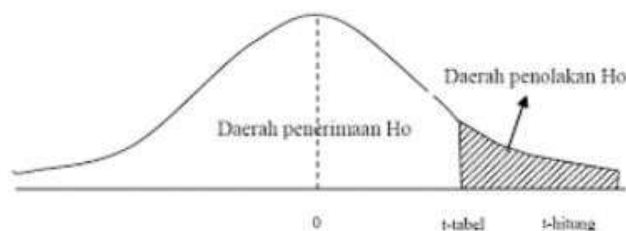
4. Uji Hipotesis

Menurut Sugiyono dalam buku yang berjudul Metode Penelitian Kuantitatif (2021:390) uji hipotesis berguna untuk mengetahui seberapa jauh hipotesis penelitian yang telah dibuat penulis dapat diterima berdasarkan data yang telah dikumpulkan dan dapat di uji. Dalam hal ini penulis menggunakan uji t untuk menguji apakah variabel independen berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen yang membandingkan antara t hitung dengan t tabel yang dapat disimpulkan bahwa:

- Jika t hitung > t tabel dan nilai signifikansi $t < 0,05$, maka H_0 ditolak dan H_1 diterima, hal ini artinya bahwa variabel independen signifikan mempengaruhi variabel dependen.
- Jika t hitung < t tabel dan nilai signifikansi $t > 0,05$, maka H_0 diterima dan H_1 ditolak, hal ini artinya bahwa variabel independen signifikan tidak mempengaruhi variabel dependen.

Gambar 3.6

Kurva Distribusi Uji t



Sumber: Sugiyono, 2021

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPTIF DATA

1. Informasi Mengenai Perusahaan

PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok merupakan operator terminal yang memberikan pelayanan petikemas dengan sistem jaringan yang terintegrasi antar pelabuhan dan dikelola secara profesional. Jasa layanan PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok didukung oleh fasilitas yang modern dan handal serta didukung sumber daya manusia profesional sehingga mampu mendorong arus pertumbuhan perdagangan Indonesia.

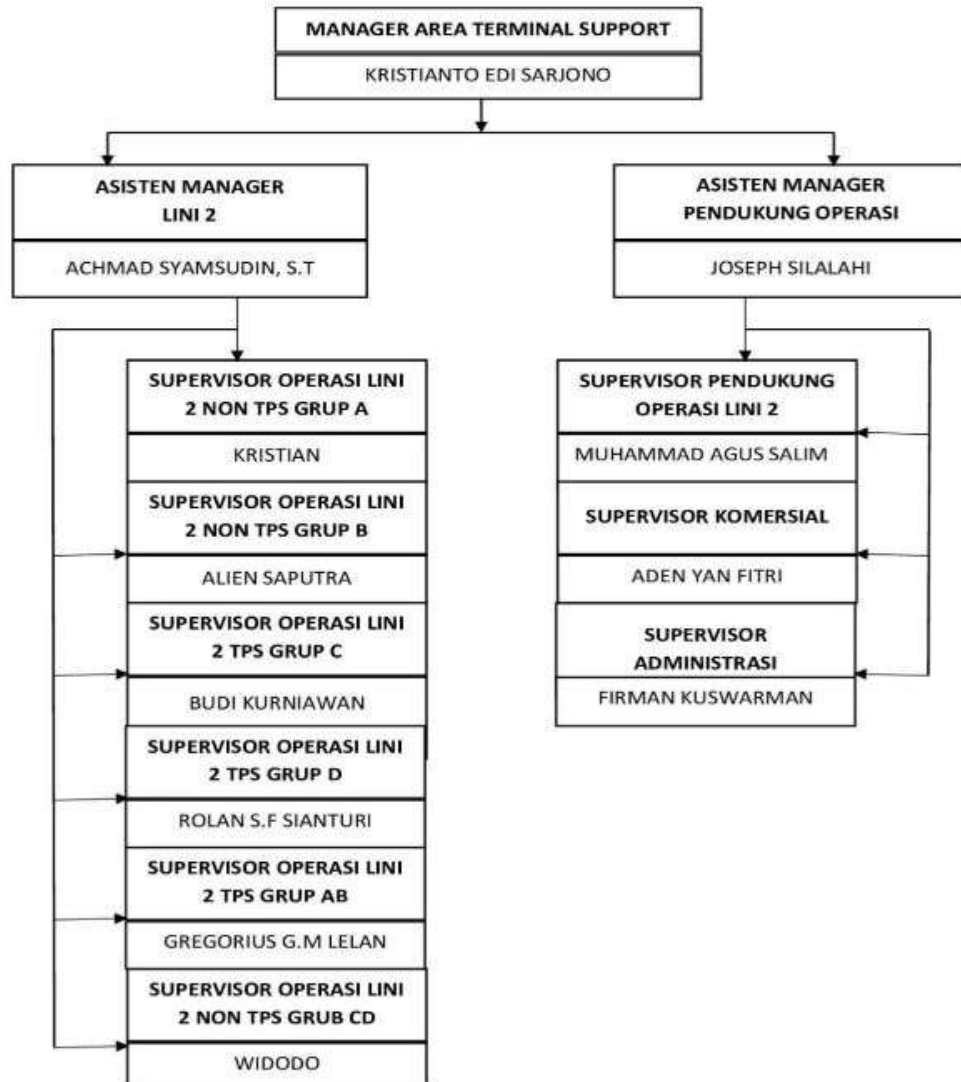
PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok memiliki visi dan misi yakni menjadi operator Terminal Petikemas berskala Internasional yang terintegrasi dengan ekosistem maritim serta membangun jaringan Terminal Petikemas yang terintegrasi guna mendukung penurunan biaya logistik dan peningkatan perdagangan nasional.

PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok sebagai penyedia layanan jasa terminal petikemas salah satunya yakni *receiving/delivery* memiliki 3 (tiga) Area Operasi Terminal Petikemas, yaitu Area Tanjung Priok I, Area Tanjung Priok II, dan *Area Terminal Support* yang merupakan bagian dari Area operasi Terminal Petikemas yaitu area Tanjung Priok II (Lini 2) untuk mendukung segala kegiatan yang berlangsung dalam Pelabuhan Tanjung Priok.

Pada *Area Terminal Support* terdapat beberapa Lapangan Penumpukan Petikemas non TPS atau bukan tempat penimbunan sementara diantaranya Lapangan Penumpukan Petikemas 217X, 219X dan 223X. Dalam hal ini, peneliti melakukan penelitian pada *Area Terminal Support* di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X yang menangani petikemas jalur domestik atau intersuler yakni pengiriman barang yang hanya mencakup kawasan nusantara atau antar kepulauan.

Berikut terdapat struktur organisasi beserta tugas dari masing-masing struktur organisasi di *Area Terminal Support* diantaranya:

Gambar 4.1
Struktur Organisasi *Area Terminal Support*



Sumber: PT IPC Terminal Petikemas

Tugas Struktur Organisasi *Area Terminal Support*

a. Tugas *Manager Area Terminal Support*

- 1) Menyelenggarakan pelayanan operasional dan non operasional pada unit kerja *Area Terminal Support*.
- 2) Menyusun/merumuskan dan mengusulkan rencana program kerja dan anggaran terkait kegiatan pelayanan pada unit kerja *Area Terminal Support*.

- 3) Mengambil keputusan terkait dengan implementasi rencana program kerja terkait kegiatan pelayanan berdasarkan hasil keputusan direksi.

b. Tugas Asisten Manager

- 1) Menyusun atau merumuskan dan mengusulkan rencana program kerja terkait kegiatan bidang perencanaan, pengendalian dan operasi pada unit kerja *Area Terminal Support*.
- 2) Mengorganisir kegiatan pengendalian, dan pengoperasian pelayanan petikemas serta memastikan penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) pada unit kerja *Area Terminal Support*.
- 3) *Monitoring* terhadap kegiatan pengendalian, dan pengoperasian pelayanan petikemas pada unit kerja *Area Terminal Support*.
- 4) Evaluasi dan Analisa terhadap kegiatan pengendalian, dan pengoperasian pelayanan petikemas pada unit kerja *Area Terminal Support*.

c. Asisten Manager Pendukung Operasi

- 1) Menyusun atau merumuskan dan mengusulkan rencana program kerja terkait kegiatan bidang perencanaan, pengendalian pendukung operasi pada unit kerja *Area Terminal Support*.
- 2) Mengorganisir kegiatan pengendalian, pendukung operasi pelayanan petikemas serta memastikan penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) pada unit kerja *Area Terminal Support*.
- 3) *Monitoring* terhadap kegiatan pengendalian, pendukung operasi pelayanan petikemas pada unit kerja *Area Terminal Support*.
- 4) Evaluasi dan Analisa terhadap kegiatan pengendalian, pendukung operasi pelayanan petikemas pada unit kerja *Area Terminal Support*.

d. Supervisor Komersial

- 1) Mengendalikan dan mengatur kegiatan komersial pada unit kerja *Area Terminal Support*.
- 2) Menyusun atau merumuskan dan mengusulkan rencana program kerja dan anggaran terkait kegiatan komersial pada unit kerja *Area Terminal Support*.
- 3) Melakukan aktivitas supervisi terkait dengan implementasi rencana program kerja terkait kegiatan komersial berdasarkan hasil keputusan *manager* area dan asisten *manager* pendukung operasi.
- 4) Mensupervisi dan mengkoordinasikan penyelenggaraan penerapan standar kegiatan pelayanan komersial pada unit kerja *Area Terminal Support*.

e. Supervisor Administrasi

- 1) Mengawasi pekerjaan administrasi dan keuangan.
- 2) Koordinasi dengan pihak internal dan eksternal di *Area Terminal Support*.
- 3) Membantu mengirim laporan bulanan nota ke bagian pajak keuangan IPC Terminal Petikemas pusat.
- 4) Membantu pengecekan nota yang masih piutang.
- 5) Membantu penginputan *Oracle Cash Management* (OCM).

f. Supervisor Pendukung Operasi

- 1) Melakukan pengawasan terhadap kegiatan pendukung operasi baik fasilitas, peralatan, dan sarana prasarana untuk menunjang kegiatan operasional di *Area Terminal Support*.
- 2) Melakukan analisa dan evaluasi terhadap kondisi *eksisting* penerapan kegiatan pendukung operasi, implementasi dan *monitoring* program kerja sesuai standar prosedur.
- 3) Mensupervisi dan mengkoordinasikan penyelenggaraan penerapan standar kegiatan pelayanan pendukung operasional pada unit kerja *Area Terminal Support* berdasarkan keputusan *manager* area dan asisten *manager* pendukung operasi.
- 4) Memonitoring dan mengkoordinasikan terkait realisasi perbaikan, penggantian dan penyediaan fasilitas dan sarana prasarana pendukung operasi.
- 5) Mengkoordinasikan rencana pengoperasian fasilitas *reefer plug* untuk muatan.
- 6) Melakukan hubungan dengan mitra alat/Perusahaan Bongkar Muat terkait dalam rangka koordinasi komunikasi dan pertukaran informasi yang berkaitan dengan ruang lingkup pendukung operasi.
- 7) Melakukan pengawasan dan koordinasi dengan mitra *maintenance* alat terkait kesiapan alat.
- 8) Mengawasi dan mengatur pengarsipan di sub divisi pendukung operasi.

g. Supervisor Operasi Lini 2 TPS

- 1) Mengkoordinasi kegiatan operasional dalam rangka rencana alih fungsi lapangan dari TPS untuk menjadi Lapangan NON TPS.
- 2) Membantu Asisten Manager dalam rangka *Maintain Market*.
- 3) Melakukan koordinasi dengan instansi terkait.

- 4) Melaksanakan penerapan Keselamatan Kesehatan Kerja (K3).

h. Supervisor Operasi Lini 2 Non TPS

- 1) Mengendalikan dan mengatur kegiatan perencanaan, pengendalian, dan pengoprasian pelayanan petikemas (*Extend Storage Yard (ESY)*, *Stuffing/Stripping* dan *Buffer area*) di Lapangan Non TPS *Area Terminal Support*.
- 2) Menyusun atau merumuskan dan mengusulkan rencana program kerja terkait kegiatan operasi lapangan Non TPS *Area Terminal Support*.
- 3) Melakukan aktivitas supervisi terkait dengan implementasi rencana program kerja kegiatan perencanaan pengendalian dan pengoprasian pelayanan petikemas (*Extend Storage Yard (ESY)*, *Stuffing/Stripping* dan *Buffer area*) di Lapangan Non TPS *Area Terminal Support* berdasarkan hasil keputusan *manager* dan asisten *manager* operasi.
- 4) Melakukan analisa dan evaluasi terhadap kondisi *eksisting* penerapan kegiatan perencanaan, pengendalian dan pengoperasian pelayanan petikemas (*Extend Storage Yard (ESY)*, *Stuffing/Stripping* dan *Buffer Area*) di Lapangan Non TPS.
- 5) Melakukan analisa dan evaluasi terhadap penerapan program kerja (peningkatan dan pengembangan pelayanan) di Lapangan Non TPS.
- 6) Menyusun usulan rencana pengembangan dan peningkatan pelayanan operasional di Lapangan Non TPS.
- 7) Mensupervisi dan mengkoordinasikan penyelenggaraan penerapan standar pelayanan operasi petikemas di Lapangan Non TPS.
- 8) Melakukan *monitoring* terhadap realisasi program kerja di Lapangan Non TPS.
- 9) Memberi pelaporan rutin termasuk hasil analisis dan evaluasi kepada asisten *manager* operasi.
- 10) Melakukan hubungan dengan instansi atau lembaga eksternal terkait dalam rangka koordinasi komunikasi dan pertukaran informasi yang berkaitan dengan ruang lingkup tugasnya

i. Supervisor Operasi Lini 2

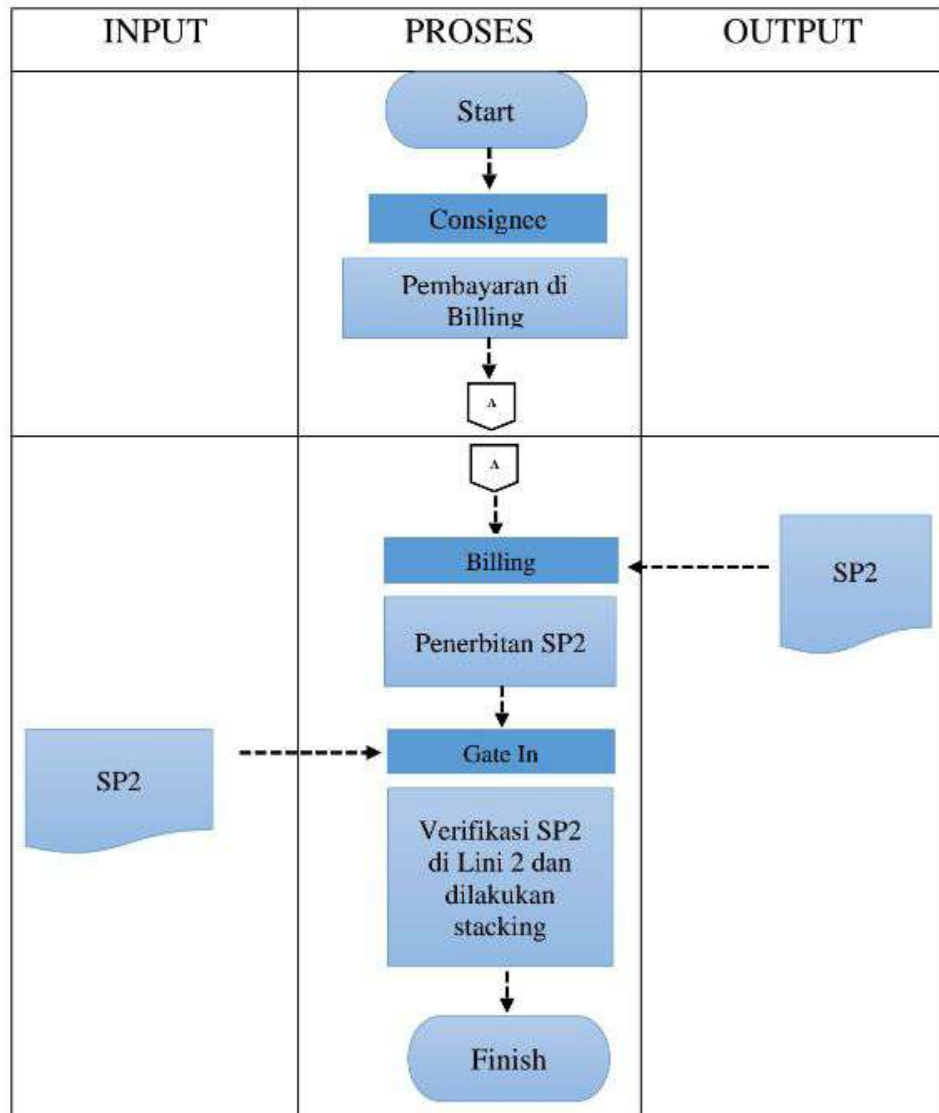
- 1) Mengawasi pelaksanaan *vessel trial* program I TOSS *Ultimate*.
- 2) Mengawasi *placement Extend Storage Yard (ESY)* di area 219X.
- 3) Mengawasi kinerja alat di Lapangan Penumpukan Petikemas 219X.

- 4) Mengawasi kinerja operasi dari TP 1 ke Lapangan Penumpukan Petikemas 219X.
 - 5) Mengawasi kinerja Keamanan, Kesehatan dan Keselamatan kerja (K3) dan kebersihan lingkungan kerja di Lapangan Penumpukan Petikemas 219X.
- j. Supervisor Operasi Lini 2 Non TPS**
- 1) Koordinasi dengan Mitra Perusahaan Bongkar Muat maupun internal terkait kegiatan Bongkar Muat Kapal.
 - 2) Mengawasi kegiatan *Receiving/Delivery* di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X dan 219X.
 - 3) Memeriksa Laporan Harian *Receiving/Delivery*, *Yard Occupancy Ratio* (YOR) tiap Lapangan.
 - 4) Melaksanakan penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3).
- k. Supervisor Operasi Lini 2 Non TPS**
- 1) Supervisi/koordinasi proses kegiatan *Extend Storage Yard* (ESY) Lapangan Penumpukan Petikemas 217X dan 219X
 - 2) Menerima dan memeriksa laporan bulanan.
 - 3) Membuat berita acara yang dibutuhkan.
 - 4) Laporan kegiatan harian serta bulanan kepada atasan langsung dan admin *Area Terminal Support*.
- l. Supervisor Operasi Lini 2**
- 1) Mengawasi pelaksanaan *vessel trial* program *Integration Terminal Operating System* (I-TOS) *Ultimate*.
 - 2) Mengawasi *placement Extend Storage Yard* (ESY) di Lapangan penumpukan petikemas 217X.
 - 3) Mengawasi kinerja alat di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X.
 - 4) Mengawasi kinerja operasi dari TP 1 ke Lapangan Penumpukan Petikemas 217X.
 - 5) Mengawasi kinerja Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) dan kebersihan lingkungan kerja di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X.

Berikut alur *receiving/delivery* di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X.

a. Kegiatan Outbond (*Receiving*)

Tabel 4.1
Alur *Receiving*



Sumber: PT IPC Terminal Petikemas

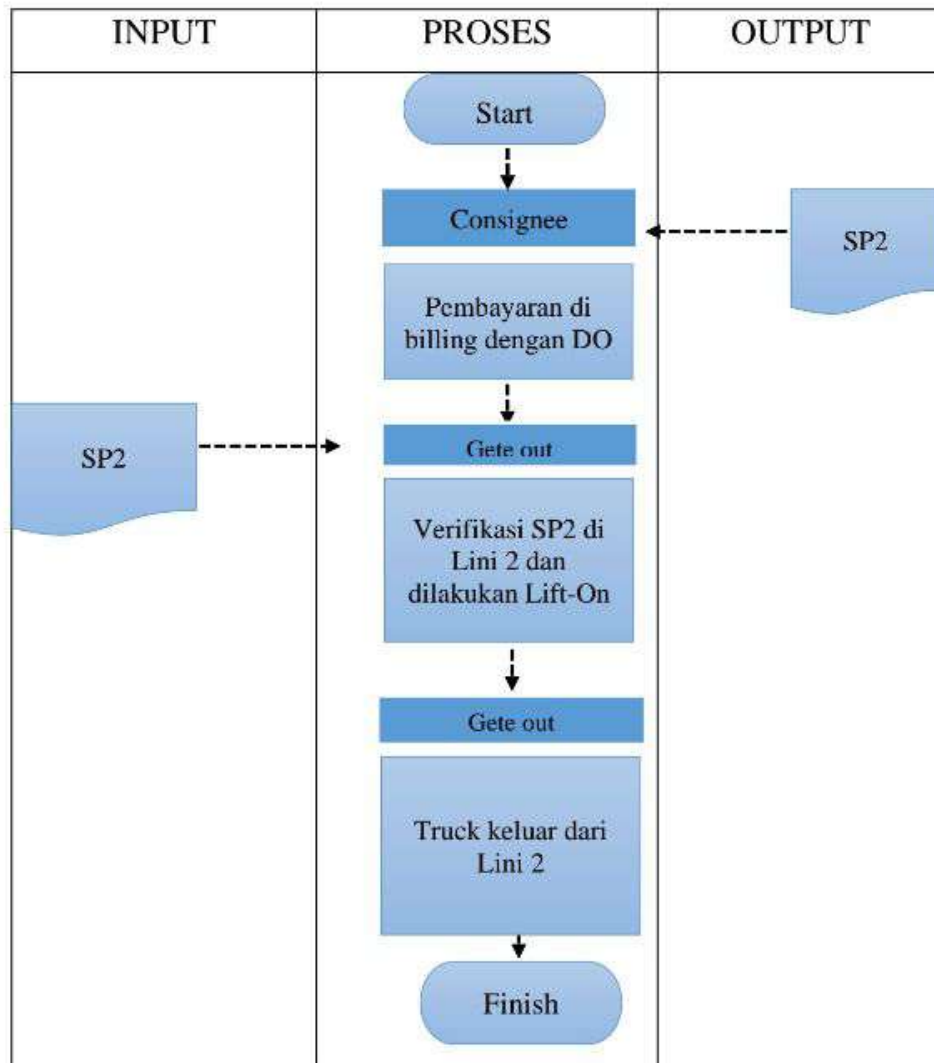
Berikut Prosedur *Receiving* diantaranya:

- Consignee* melakukan pembayaran dari kapal menuju ke *Billing*.
- Setelah melakukan pembayaran *consignee* akan menerima dokumen Surat Penyerahan Petikemas (SP2).
- Setelah Surat Penyerahan Petikemas (SP2) diterima, truk yang membawa *container* menuju ke dalam lapangan penumpukan Lini 2 melalui *gate-in* dengan membawa Surat Penyerahan Petikemas (SP2), setelah

dilakukan verifikasi di sistem dan data sesuai, truk masuk dan dilakukan penumpukkan (*stacking*) dari *chasis* ke Lapangan Penumpukan sesuai *job list* dan *preferred Area* (PA) yang dikirim dari *yard planner*.

b. Kegiatan Inbound (Delivery)

Tabel 4.2
Alur Delivery



Sumber: PT IPC Terminal Petikemas

Berikut Prosedur *Delivery* diantaranya:

- Consignee* melakukan pembayaran untuk jasa penumpukan dan penggunaan alat di Lini 2 dengan membawa *Delivery Order* (DO) di *Billing* untuk mendapatkan Surat Penyerahan Petikemas (SP2).
- Setelah mendapatkan Surat Penyerahan Petikemas (SP2), *consignee* melakukan verifikasi di *gate-out* untuk *Lift-On*.

- c. Setelah melakukan verifikasi di sistem selesai truk membawa *container* keluar dari lini 2.

Selain alur *Receiving/Delivery* terdapat pula tarif layanan jasa penumpukan petikemas di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X diantaranya:

Gambar 4.2
Tarif Penumpukan Petikemas

Uraian	Penjelasan	Tarif		Satuan
		20'	40'	
Penumpukan	A. Petikemas Empty	8.750	17.500	Per Box/Hari
	B. Petikemas Full	17.500	35.000	Per Box/Hari
	C. Petikemas OVD (OH, OW, OL)	41.000	82.000	Per Box/Hari
	D. Petikemas Barang Berbahaya	35.000	70.000	Per Box/Hari
	E. Petikemas Uncontainerized	41.000	82.000	Per Box/Hari
	F. Petikemas Reefer	41.000	82.000	Per Box/Hari
	G. Chassis Kosong	26.600	53.200	Per Box/Hari
	H. Chassis Bermuatan	26.600	53.200	Per Box/Hari

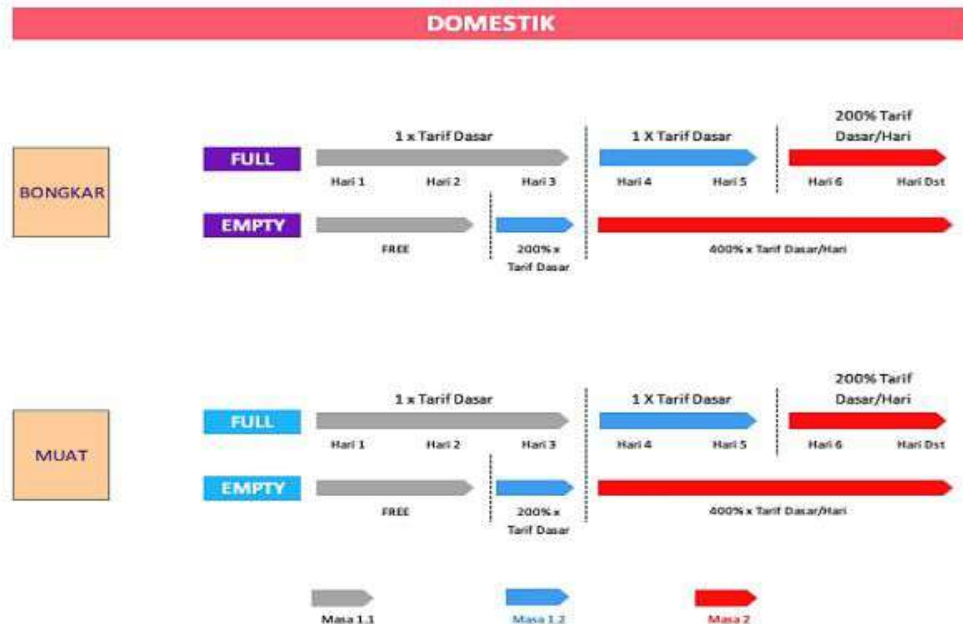
Sumber: PT IPC Terminal Petikemas

Untuk tarif layanan jasa penumpukan petikemas di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X bervariasi diantaranya untuk petikemas kosong (*empty*) ukuran 20 *feet* dikenakan tarif sebesar Rp 8.750 sedangkan ukuran 40 *feet* dikenakan tarif Rp 17.500 per box/hari. Petikemas isi (*full*) ukuran 20 *feet* dikenakan tarif sebesar Rp 17.500 sedangkan ukuran 40 *feet* dikenakan tarif Rp 35.000 per box/hari. Terdapat pula petikemas *reefer* ukuran 20 *feet* dikenakan tarif sebesar Rp 41.000 sedangkan ukuran 40 *feet* dikenakan tarif Rp 82.000 per box/hari. Kemudian untuk layanan *chassis* kosong ukuran 20 *feet* dikenakan tarif sebesar Rp 26.600 sedangkan ukuran 40 *feet* dikenakan tarif Rp 53.200 per box/hari. Untuk *chassis* bermuatan ukuran 20 *feet* dikenakan tarif sebesar Rp 26.600 sedangkan ukuran 40 *feet* dikenakan tarif Rp 53.200 per box/hari.

Petikemas OVD (OH, OW, dan OL) merujuk pada petikemas *Overdimensional* yang mencakup *Overheight* (OH), *Overwidth* (OW), dan *Overlength* (OL), serta petikemas barang berbahaya dan petikemas *uncontainerized* yang ditujukan untuk diluar Lapangan Penumpukan Petikemas 217X.

Kemudian untuk masa penumpukan petikemas di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X diantaranya sebagai berikut:

Gambar 4.3
Masa Penumpukan Petikemas



Sumber: PT IPC Terminal Petikemas

Keterangan:

- a. Untuk petikemas isi (full) yang dibongkar atau muat dari/ke kapal
 - 1) MASA 1 : hari ke-1 sampai dengan hari ke-3 dikenakan tarif penumpukan 1 hari dari tarif dasar dan hari ke-4 sampai dengan hari ke-5 dihitung perharinya sebesar tarif dasar.
 - 2) MASA 2 : hari ke-6 dan seterusnya dihitung perharinya sebesar 200% dari tarif dasar.
- b. Untuk petikemas kosong (empty) yang di bongkar/dimuat dari/ke kapal
 - 1) MASA 1 : hari ke-1 sampai dengan hari ke-2 tidak dikenakan tarif penumpukan dan hari ke-3 dikenakan tarif penumpukan sebesar 200% dari tarif dasar.
 - 2) MASA 2 : hari ke-4 dan seterusnya dihitung perharinya sebesar 400% dari tarif dasar.

2. Karakteristik Responden

Agar data dapat dengan mudah dipahami, maka penulis menjabarkan mengenai karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin, usia dan

pendidikan terakhir gambaran umum responden ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik-karakteristik dari pengguna jasa di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok yang terpilih menjadi responden berkaitan dengan objek penelitian. Dari penggolongan ini akan diperoleh suatu kesimpulan mengenai keadaan responden.

Penggolongan tersebut akan disajikan dalam tabel masing-masing berikut ini diantaranya:

Tabel 4.3
Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Uraian	Jenis Kelamin	
	Pria	Wanita
Orang	100	-
Persen	100%	-

Sumber: Data Peneliti, diolah (2024)

Dari tabel di atas, dapat disimpulkan bahwa mayoritas pengguna jasa di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok yaitu berjenis kelamin laki-laki dengan total 100 orang (100%), sedangkan yang berjenis kelamin Perempuan tidak ada.

Tabel 4.4
Data Responden Berdasarkan Usia

Uraian	Usia				
	<22 Tahun	22-29 Tahun	30-37 Tahun	38-45 Tahun	46-50 Tahun
Orang	5	25	40	20	10
Persen	5%	25%	40%	20%	10%

Sumber: Data Peneliti, diolah (2024)

Dari tabel di atas, diketahui jika pengguna jasa di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok yang berusia di

bawah 22 tahun yaitu berjumlah 5 orang (5%), yang berusia 22-29 tahun berjumlah 25 orang (25%), yang berusia 30-37 tahun berjumlah 40 orang (40%), yang berusia 38-45 tahun berjumlah 20 orang (20%), dan yang berusia 46-50 tahun berjumlah 10 orang (10%). Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa mayoritas pengguna jasa di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok yaitu berusia diantara 30 sampai 37 tahun.

Tabel 4.5
Data Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

Uraian	Pendidikan Terakhir					
	SMA	D1	D2	D3	D4/S1	Lainnya
Orang	56	-	-	-	-	44
Persen	56%	-	-	-	-	44%

Sumber: Data Peneliti, diolah (2024)

Dari tabel di atas, diketahui jika pengguna jasa di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok yang memiliki pendidikan terakhir SMA yaitu berjumlah 56 orang (56%), yang memiliki pendidikan terakhir D1 tidak ada, yang memiliki pendidikan terakhir D2 tidak ada, yang memiliki pendidikan terakhir D3 tidak ada, yang memiliki pendidikan terakhir D4/S1 tidak ada. Selain itu terdapat pendidikan dalam kategori lainnya berjumlah 44 orang (44%), dengan demikian dapat disimpulkan bahwa mayoritas pengguna jasa di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok memiliki pendidikan terakhir SMA.

3. Data Khusus

Terdapat data khusus tanggapan dari 100 responden mengenai “Pengaruh Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas 217X Terhadap *Truck Round Time* di PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok” yang diukur menggunakan 20 pernyataan dari dua variabel, diantaranya: variabel independent (X) yakni Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas 217X dan variabel dependen (Y) yakni *Truck Round Time*. Sesuai dengan judul penelitian yang penulis teliti, maka untuk mengetahui pengaruh kinerja lapangan penumpukan petikemas

217X terhadap *Truck Round Time* di PT IPC Terminal Petikemas, penulis menggunakan kuesioner sebagai alat riset atau *survey* dengan serangkaian pernyataan yang ditunjukkan kepada sampel yang dipilih.

Keterangan cara pengisian kuesioner yaitu dengan mengisi *google form* yang telah disebar dan untuk setiap pernyataan ini sesuai dengan kenyataan yang sebenarnya. Berikut skor penilaian berdasarkan skala *likert*:

Tabel 4.6
Skor penilaian berdasarkan skala *likert*

NO	KETERANGAN	SKOR
1	Sangat Setuju (SS)	5
2	Setuju (ST)	4
3	Kurang Setuju (KS)	3
4	Tidak Setuju (TS)	2
5	Sangat Tidak Setuju (STS)	1

Sumber: Sugiyono, 2021

Selain skor penilaian berdasarkan skala *likert* terdapat pula kriteria penilaian yakni sebagai berikut:

Tabel 4.7
Kriteria Penilaian

Interval Koefisien	Tingkat Pengaruh
1,00-1,79	Sangat Rendah
1,80-2,29	Rendah
2,60-3,39	Cukup Tinggi
3,40-4,19	Tinggi
4,20-5,00	Sangat Tinggi

Sumber: Sugiyono, 2021

a. Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas 217X

Kinerja lapangan penumpukan petikemas didefinisikan sebagai hasil dari suatu proses yang mengacu pada seberapa efisien dan efektifnya proses penanganan dan penumpukan petikemas (*container*) di sebuah Lapangan Penumpukan Petikemas yang diukur selama periode tertentu berdasarkan ketentuan atau kesepakatan yang telah ditetapkan sebelumnya.

Berikut adalah data yang diperoleh dari hasil penelitian berupa hasil kuesioner dan tabulasi data yang dilakukan pada 100 pengguna jasa di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok dapat dilihat sebagai berikut:

Tabel 4.8
Hasil Distribusi Frekuensi
Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas 217X

No	Pernyataan	Tanggapan					Mean
		SS	S	KS	TS	STS	
Kualitas Pelayanan							
1	Kualitas pelayanan jasa di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X sangat memuaskan	47	41	10	1	1	4,32
2	Kualitas pelayanan jasa di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X minim kesalahan	53	37	8	1	1	4,40
3	Kecepatan pelayanan jasa di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X sangat baik	41	39	18	1	1	4,18

4	Pelayanan jasa di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X sesuai prosedur	34	43	21	1	1	4,08
Ketepatan Waktu							
5	Pelayanan operator dan alat di Lapangan penumpukan Petikemas 217X selalu tepat waktu	4	11	71	13	1	3,04
6	Pelayanan <i>Lift On</i> dan <i>Lift Off</i> di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X tidak pernah mengalami keterlambatan	1	5	82	11	1	2,94
7	Petugas <i>gate</i> di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X selalu tepat waktu sesuai <i>shift</i> kerja	5	34	57	3	1	3,39
Kemampuan							
8	Peralatan bongkar muat di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X memadai	58	31	9	1	1	4,44

9	Ketersediaan lahan di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X sudah mencukupi untuk pelayanan jasa petikemas	75	21	2	1	1	4,68
10	Operator alat dan petugas <i>gate</i> di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X memiliki keahlian yang memumpuni	83	14	1	1	1	4,77
	TOTAL	401	276	279	34	10	4,02
	SKOR	2.005	1.104	837	68	10	

Sumber: Data Olahan Microsoft Excel 2013

Berdasarkan perhitungan distribusi frekuensi di atas, diketahui jika seluruh item pernyataan kinerja lapangan penumpukan petikemas 217X memiliki mean 4,02 dan dikategorikan tinggi karena masuk kedalam interval koefisien 3,40-4,19.

b. Truck Round Time di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok

Truck Round Time merupakan standar perhitungan waktu yang diperlukan oleh truk untuk mengambil petikemas di Lapangan Penumpukan Petikemas yang dihitung sejak truk melakukan *gate-in*, kemudian dilakukan proses perpindahan petikemas (*container*) di Lapangan Penumpukan yang sudah ditentukan sampai truk keluar atau *gate-out*.

Berikut adalah data yang diperoleh dari hasil penelitian berupa hasil kuesioner dan tabulasi data yang dilakukan pada 100 pengguna jasa di lapangan penumpukan petikemas 217X PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok dapat dilihat sebagai berikut:

Tabel 4.9
Hasil Distribusi Frekuensi *Truck Round Time*

No	Pernyataan	Tanggapan					Mean
		SS	S	KS	TS	STS	
Kinerja							
1	Truck Round Time sudah berjalan sangat baik	46	47	3	2	2	4,33
2	Truck Round Time berjalan lancar dan minim terjadi kendala	43	50	3	2	2	4,30
3	Truck Round Time sudah berjalan efisien	44	47	5	2	2	4,29
4	Truck Round Time membuat arus petikemas berjalan lancar	32	42	22	2	2	4,00
Ketepatan waktu							
5	Truck Round Time sudah sesuai dengan waktu ideal yang telah ditentukan	5	18	63	13	1	3,13
6	Ketepatan waktu Truck Round Time sangat baik	3	15	71	10	1	3,09
7	Sistem monitoring Truck Round Time sudah real time	4	15	72	8	1	3,13
Kemampuan							
8	Truck Round Time membuat pelayanan	44	37	14	4	1	4,19

	jasa semakin cepat						
9	<i>Truck Round Time</i> dapat meminimalisir kemacetan	72	20	4	2	2	4,58
10	<i>Truck Round Time</i> yang berjalan lancar dapat membuat pelayanan jasa optimal	76	19	1	2	2	4,65
	TOTAL	369	310	258	47	16	3,97
	SKOR	1.845	1.240	774	94	16	

Sumber: Data Olahan Microsoft Excel 2013

Berdasarkan perhitungan distribusi frekuensi di atas, diketahui jika seluruh item pernyataan *Truck Round Time* di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X memiliki mean 3,97 dan dikategorikan tinggi karena masuk kedalam interval koefisien 3,40-4,19.

B. ANALISIS DATA

1. Analisis Statistik Deskriptif

Menurut Sugiyono dalam buku yang berjudul Metode Penelitian Kuantitatif (2021:226-227) menjelaskan bahwa Analisis Statistik Deskriptif berguna untuk menjabarkan atau memberikan informasi tentang ciri atau karakteristik variabel-variabel penelitian. Selain itu analisis statistik deskriptif digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum.

Tabel 4.10
Hasil Analisis Statistik Deskriptif
Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas 217X (X)

No	Pernyataan	Mean
Kualitas Pelayanan		
1	Kualitas pelayanan jasa di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X sangat memuaskan	4,32
2	Kualitas pelayanan jasa di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X minim kesalahan	4,40
3	Kecepatan pelayanan jasa di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X sangat baik	4,18
4	Pelayanan jasa di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X sesuai prosedur	4,08
Ketepatan waktu		
5	Pelayanan operator dan alat di Lapangan penumpukan Petikemas 217X selalu tepat waktu	3,04
6	Pelayanan <i>Lift On</i> dan <i>Lift Off</i> di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X tidak pernah mengalami keterlambatan	2,94
7	Petugas <i>gate</i> di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X selalu tepat waktu sesuai <i>shift</i> kerja	3,39
Kemampuan		
8	Peralatan bongkar muat di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X memadai	4,44
9	Ketersediaan lahan di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X sudah mencukupi untuk pelayanan jasa petikemas	4,68
10	Operator alat dan petugas <i>gate</i> di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X memiliki keahlian yang mumpuni	4,77
	TOTAL MEAN: JUMLAH PERNYATAAN	40,24:10
	MEAN KESELURUHAN	4,02

Sumber: Data Olahan Microsoft Excel 2013

Berdasarkan hasil analisis deskripsi dapat diketahui variabel kinerja lapangan penumpukan petikemas 217X memiliki rata-rata 4,02, indikator yang terendah adalah ketepatan waktu dengan rata-rata 3,12 dan indikator tertinggi adalah kemampuan dengan rata-rata 4,63.

Tabel 4.11
Hasil Analisis Statistik Deskriptif
Truck Round Time (Y)

No	Pernyataan	Mean
Kinerja		
1	<i>Truck Round Time</i> sudah berjalan sangat baik	4,33
2	<i>Truck Round Time</i> berjalan lancar dan minim terjadi kendala	4,30
3	<i>Truck Round Time</i> sudah berjalan efisien	4,29
4	<i>Truck Round Time</i> membuat arus petikemas berjalan lancar	4,00
Ketepatan Waktu		
5	<i>Truck Round Time</i> sudah sesuai dengan waktu ideal yang telah ditentukan	3,13
6	Ketepatan waktu <i>Truck Round Time</i> sangat baik	3,09
7	Sistem <i>monitoring Truck Round Time</i> sudah <i>real time</i>	3,13
Kemampuan		
8	<i>Truck Round Time</i> membuat pelayanan jasa semakin cepat	4,19
9	<i>Truck Round Time</i> dapat meminimalisir kemacetan	4,58
10	<i>Truck Round Time</i> yang berjalan lancar dapat membuat pelayanan jasa optimal	4,65
	TOTAL MEAN: JUMLAH PERNYATAAN	39,69:10
	MEAN KESELURUHAN	3,69

Sumber: Data Olahan Microsoft Excel 2013

Berdasarkan hasil analisis deskripsi dapat diketahui variabel *Truck Round Time* memiliki rata-rata sebesar 3,97 dengan indikator terendah adalah ketepatan waktu dengan rata-rata 3,11 dan dimensi tertinggi adalah kemampuan dengan rata-rata 4,47.

2. Pengujian Instrumen

a. Uji Validitas

Uji validitas dilakukan untuk mengetahui valid atau tidaknya setiap butir instrumen yang dapat diketahui dengan mengkorelasikan antara skor dari setiap butir dengan skor total nya.

Berikut hasil uji validitas Variabel X dan Variabel Y, diantaranya:

Tabel 4.12
Hasil Uji Validitas Variabel X

Item	r hitung	r tabel	Keterangan
1	0,815	0,195	Valid
2	0,843	0,195	Valid
3	0,742	0,195	Valid
4	0,703	0,195	Valid
5	0,493	0,195	Valid
6	0,514	0,195	Valid
7	0,521	0,195	Valid
8	0,615	0,195	Valid
9	0,781	0,195	Valid
10	0,779	0,195	Valid

Sumber: Data Olahan Microsoft Excel 2013

Berdasarkan tabel di atas, dengan membandingkan r hitung dan r tabel sebesar 0,195 maka dapat disimpulkan bahwa semua pernyataan Variabel X adalah valid karena semua item r hitung lebih besar dari r tabel.

Tabel 4.13
Hasil Uji Validitas Variabel Y

Item	r hitung	r tabel	Keterangan
1	0,861	0,195	Valid
2	0,858	0,195	Valid
3	0,861	0,195	Valid
4	0,802	0,195	Valid
5	0,585	0,195	Valid
6	0,598	0,195	Valid
7	0,554	0,195	Valid
8	0,737	0,195	Valid
9	0,807	0,195	Valid
10	0,846	0,195	Valid

Sumber: Data Olahan Microsoft Excel 2013

Berdasarkan tabel di atas, dengan membandingkan r hitung dengan r tabel sebesar 0,195 maka dapat disimpulkan bahwa semua pernyataan Variabel Y adalah valid karena semua item r hitung lebih besar dari r tabel.

b. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas adalah uji untuk memastikan kuesioner penelitian yang akan dipergunakan penelitian reliabel atau tidak.

Berikut hasil reliabilitas Variabel X dan Variabel Y, diantaranya:

Tabel 4.14
Hasil Uji Reliabilitas Variabel X

Variabel	Nilai <i>Cronbach's Alpha</i>	Keterangan
Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas 217X	0,872	Reliabel

Sumber: Data Olahan Microsoft Excel 2013

Berdasarkan tabel di atas, dapat disimpulkan bahwa seluruh item pernyataan pada setiap variabel penelitian kinerja lapangan penumpukan petikemas 217X dinyatakan reliabel karena memiliki nilai alpha yang lebih besar dari 0,6.

Tabel 4.15
Hasil Uji Reliabilitas Variabel
Truck Round Time (Y)

Variabel	Nilai <i>Cronbach's Alpha</i>	Keterangan
<i>Truck Round Time</i>	0,917	Reliabel

Sumber: Data Olahan Microsoft Excel 2013

Berdasarkan tabel di atas, dapat disimpulkan bahwa seluruh item pernyataan pada setiap variabel penelitian *Truck Round Time* dinyatakan reliabel karena memiliki nilai alpha yang lebih besar dari 0,6.

c. Uji Koefisien Korelasi

Uji korelasi digunakan untuk mengetahui seberapa kuat hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen.

Tabel 4.16
Hasil Uji Koefisien Korelasi

<i>Regression Statistics</i>					
Multiple R	0,529				
R Square	0,280				
Adjusted R Square	0,273				
Standard Error	5,085				
Observations	100				

<i>ANOVA</i>					
	<i>Df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Significance F</i>
Regression	1	986,541	986,541	38,155	0,000
Residual	98	2533,899	25,856		
Total	99	3520,440			

Sumber: Data Olahan Microsoft Excel 2013

Berdasarkan perhitungan diatas maka dapat disimpulkan bahwa hubungan variabel X terhadap variabel Y yakni cukup kuat karena memiliki nilai korelasi diantara 0,40-0,599. Selain itu $t_{hitung} > t_{tabel}$ yakni

0,529 > 0,195, serta nilai signifikansi < 0,05 yakni 0,000 < 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa hal ini berarti Variabel X memiliki hubungan yang signifikan terhadap Variabel Y.

3. Analisis Regresi Linear Sederhana

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan analisis regresi linear sederhana adalah untuk mengetahui pengaruh antara Variable X yakni kinerja lapangan penumpukan petikemas 217X terhadap Variabel Y yakni *Truck Round Time*.

Tabel 4.17
Hasil Analisis Regresi Linear Sederhana

ANOVA								
	<i>Df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Significance F</i>			
Regression	1	986,541	986,541	38,155	0,000			
Residual	98	2533,899	25,856					
Total	99	3520,440						
	<i>Coefficients</i>	<i>Standard Error</i>	<i>t Stat</i>	<i>P-value</i>	<i>Lower 95%</i>	<i>Upper 95%</i>	<i>Lower 95,0%</i>	<i>Upper 95,0%</i>
Intercept	13,681	4,236	3,229	0,002	5,274	22,088	5,274	22,088
X	0,645	0,104	6,177	0,000	0,438	0,853	0,438	0,853

Sumber: Data Olahan Microsoft Excel 2013

Berdasarkan hasil pengolahan data di atas, diperoleh nilai koefisien regresi sehingga bentuk persamaan regresi linear sederhana yakni sebagai berikut:

$$y = 13,681 + 0,645X$$

Interpretasi persamaan regresi linear sederhana diatas adalah sebagai berikut:

- a = Konstanta (a) = 13,681, artinya besarnya nilai variabel Y jika variabel X adalah 0.
- bx = Koefisien Regresi Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas 217X (b) = +0,645, artinya menunjukkan bahwa Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas 217X berpengaruh secara positif terhadap *Truck Round Time*. jika Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas 217X (X) meningkat sebesar 1 satuan, *Truck Round Time* (Y) juga akan meningkat sebesar 0,645.

4. Uji t

Uji t bertujuan untuk mengetahui ada atau tidaknya pengaruh signifikan yang diberikan Variabel bebas (X) terhadap Variabel terikat (Y).

Tabel 4.18
Tabel r untuk df 81-100

df = (N-2)	Tingkat Signifikansi untuk uji satu arah				
	0,05	0,025	0,01	0,005	0,0005
	Tingkat Signifikansi untuk uji dua arah				
	0,1	0,05	0,02	0,01	0,001
81	0,1818	0,2159	0,2550	0,2813	0,3547
82	0,1807	0,2146	0,2535	0,2796	0,3527
83	0,1796	0,2133	0,2520	0,2780	0,3507
84	0,1786	0,2120	0,2505	0,2764	0,3487
85	0,1775	0,2108	0,2491	0,2748	0,3468
86	0,1745	0,2096	0,2477	0,2732	0,3449
87	0,1735	0,2084	0,2463	0,2717	0,3430
88	0,1726	0,2072	0,2449	0,2702	0,3412
89	0,1735	0,2061	0,2435	0,2687	0,3393
90	0,1726	0,2050	0,2422	0,2673	0,3375
91	0,1716	0,2039	0,2409	0,2659	0,3358
92	0,1707	0,2028	0,2396	0,2645	0,3341
93	0,1698	0,2017	0,2384	0,2631	0,3323
94	0,1689	0,2006	0,2371	0,2617	0,3307
95	0,1680	0,1996	0,2359	0,2604	0,3290
96	0,1671	0,1986	0,2347	0,2591	0,3274
97	0,1663	0,1975	0,2335	0,2578	0,3258
98	0,1654	0,1966	0,2324	0,2565	0,3242
99	0,1646	0,1956	0,2312	0,2552	0,3226
100	0,1638	0,1956	0,2301	0,2540	0,3211

Sumber: Sugiyono, 2021

Berikut tabel hasil perhitungan uji t menggunakan *microsoft excel 2013*, yakni:

Tabel 4.19
Hasil Uji t

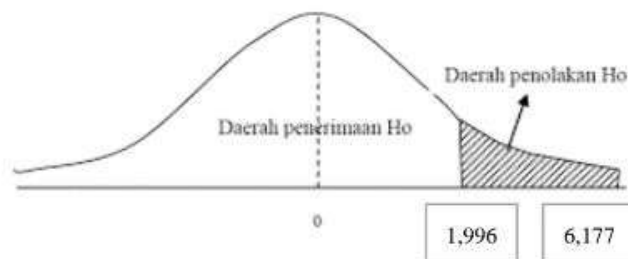
ANOVA								
	<i>Df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Significance F</i>			
Regression	1	986,541	986,541	38,155	0,000			
Residual	98	2533,899	25,856					
Total	99	3520,440						
	<i>Coefficients</i>	<i>Standard Error</i>	<i>t Stat</i>	<i>P-value</i>	<i>Lower 95%</i>	<i>Upper 95%</i>	<i>Lower 95,0%</i>	<i>Upper 95,0%</i>
Intercept	13,681	4,236	3,229	0,002	5,274	22,088	5,274	22,088
X	0,645	0,104	6,177	0,000	0,438	0,853	0,438	0,853

Sumber: Data Olahan Microsoft Excel 2013

Berdasarkan perhitungan diatas, diketahui nilai t hitung $6,177 > 1,966$ dan nilai signifikansi $t < 0,05$ yakni $0,000 < 0,05$.

Gambar 4.4

Hasil Kurva Distribusi Uji t



Hal tersebut menunjukkan bahwa Hipotesis diterima yang berarti terdapat pengaruh signifikan antara Variabel X terhadap Variabel Y.

C. PEMECAHAN MASALAH

Pemecahan masalah ialah sebuah solusi yang dapat digunakan untuk memecahkan masalah. Dalam memecahkan masalah mengenai pengaruh kinerja lapangan penumpukan petikemas 217X terhadap *Truck Round Time* di PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok, Berikut beberapa pemecahan masalah yang dapat dilakukan Perusahaan agar pelayanan operasional di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X berjalan efektif dan efisien.

1. Berikut pemecahan masalah untuk meminimalisir *Truck Round Time* yang melebihi waktu ideal diantaranya:

- a. Meningkatkan pengawasan berupa pemantauan terhadap sistem *monitoring Truck Round Time* agar berjalan sesuai dengan waktu yang telah ditetapkan yakni 30 menit dari truk melakukan *gate-in*, kemudian dilakukan proses perpindahan *container (Lift On-Lift Off)* sampai dengan truk melakukan *gate-out*. Dengan melakukan hal tersebut maka dapat membantu memastikan bahwa kegiatan operasional di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X berjalan sesuai dengan waktu yang telah ditetapkan, serta memberikan kemampuan kepada petugas lapangan untuk mengatasi dengan cepat jika terjadi kendala yang memerlukan perhatian khusus.
 - b. Adanya umpan balik (*feedback*) berupa melakukan koordinasi dan komunikasi antara petugas lapangan dan pengguna jasa terkait peraturan yang telah perusahaan buat yakni mengenai standar waktu *Truck Round Time* yang telah ditentukan yaitu selama 30 menit agar kegiatan operasional berjalan lancar.
2. Berikut beberapa pemecahan masalah yang dapat dilakukan Perusahaan agar Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas 217X berjalan optimal, yakni:
 - a. Pemeliharaan dan Perawatan Alat Bongkar Muat
Melakukan perawatan terencana yakni perawatan dan pemeliharaan secara periodik terhadap semua alat bongkar muat yang digunakan di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X seperti perawatan yang dilakukan dalam jangka waktu tertentu misalnya setiap seminggu sekali ataupun sebulan sekali serta pemeliharaan berupa pemeriksaan dan pembersihan alat bongkar muat untuk memastikan bahwa semua peralatan berfungsi dengan baik dan aman digunakan. Ini termasuk perbaikan atau penggantian alat yang rusak atau mengalami kerusakan sesegera mungkin untuk mencegah terjadinya keterlambatan atau penundaan dalam kegiatan operasional.
 - b. Memberikan motivasi terhadap petugas di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X berupa penghargaan misalnya promosi atau kenaikan jabatan kepada petugas yang kinerjanya baik, hal ini tentunya dapat membawa dampak positif terhadap kedisiplinan, semangat kerja dan produktivitas kerja petugas-petugas di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X, sehingga membantu mencapai kinerja yang optimal.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan analisis mengenai “Pengaruh Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas 217X Terhadap *Truck Round Time* di PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok” yang telah diuraikan sebelumnya, maka peneliti dapat menarik kesimpulan yang merupakan suatu ringkasan secara keseluruhan pada penelitian ini yakni sebagai berikut:

1. Terdapat pengaruh yang positif dan signifikan antara Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas 217X terhadap *Truck Round Time*, hal ini dapat dilihat dari:
 - a. Hasil uji koefisien korelasi yang menunjukkan nilai t hitung $> t$ tabel yakni $0,529 > 0,195$, nilai signifikansi $< 0,05$ yakni $0,000 < 0,05$ serta antara Variabel X terhadap Variabel Y memiliki nilai korelasi diantara 0,40-0,599 membuktikan bahwa terdapat hubungan yang cukup kuat antara Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas 217X terhadap *Truck Round Time*.
 - b. Variabel Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas 217X memiliki pengaruh yang positif terhadap variabel *Truck Round Time*, dibuktikan dengan hasil analisis regresi linear sederhana yang diperoleh dari persamaan $Y = a + bx$ yakni $\text{Truck Round Time} = 13,681 + 0,645X$ menunjukkan bahwa Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas 217X berpengaruh secara positif terhadap *Truck Round Time*.
 - c. Berdasarkan hasil hipotesis dari uji t menunjukkan bahwa t hitung $> t$ tabel yakni $6,177 > 1,996$ dan nilai signifikansi $t < 0,05$ yakni $0,000 < 0,05$ sehingga menunjukkan bahwa hipotesis diterima yang berarti terdapat pengaruh signifikan antara Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas 217X terhadap *Truck Round Time*.

2. Berdasarkan hasil analisis statistik deskripsi diketahui variabel Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas 217X memiliki rata-rata 4,02. Indikator yang terendah yakni ketepatan waktu dengan rata-rata 3,12 dan indikator yang tertinggi yakni kemampuan dengan rata-rata 4,63. Sedangkan variabel *Truck Round Time* memiliki rata-rata sebesar 3,97. Indikator yang terendah yakni ketepatan waktu dengan rata-rata 3,11 dan indikator yang tertinggi adalah kemampuan dengan rata-rata 4,47. Dari hasil analisis deskripsi tersebut maka dapat disimpulkan bahwa cara mengoptimalkan kinerja lapangan penumpukan yakni sebagai berikut:

a. Perawatan dan pemeliharaan Alat Bongkar Muat

Melakukan perawatan terencana yakni perawatan dan pemeliharaan secara periodik terhadap semua alat bongkar muat yang digunakan di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X seperti perawatan yang dilakukan dalam jangka waktu tertentu misalnya setiap seminggu sekali ataupun sebulan sekali serta pemeliharaan berupa pemeriksaan dan pembersihan alat bongkar muat untuk memastikan bahwa semua peralatan berfungsi dengan baik dan aman digunakan. Ini termasuk perbaikan atau penggantian alat yang rusak atau mengalami kerusakan sesegera mungkin untuk mencegah terjadinya keterlambatan atau penundaan dalam kegiatan operasional.

- b. Memberikan motivasi terhadap petugas di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X berupa penghargaan misalnya promosi atau kenaikan jabatan kepada petugas yang kinerjanya baik, hal ini tentunya dapat membawa dampak positif terhadap kedisiplinan, semangat kerja dan produktivitas kerja petugas-petugas di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X, sehingga membantu mencapai kinerja yang optimal.

Hal-hal diatas tentunya dapat menciptakan lingkungan kerja yang produktif dan efisien. Dengan menjalankan pemeliharaan yang teratur terhadap alat bongkar muat, risiko gangguan operasional akibat kerusakan alat dapat dikurangi sehingga kegiatan operasional dapat berjalan lancar kemudian dengan adanya motivasi terhadap petugas di Lapangan dapat meningkatkan kedisiplinan, semangat kerja serta rasa tanggung jawab, sehingga membantu mencapai kinerja yang optimal.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan yang telah dibuat, penulis mengemukakan saran yang dapat dijadikan pertimbangan bagi PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok untuk dapat meningkatkan kegiatan operasional, maka penulis memberikan saran kepada pihak yang berkepentingan agar dapat memberi masukan positif yang sifatnya membangun demi kelangsungan pengelolaan dan kemajuan perusahaan di masa yang akan datang. Adapun saran-saran yang diajukan oleh penulis yakni diantaranya:

1. Pihak PT IPC Terminal Petikemas diharapkan dapat bekerja sama dengan pihak pengguna jasa dalam disiplin kerja mengenai kebijakan yang telah disepakati oleh kedua belah pihak seperti memastikan bahwa semua pihak terlibat memahami dan mematuhi prosedur operasional yang telah ditetapkan agar menjaga kelancaran kegiatan operasional di Lapangan Penumpukan Petikemas sehingga dapat meminimalisir kendala seperti *Truck Round Time* yang melebihi waktu ideal yang telah ditetapkan.
2. Pihak PT IPC Terminal Petikemas di harapkan dapat melakukan evaluasi kinerja secara berkala misalnya seminggu sekali ataupun satu bulan sekali berupa mengidentifikasi indikator kinerja lapangan penumpukan petikemas yakni indikator apa saja yang memerlukan perbaikan atau peningkatan. Dengan melakukan evaluasi kinerja secara berkala, PT IPC Terminal Petikemas dapat memastikan bahwa Lapangan Penumpukan Petikemas beroperasi secara optimal dan dapat mengatasi kendala-kendala yang muncul dengan lebih efektif.

DAFTAR PUSTAKA

- Amin. (2017). *Journal of Theoretical and Applied Information Tecnology*.
- Djamaluddin, A. (2022). *Manajemen Operasional Pelabuhan*. Unhas Press.
- Djamaluddin, A. (2023). *DESAIN REKAYASA: PERENCANAAN PELABUHAN*. Unhas Press.
- Djamaluddin, A. (2023). *Perencanaan Pelabuhan dan Terminal Petikemas*. Nas Media Pustaka.
- Elmi Andika Nurohman, Muhamad Alfi Khoiruman & Galih Satrio. (2022). *Optimalisasi Truck Round Time (TRT) pada Kegiatan Import atau Delivery di PT Terminal Petikemas Surabaya*. Jurnal Kemaritiman dan Transportasi, 4(1), 8-10.
- Fauzi, A. (2020). *Manajemen kinerja*. Airlangga university press.
- Francis Hutabarat, M. B. A. (2021). *Analisis kinerja keuangan perusahaan*. Desanta Publisher.
- Handoko, W., & Fofid, W. T. (2020). *Hukum Maritim dan Pengelolaan Lalu Lintas Angkutan Laut dan Kepelabuhanan*. PIP Semarang.
- <https://ipctpk.co.id/>. (di akses pada tanggal 15 Mei 2024).
- Mulyono, T. (2023). *Sarana dan Prasarana Transportasi*. Deepublish.
- Nurhaliza Intan, S Dadang Suyadi. (2020). *Analisis Truck Round Time di Lapangan Impor dalam Kegiatan Delivery di PT Mustika Alam Lestari*. Jurnal Logistik D III Transportasi UN, 13(1), 31-36.
- Priadana, M. S., & Sunarsi, D. (2021). *Metode penelitian kuantitatif*. Pascal Books.
- Priyohadi, N, D, Soedjono, Soedarmanto, & Prastyorini, J. (2024). *FREIGHT FORWARDER*. SCOPINDO MEDIA PUSATAKA.
- Rohmah, N., & Prasetiawan, A. (2019). *Dasar-dasar Kepelabuhan*. PIP Semarang.
- Rohman, M. A. (2019). *Penanganan dan Pengaturan Muatan Untuk Diklat ANT-III*. PIP Semarang.
- Rustina, E, Rismatulloh, T, Yusup, R, Kurniawan, A, & Sultomi, R. (2024). *BONGKAR MUAT PETI KEMAS MASA DEPAN EKONOMI YANG CERAH*. Underline.
- Sugiyono. 2019. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. 2021. *Metode Penelitian Kuantitatif*. Bandung: Alfabet.

- Thamrin. (2022). *MANAJEMEN PERUSAHAAN PELAYARAN (SHIPPING COMPANY MANAGEMENT)*. K-Media.
- Wulan Purnamasari, S. E., SM, M., & Ardhyani, I. W. (2021). *Buku Ajar Manajemen Kinerja Industri*. Zifatama Jawara.

LAMPIRAN

Lampiran 1 Lapangan Penumpukan Petikemas 217X



Lampiran 2 Peralatan Bongkar Muat di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X



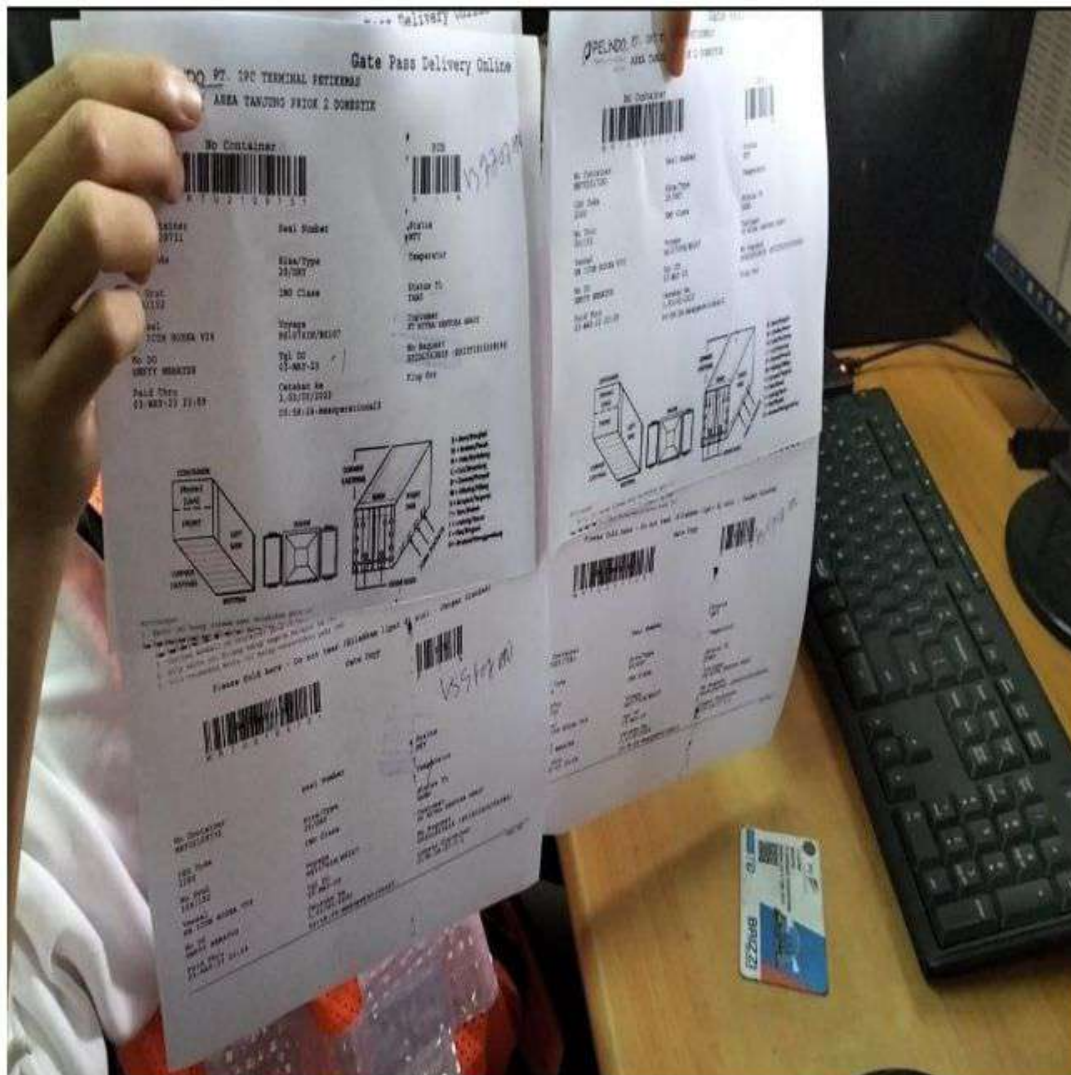
Lampiran 3 Petugas *gate* di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X



Lampiran 4 Antrian Truk di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X



Lampiran 5 Dokumen Surat Penyerahan Petikemas (SP2)



Lampiran 6 Standar waktu dan Laporan Rekapitulasi *Truck Round Time* yang melebihi standar waktu 30 menit selama 1 tahun di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X



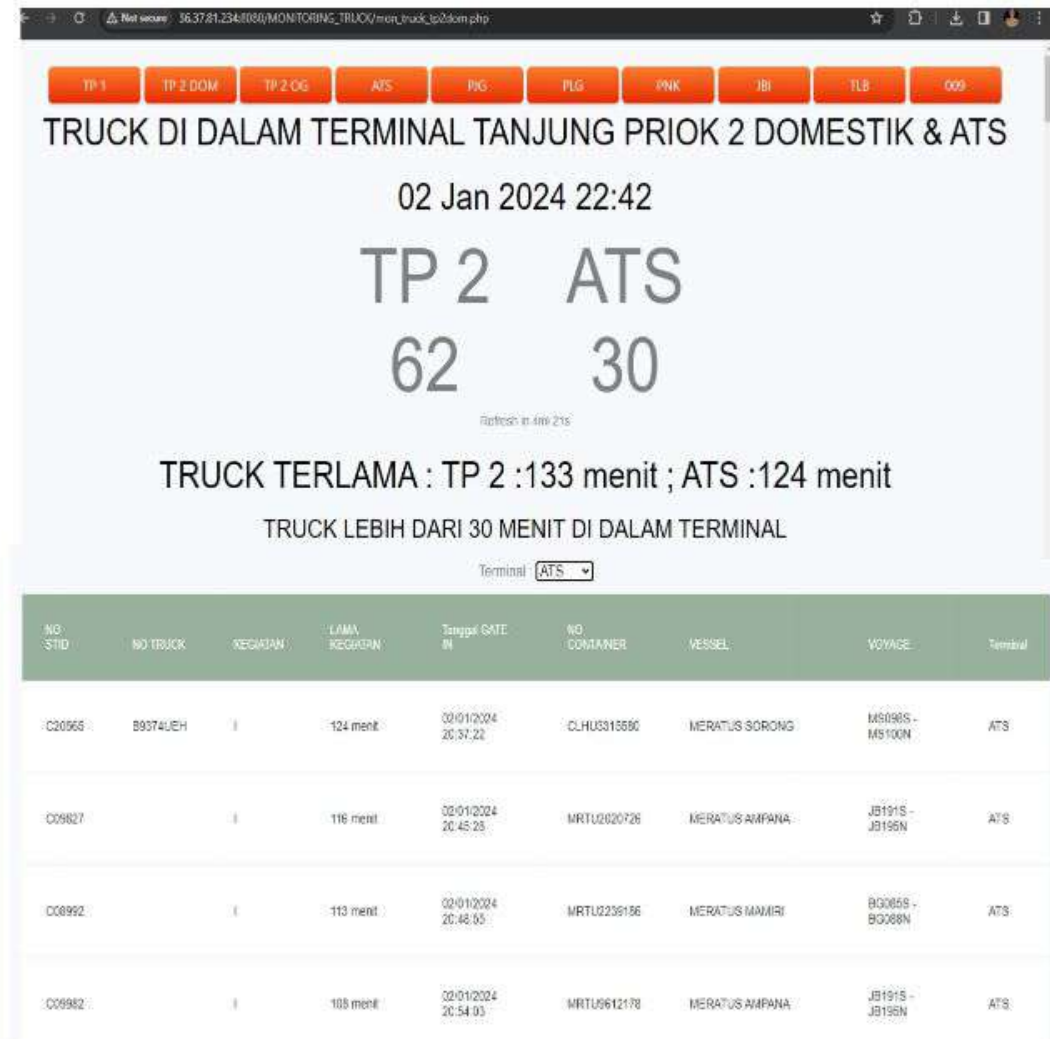
TANGGAL : 1-Jan-2024
 SHIFT : GABUNGAN
 GRUP : GABUNGAN

**LAPORAN REKAPITULASI *TRUCK ROUND TIME*
 DI LAPANGAN PENUMPUKAN PETIKEMAS 217X**

KEGIATAN	LAMA WAKTU
<i>Gate in</i>	< 5 menit
<i>Trucking menuju area Lift On/ Lift Off</i>	<15 menit
<i>Placement/ Pick up</i>	< 5 menit
<i>Gate out</i>	< 5 menit
TOTAL	< 30 menit



Lampiran 7 Sistem *Monitoring Truck Round Time*



Lampiran 8 Rekapitulasi Kuesioner Variabel Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas 217X

VARIABEL X (KINERJA LAPANGAN PENUMPUKAN PETIKEMAS 217X)											
Responden	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	TOTAL
1	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	33
2	5	5	5	5	3	3	3	5	5	5	44
3	3	3	3	3	3	3	3	5	5	5	36
4	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	33
5	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	33
6	5	4	4	5	4	4	4	4	5	5	44
7	5	5	5	5	3	3	3	5	5	5	44
8	4	4	4	4	3	3	3	5	4	5	39
9	4	4	4	4	3	3	3	5	5	5	40
10	5	5	5	5	2	2	2	4	4	5	39
11	4	5	5	5	3	3	3	5	5	5	43
12	4	4	4	4	3	3	4	4	5	5	40
13	3	4	4	4	3	3	3	4	5	5	38
14	4	4	4	5	3	3	3	5	5	5	41
15	5	5	5	5	3	3	3	4	5	5	43
16	5	5	5	3	3	3	3	5	5	5	42
17	4	5	5	4	3	3	4	5	5	5	43
18	5	5	5	4	3	3	4	5	5	4	43
19	4	4	4	4	3	3	4	5	5	5	41
20	4	5	5	4	4	4	4	5	5	5	45
21	4	4	4	4	3	3	3	5	4	5	39
22	4	4	4	4	3	3	3	5	5	5	40
23	4	4	4	4	2	2	4	3	5	5	37
24	5	5	5	5	5	3	3	5	5	5	46
25	5	5	5	4	4	5	3	4	5	5	45
26	3	3	3	3	3	3	3	5	5	5	36
27	4	4	4	4	3	3	3	5	5	5	40
28	3	4	4	4	3	3	3	5	5	5	39
29	5	5	5	5	3	3	4	5	5	5	45
30	4	5	4	3	3	3	5	5	5	5	42
31	4	4	4	4	3	3	3	4	5	5	39
32	5	5	5	5	2	2	4	5	5	5	43
33	5	5	4	5	3	2	4	5	5	5	43
34	4	4	4	4	2	2	4	5	5	5	39
35	4	4	4	4	4	3	3	4	5	5	40
36	4	4	4	4	3	3	4	5	5	5	41
37	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	30
38	4	4	4	4	3	3	3	5	5	5	40
39	5	5	5	5	3	3	3	4	5	5	43
40	5	5	3	5	3	3	3	5	5	5	42
41	4	4	3	4	3	3	3	4	4	4	36

42	4	4	3	4	4	3	3	4	4	4	37
43	4	5	3	4	3	3	4	4	4	5	39
44	4	3	3	3	3	3	3	4	5	5	36
45	4	4	3	4	4	3	4	4	5	5	40
46	3	4	4	4	3	3	3	5	5	5	39
47	4	4	4	4	3	3	3	5	5	5	40
48	5	5	5	5	3	3	4	5	5	5	45
49	4	4	4	4	4	3	3	5	5	5	41
50	4	4	4	4	2	3	3	5	4	5	38
51	5	5	5	5	3	3	3	5	5	5	44
52	4	5	5	5	3	3	4	5	5	5	44
53	5	5	5	3	3	3	5	5	5	5	44
54	5	5	4	5	3	3	4	5	5	5	44
55	5	5	5	3	3	3	4	4	5	5	42
56	5	5	5	5	5	3	3	5	5	5	46
57	5	5	5	3	3	3	3	4	4	5	40
58	5	5	5	5	3	3	3	5	5	5	44
59	5	5	5	5	3	3	4	4	5	5	44
60	5	5	5	5	3	3	3	5	5	5	44
61	4	4	4	4	2	3	4	4	4	4	37
62	5	5	5	4	3	4	4	5	5	5	45
63	5	5	5	4	2	2	4	5	4	5	41
64	5	5	5	3	2	2	3	3	5	5	38
65	4	4	4	4	3	3	3	3	3	5	36
66	4	4	4	5	3	3	4	5	5	5	42
67	4	5	5	3	3	3	4	5	5	5	42
68	5	4	5	4	4	3	3	3	5	5	41
69	5	5	5	5	3	3	5	5	5	5	46
70	5	5	5	5	5	4	3	3	5	5	45
71	5	5	3	3	3	3	5	5	5	5	42
72	5	5	3	5	2	2	3	5	5	4	39
73	5	5	5	5	3	3	3	5	5	5	44
74	5	5	5	5	5	3	3	3	5	5	44
75	5	5	3	4	3	3	3	5	5	5	41
76	5	5	5	5	3	3	5	4	4	4	43
77	5	5	5	5	3	3	4	5	5	5	45
78	5	5	5	5	3	3	3	5	5	5	44
79	5	5	3	5	3	3	5	5	5	5	44
80	5	5	5	5	3	3	3	4	4	4	41
81	5	5	4	4	4	3	4	5	4	5	43
82	5	5	5	4	4	4	3	4	4	4	42
83	4	5	4	5	3	3	3	3	5	5	40
84	3	3	3	3	2	2	2	5	5	5	33
85	4	4	4	3	3	3	3	5	5	5	39
86	5	5	5	3	3	3	4	4	5	5	42
87	5	5	3	4	4	3	3	5	5	5	42
88	5	4	5	5	3	3	4	5	5	5	44
89	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	38
90	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	37
91	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	38

92	4	4	4	4	3	3	4	5	5	5	41
93	4	4	4	3	3	3	3	5	5	5	39
94	4	4	4	4	3	3	3	5	5	5	40
95	5	5	4	4	3	3	4	4	5	5	42
96	4	4	4	4	2	2	3	4	4	5	36
97	4	5	4	4	2	3	3	4	5	5	39
98	5	5	5	3	3	3	3	4	5	5	41
99	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	13
100	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	17
JUMLAH	432	440	418	408	304	294	340	445	468	477	4026

Lampiran 9 Rekapitulasi Kuesioner Variabel *Truck Round Time*

VARIABEL Y (TRUCK ROUND TIME)											
Responden	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8	Y9	Y10	TOTAL
1	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	37
2	4	4	4	4	3	3	3	5	5	5	40
3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	5	38
4	4	4	4	4	3	3	3	5	5	5	40
5	5	5	5	5	3	3	3	5	5	5	44
6	4	4	4	4	3	3	3	5	4	4	38
7	4	4	4	4	4	3	3	4	5	5	40
8	4	4	4	3	3	3	4	4	5	5	39
9	4	4	4	3	3	3	3	4	5	5	38
10	4	4	3	4	3	3	3	4	5	5	38
11	4	4	3	3	3	3	3	4	5	4	36
12	4	4	4	3	3	3	3	4	4	5	37
13	4	5	4	4	3	3	3	5	5	5	41
14	4	5	4	4	3	3	3	4	5	5	40
15	4	4	4	4	3	3	3	3	5	5	38
16	4	4	4	4	3	3	3	5	5	5	40
17	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
18	4	4	4	3	3	3	3	5	5	5	39
19	5	5	5	5	2	3	3	5	5	5	43
20	4	4	4	3	2	3	3	4	5	5	37
21	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	38
22	4	4	5	3	3	3	3	5	5	5	40
23	4	4	4	4	4	4	3	4	5	4	40
24	4	4	4	4	3	3	4	5	5	5	41
25	4	4	4	3	3	3	3	5	5	5	39
26	5	5	5	5	4	4	3	4	5	5	45
27	5	5	5	5	3	3	3	5	5	5	44
28	4	4	4	3	3	3	3	4	5	5	38
29	5	5	5	5	3	3	3	5	5	5	44
30	4	4	4	4	3	4	4	4	5	5	41
31	5	5	5	5	3	2	2	4	5	5	41
32	5	5	5	5	3	3	3	5	5	5	44
33	5	5	5	5	2	2	5	5	5	5	44
34	4	4	4	4	3	4	3	4	5	5	40
35	5	5	5	5	3	3	3	5	5	5	44
36	5	5	5	5	3	3	3	5	5	5	44
37	5	5	5	5	3	3	3	5	5	5	44
38	5	4	5	4	3	2	3	4	5	5	40
39	5	5	5	5	3	3	3	5	5	5	44
40	5	5	5	5	3	2	3	5	5	5	43
41	5	5	5	3	3	3	3	5	5	5	42

42	5	5	5	5	3	3	3	5	5	5	44
43	4	4	4	4	3	3	3	5	5	5	40
44	5	5	5	4	4	4	4	4	4	5	44
45	5	5	5	5	4	4	4	4	5	5	46
46	5	5	5	4	4	4	4	5	5	5	46
47	5	5	5	5	4	4	4	4	4	5	45
48	4	4	4	4	3	3	3	3	5	5	38
49	4	4	4	4	3	3	3	5	5	5	40
50	5	5	5	3	3	3	3	5	5	5	42
51	5	4	5	4	3	3	3	5	5	5	42
52	5	5	5	5	3	3	3	3	5	5	42
53	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	43
54	5	4	4	5	3	3	4	5	5	5	43
55	5	5	5	3	3	3	3	3	4	4	38
56	5	5	5	5	4	4	4	5	5	5	47
57	5	5	5	3	3	3	3	3	4	5	39
58	5	5	5	5	3	3	3	5	5	5	44
59	4	4	4	4	4	4	4	5	5	4	42
60	5	5	5	5	5	4	3	5	5	5	47
61	5	5	5	3	3	3	5	5	3	5	42
62	5	4	4	5	3	3	3	4	5	5	41
63	4	5	5	3	2	3	3	3	5	5	38
64	5	5	5	5	3	3	3	5	5	5	44
65	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	31
66	5	5	5	3	3	3	3	3	4	5	39
67	4	4	4	4	3	3	3	4	5	5	39
68	5	5	5	4	4	3	3	5	5	5	44
69	5	5	5	5	4	3	2	5	5	4	43
70	5	5	5	5	5	3	3	3	5	5	44
71	4	4	5	5	5	5	3	5	5	5	46
72	5	5	5	3	2	2	2	4	3	4	35
73	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	30
74	5	5	4	5	3	3	3	5	4	5	42
75	5	4	4	4	2	3	2	5	5	5	39
76	3	3	4	4	4	4	3	3	5	5	38
77	5	5	5	5	3	3	3	5	5	5	44
78	5	5	5	5	5	5	3	5	5	5	48
79	5	5	5	3	2	3	3	4	4	4	38
80	5	5	5	5	3	3	5	3	5	5	44
81	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
82	4	4	4	4	2	2	2	2	5	5	34
83	5	4	4	3	2	3	3	4	5	5	38
84	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	20
85	4	4	4	4	2	2	3	3	5	5	36
86	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	38
87	4	4	4	3	3	3	4	4	5	5	39

88	5	5	4	4	3	3	3	5	5	5	42
89	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	37
90	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	37
91	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	37
92	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	37
93	4	4	4	4	4	3	3	3	5	5	39
94	4	4	4	4	3	3	3	4	5	5	39
95	4	4	4	4	3	3	4	4	5	5	40
96	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
97	4	4	3	3	3	3	3	4	4	4	35
98	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	13
99	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	16
100	1	1	1	2	2	2	2	2	1	1	15
JUMLAH	433	430	428	398	313	309	313	419	458	465	3966

Lampiran 10 Hasil Perhitungan Analisis Statistik Deskriptif Variabel Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas 217X

No	Pernyataan	Tanggapan					Mean
		SS	S	KS	TS	STS	
Kualitas Pelayanan							
1	Kualitas pelayanan jasa di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X sangat memuaskan	47	41	10	1	1	4,32
2	Kualitas pelayanan jasa di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X minim kesalahan	53	37	8	1	1	4,40
3	Kecepatan pelayanan jasa di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X sangat baik	41	39	18	1	1	4,18
4	Pelayanan jasa di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X sesuai prosedur	34	43	21	1	1	4,08
Ketepatan waktu							
5	Pelayanan operator dan alat di Lapangan penumpukan Petikemas 217X selalu tepat waktu	4	11	71	13	1	3,04
6	Pelayanan <i>Lift On</i> dan <i>Lift Off</i> di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X tidak pernah mengalami keterlambatan	1	5	82	11	1	2,94
7	Petugas <i>gate</i> di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X selalu tepat waktu sesuai <i>shift</i> kerja	5	34	57	3	1	3,39
Kemampuan							
8	Peralatan bongkar muat di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X memadai	58	31	9	1	1	4,44
9	Ketersesian lahan di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X sudah mencukupi untuk pelayanan jasa petikemas	75	21	2	1	1	4,68
10	Operator alat dan petugas <i>gate</i> di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X memiliki keahlian yang mumpuni	83	14	1	1	1	4,77
TOTAL		401	276	279	34	10	4,02
SKOR		2.005	1.104	837	68	10	

Lampiran 11 Hasil Perhitungan Analisis Statistik Deskriptif Variabel *Truck Round Time*

No	Pernyataan	Tanggapan					Mean
		SS	S	KS	TS	STS	
Kinerja							
1	Truck Round Time sudah berjalan sangat baik	46	47	3	2	2	4,33
2	Truck Round Time berjalan lancar dan minim terjadi kendala	43	50	3	2	2	4,30
3	Truck Round Time sudah berjalan efisien	44	47	5	2	2	4,29
4	Truck Round Time membuat arus petikemas berjalan lancar	32	42	22	2	2	4,00
Ketepatan Waktu							
5	Truck Round Time sudah sesuai dengan waktu ideal yang telah ditentukan	5	18	63	13	1	3,13
6	Ketepatan waktu Truck Round Time sangat baik	3	15	71	10	1	3,09
7	Sistem monitoring Truck Round Time sudah real time	4	15	72	8	1	3,13
Kemampuan							
8	Truck Round Time membuat pelayanan jasa semakin cepat	44	37	14	4	1	4,19
9	Truck Round Time dapat meminimalisir kemacetan	72	20	4	2	2	4,58
10	Truck Round Time yang berjalan lancar dapat membuat pelayanan jasa optimal	76	19	1	2	2	4,65
	TOTAL	369	310	258	47	16	3,97
	SKOR	1,845	1,240	774	94	16	

Lampiran 12 Hasil Perhitungan Uji Validitas Variabel Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas 217X

VARIABEL X (KINERJA LAPANGAN PENUMPUKAN PETIKEMAS 217X)											
Responden	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	TOTAL
$\sum X$	432	440	418	408	304	294	340	445	468	477	
$\sum Y$											4026
$\sum X^2$	186624	193600	174724	166464	92416	86436	115600	198025	219024	227529	
$\sum XY$	17699	18027	17128	16707	12398	11958	13864	18145	19093	19437	
$\sum X^2$	1926	1994	1816	1732	968	888	1204	2039	2234	2313	
N	100										
$N \sum XY$	1769900	1802700	1712800	1670700	1239800	1195800	1386400	1814500	1909300	1943700	
$N \sum X^2$	192600	199400	181600	173200	96800	88800	120400	203900	223400	231300	
$\sum Y^2$											164456
$N \sum Y^2$	16445600										
$(\sum Y)^2$	16208676										
$N \sum XY - \sum X \sum Y$	30668	31260	29932	28092	15896	12156	17560	22930	25132	23298	
$N \sum X^2 - (\sum X)^2$	5976	5800	6876	6736	4384	2364	4800	5875	4376	3771	
$N \sum Y^2 - (\sum Y)^2$	236924	236924	236924	236924	236924	236924	236924	236924	236924	236924	
R _{xy}	0,815033823	0,843277376	0,741588992	0,703197135	0,493228375	0,513644246	0,520714132	0,614604295	0,780519695	0,779445666	
Kriteria	SANGAT TINGGI	SANGAT TINGGI	TINGGI	TINGGI	CUKUP TINGGI	CUKUP TINGGI	CUKUP TINGGI	TINGGI	TINGGI	TINGGI	

Lampiran 13 Hasil Perhitungan Uji Validitas Variabel *Truck Round Time*

VARIABEL Y (TRUCK ROUND TIME)											
Responden	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8	Y9	Y10	TOTAL
$\sum X$	433	430	428	398	313	309	313	419	458	465	
$\sum Y$											3966
$(\sum X^2)$	187489	184900	183184	158404	97969	95481	97969	175561	209764	216225	
$\sum XY$	17582	17458	17390	16210	12667	12480	12625	17007	18560	18833	
$\sum X^2$	1939	1912	1898	1664	1033	995	1021	1835	2166	2223	
N	100										
$N \sum XY$	1758200	1745800	1739000	1621000	1266700	1248000	1262500	1700700	1856000	1883300	
$N \sum X^2$	193900	191200	189800	166400	103300	99500	102100	183500	216600	222300	
$\sum Y^2$											160812
$N \sum Y^2$	16081200										
$(\sum Y)^2$	15729156										
$N \sum XY - \sum X \sum Y$	40922	40420	41552	42532	25342	22506	21142	38946	39572	39110	
$N \sum X^2 - (\sum X)^2$	6411	6300	6616	7996	5331	4019	4131	7939	6836	6075	
$N \sum Y^2 - (\sum Y)^2$	352044	352044	352044	352044	352044	352044	352044	352044	352044	352044	
Rxy	0,861381399	0,858277171	0,860985248	0,801642879	0,584976031	0,598330082	0,554395884	0,73668442	0,806656244	0,845699748	
Kriteria	SANGAT TINGGI	SANGAT TINGGI	SANGAT TINGGI	SANGAT TINGGI	CUKUP TINGGI	CUKUP TINGGI	CUKUP TINGGI	TINGGI	SANGAT TINGGI	SANGAT TINGGI	

**Lampiran 14 Hasil Perhitungan Uji Reliabilitas Variabel Kinerja Lapangan
Penumpukan Petikemas 217X**

Penjabaran:

UJI RELIABILITAS	
n	100
$\sum \sigma_t^2$	5,147273
σ_t^2	23,93172

$$r = \left(\frac{n}{n-1} \right) \left(1 - \frac{\sum \sigma_t^2}{\sigma_t^2} \right)$$

$$r = (10/9)(1 - 5,147273/ 23,93172)$$

$$r = (1,11111111)(1 - 0,215081616)$$

$$(1,11111111)(0,784918384)$$

$$r = \mathbf{0,872131537}$$

KRITERIA PENGUJIAN		
Nilai Acuan	Nilai Cronbach's Alpha	Kesimpulan
0,6	0,872	Reliabel

Lampiran 15 Hasil Perhitungan Uji Reliabilitas Variabel *Truck Round Time*

Penjabaran:

KETERANGAN	
n	100
$\sum \sigma_t^2$	6,227677
σ_t^2	35,56

$$r = \left(\frac{n}{n-1} \right) \left(1 - \frac{\sum \sigma_t^2}{\sigma_t^2} \right)$$

$$r = (10/9)(1 - 6,227677/35,56)$$

$$r = (1,11111111)(1 - 0,1751315241844)$$

$$r = (1,11111111)(0,824868476)$$

$$r = \mathbf{0,916520528}$$

KRITERIA PENGUJIAN		
Nilai Acuan	Nilai Cronbach's Alpha	Kesimpulan
0,6	0,917	Reliabel

Lampiran 16 Hasil Perhitungan Uji Koefisien Korelasi

Penjabaran:

KETERANGAN	
$\sum X$	4,026
$\sum Y$	3,966
$\sum X^2$	164,456

$$r_{xy} = \frac{N \sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{[N \sum X^2 - (\sum X)^2][N \sum Y^2 - (\sum Y)^2]}}$$

$$r = 100 \times 161.200 - (4.026)(3.966)$$

$$r = 16.120.000 - 15.967.116$$

$$r = 152.884 / \sqrt{(100 \times 164.456 - (4.026)^2)(100 \times 160.812 - (3.966)^2)}$$

$$r = 152.884 / \sqrt{(16.445.600 - 16.208.676)(16.081.200 - 15.729.156)}$$

$$r = 152.884 / \sqrt{(236.924)(352.044)}$$

$$r = 152.884 / \sqrt{83.407.672.656}$$

$$r = 152.884 / 288.803,86537579$$

$$r = 0,529369646$$

Variabel	X	Y
X	1	
Y	0,529	1

Lampiran 17 Hasil Perhitungan Analisis Regresi Linear Sederhana

Penjabaran:

RUMUS	
$Y = a + bx$	

KRITERIA PENGUKURAN ALPHA 5%	
P-VALUE < 0,05	ADA PENGARUH SIGNIFIKAN
P-VALUE > 0,05	TIDAK ADA PENGARUH SIGNIFIKAN

KETERANGAN	
$\sum X$	4,026
$\sum Y$	3,966
$\sum X^2$	164,456
$\sum Y^2$	160,812
$\sum XY$	161,200

$$a = \frac{\sum Y \sum X^2 - \sum X \sum XY}{n \sum X^2 - (\sum X)^2}$$

$$b = \frac{n \sum XY - \sum X \sum Y}{n \sum X^2 - (\sum X)^2}$$

$$a = 3.966 \times 164.456 - 4.026 \times 161.200$$

$$a = 3,241,296$$

$$3.241.296 / 100 (164.456) -$$

$$a = (4.026)^2$$

$$a = 3.241.296 / 236.924$$

$$a = \mathbf{13,6807 \text{ atau } 13,681}$$

$$b = 100 \times 161.200 - (4.026)(3.966)$$

$$b = 152.884 / 100 \times 164.456 - (4.026)^2$$

$$b = 152.884 / 236.924$$

$$b = \mathbf{0,645}$$

SUMMARY OUTPUT

<i>Regression Statistics</i>	
Multiple R	0,529
R Square	0,280
Adjusted R Square	0,273
Standard Error	5,085
Observations	100

ANOVA

	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Significance F</i>
Regression	1	986,541	986,541	38,155	0,000
Residual	98	2533,899	25,856		
Total	99	3520,440			

	<i>Coefficients</i>	<i>Standard Error</i>	<i>t Stat</i>	<i>P-value</i>	<i>Lower 95%</i>	<i>Upper 95%</i>	<i>Lower 95,0%</i>	<i>Upper 95,0%</i>
Intercept	13,681	4,236	3,229	0,002	5,274	22,088	5,274	22,088
X	0,645	0,104	6,177	0,000	0,438	0,853	0,438	0,853

Lampiran 18 Hasil Perhitungan Uji t

Tabel r untuk df = 51 - 100

df = (N-2)	Tingkat signifikansi untuk uji satu arah				
	0.05	0.025	0.01	0.005	0.0005
	Tingkat signifikansi untuk uji dua arah				
	0.1	0.05	0.02	0.01	0.001
81	0.1818	0.2159	0.2550	0.2813	0.3547
82	0.1807	0.2146	0.2535	0.2796	0.3527
83	0.1796	0.2133	0.2520	0.2780	0.3507
84	0.1786	0.2120	0.2505	0.2764	0.3487
85	0.1775	0.2108	0.2491	0.2748	0.3468
86	0.1765	0.2096	0.2477	0.2732	0.3449
87	0.1755	0.2084	0.2463	0.2717	0.3430
88	0.1745	0.2072	0.2449	0.2702	0.3412
89	0.1735	0.2061	0.2435	0.2687	0.3393
90	0.1726	0.2050	0.2422	0.2673	0.3375
91	0.1716	0.2039	0.2409	0.2659	0.3358
92	0.1707	0.2028	0.2396	0.2645	0.3341
93	0.1698	0.2017	0.2384	0.2631	0.3323
94	0.1689	0.2006	0.2371	0.2617	0.3307
95	0.1680	0.1996	0.2359	0.2604	0.3290
96	0.1671	0.1986	0.2347	0.2591	0.3274
97	0.1663	0.1975	0.2335	0.2578	0.3258
98	0.1654	0.1966	0.2324	0.2565	0.3242
99	0.1646	0.1956	0.2312	0.2552	0.3226
100	0.1638	0.1946	0.2301	0.2540	0.3211

Penjabaran:

$$t = \frac{r\sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}}$$


$$t = 0,529\sqrt{100-2} / \sqrt{1-(0,529)^2}$$

$$t = 0,529\sqrt{98} / \sqrt{1-0,280}$$

$$t = 5,237/0,848$$

$$t = 6,176 \text{ atau } 6,177$$

Lampiran 19 Google Form Kuesioner Kinerja Lapangan Penumpukan Petikemas 217X



**KINERJA LAPANGAN PENUMPUKAN
PETIKEMAS 217X DI PT IPC TERMINAL
PETIKEMAS TANJUNG PRIOK**

nvnputrip@gmail.com [Ganti akun](#)

* Menunjukkan pertanyaan yang wajib diisi

Email *

Email Anda

Jenis Kelamin *

☐ laki-laki

☐ Perempuan

Usia *

☐ <22 Tahun

☐ 22-29 Tahun

☐ 30-37 Tahun

☐ 38-45 Tahun

☐ 46-50 Tahun

Pendidikan Terakhir *

☐ SMA


☐ D1

☐ D2

☐ D3

☐ D4/S1

Lampiran 20 Google Form Kuesioner Truck Round Time



Truck Round Time di Lapangan Penumpukan Petikemas 217X PT IPC Terminal Petikemas Tanjung Priok

nvnputri@gmail.com [Ganti akun](#)

* Menunjukkan pertanyaan yang wajib diisi

Email *

Email Anda

Jenis Kelamin *

☐ Laki-laki

☐ Perempuan

Usia *

☐ <22 Tahun

☐ 22-29 Tahun

☐ 30-37 Tahun

☐ 38-45 Tahun

☐ 46-50 Tahun

Pendidikan Terakhir *

☐ SMA

☐ D1

☐ D2

☐ D3

☐ D4/S1

☐ Lainnya

Lampiran 21 Pengisian Kuesioner oleh Pengguna Jasa



**Lampiran 22 Foto saat penulis melakukan Praktek Darat di PT IPC Terminal
Petikemas Tanjung Priok**

