

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



SKRIPSI

**PENGARUH STANDAR KINERJA OPERASIONAL
TERHADAP PELAYANAN KEGIATAN
BONGKAR MUAT PETI KEMAS
DI KANTOR OTORITAS PELABUHAN UTAMA
TANJUNG PRIOK**

Oleh :

NOVRIANTI SIAGIAN

NRP. 4 62 19 0221

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA**

2023

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



SKRIPSI

**PENGARUH STANDAR KINERJA OPERASIONAL
TERHADAP PELAYANAN KEGIATAN
BONGKAR MUAT PETI KEMAS
DI KANTOR OTORITAS PELABUHAN UTAMA
TANJUNG PRIOK**

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

Oleh :

NOVRIANTI SIAGIAN

NRP. 4 62 19 0221

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA**

2023

NIP. 19831227 200812 2 002

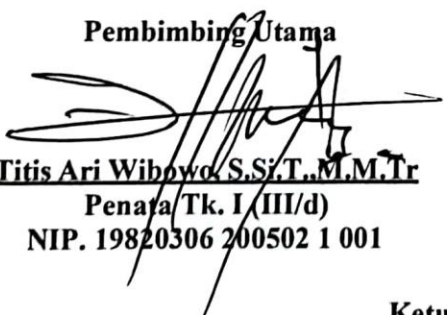
**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**




TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : NOVRIANTI SIAGIAN
NRP : 4 62 19 0221
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN (KALK)
Judul : PENGARUH STANDAR KINERJA
OPRASIONAL TERHADAP PELAYANAN
KEGIATAN BONGKAR MUAT PETI KEMAS
DI KANTOR OTORITAS PELABUHAN UTAMA
TANJUNG PRIOK

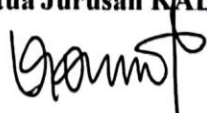
Pembimbing Utama


Titis Ari Wibowo, S.Si.T., M.M.Tr
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19820306 200502 1 001

Jakarta, 24 Juli 2023
Pembimbing Pendamping


Nasri, M.T., M.Mar.E
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19711124 199903 1 003

Mengetahui
Ketua Jurusan KALK


Dr. Vidya Selasдини, S.Si.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 : NOVRIANTI SIAGIAN
NRP : 4 62 19 0221
Program Pendidikan : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN (KALK)
Judul : PENGARUH STANDAR KINERJA OPERASIONAL
TERHADAP PELAYANAN KEGIATAN BONGKAR
MUAT PETI KEMAS DI KANTOR OTORITAS
PELABUHAN UTAMA TANJUNG PRIOK

Ketua Penguji

Dr. Purnomo, MM
Pembina (IV/a)
NIP. 19590612 198003 1 002

Anggota Penguji

Drs. Brenhard Mangatur Tampubolon, M.Si
Pembina (IV/b)
NIP. 19641003 199403 1 001

Anggota Penguji

Titis Ari Wibowo, S.Si.T., M.M.Tr
Penata TK. I (III/d)
NIP. 19820306 200502 1 001

**Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK**

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

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis ucapkan atas kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, yang telah memberikan Rahmat dan karunia-Nya yang tak terhingga serta diiringi doa orang tua, keluarga, dan sahabat sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Skripsi ini dimana merupakan kewajiban bagi taruna dan taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran untuk menyusun skripsi sebagai tugas akhir yang telah ditentukan Pendidikan sebagai salah satu persyaratan kelulusan program D-IV tahun ajaran 2023.

Penyusunan skripsi ini berdasarkan atas pengalaman yang penulis dapatkan selama menjalani masa praktek darat di perusahaan pelayaran serta semua pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat Pendidikan dengan literatur-literatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang Penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang penulis pilih adalah :

**“PENGARUH STANDAR KINERJA OPERASIONAL TERHADAP
PELAYANAN KEGIATAN BONGKAR MUAT
PETI KEMAS DI KANTOR OTORITAS PELABUHAN UTAMA
TANJUNG PRIOK”**

Dalam menyelesaikan skripsi ini, penulis banyak memperoleh bantuan dan masukan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih dan penghargaan kepada pihak-pihak yang telah membantu dalam penulisan skripsi ini, antara lain :

1. Bapak H. Ahmad Wahid, S.T., M.T., M.Mar.E selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Dr. Vidya Selasдини., S.Si.T., M.M.Tr selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. Bapak Titis Ari Wibowo, S.Si.T., M.M.Tr selaku Pembimbing Utama serta Sekretaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan yang telah bersedia memberikan pengarahan dan masukan dalam penulisan skripsi ini.
4. Bapak Nasri, M.T., M.Mar.E selaku Pembimbing Pendukung yang telah bersedia memberikan pengarahan dan masukan dalam penulisan skripsi ini.
5. Kepada kedua orang tua tercinta, Bapak Samson Siagian., S.H., M.H dan Ibu Rungguida br Harianja dan juga Uda dan Nanguda yang telah mendidik dan menjadi penyemangat penulis, terima kasih atas nasihat, semangat dan doanya.

Serta adik terkasih Christina, Daniel, George dan Mikha yang senantiasa menjadi sosok penghibur dan penyemangat.

6. Seluruh civitas akademika staff dan dosen pengajar jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta yang telah memberikan ilmu dan bimbingannya selama penulis belajar di kampus Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.
7. Pimpinan dan seluruh staff Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok, Terima kasih atas semua bimbingan dan pelajaran yang telah diberikan kepada penulis ketika melaksanakan PRADA di pelabuhan.
8. Teman-teman seperjuangan, Taruna/i angkatan LXII dan KALK 8 E, terima kasih untuk kenangan dan cerita yang indah.
9. Teman-teman ku "Calon Menantu Idaman" yang tidak dapat penulis tuliskan satu per satu, yang dalam hal ini memberikan semangat dan juga dukungan selama pengerjaan skripsi ini.
10. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu penulis untuk menyelesaikan Pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta baik secara langsung maupun tidak langsung.
11. *Last but not least. I wanna thank me. I wanna thank me for believing in me. I wanna thank me for doing all this hardwork. I wanna thank me for having no days off. I wanna thank me for, for never quitting.*

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini jauh dari sempurna dan masih terdapat kekurangan, baik dari susunan kalimat, serta pembahasan materi. Maka dengan segala kerendahan hati penulis mengharapkan saran dan kritik jika terdapat kekeliruan dalam penyusunan dan penulisan skripsi ini dari semua pihak yang sifatnya membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Untuk selanjutnya, penulis berharap agar dengan selesainya skripsi ini dapat menambah wawasan dan ilmu yang berguna bagi para pembaca, serta dapat memenuhi persyaratan program Diploma IV di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

Jakarta, 24 Juli 2023
Penulis,

NOVRIANTI SIAGIAN
NRP. 462 19 0221

DAFTAR ISI

	Halaman
SAMPUL DALAM	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI.....	ii
TANDA TANGAN PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL.....	ix
DAFTAR LAMPIRAN.....	x

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang.....	1
B. Identifikasi Masalah.....	2
C. Batasan Masalah	2
D. Rumusan Masalah.....	2
E. Tujuan dan Manfaat Penelitian	3
F. Sistematika Penulisan.....	4

BAB II LANDASAN TEORI

A. Definisi Operasional	5
B. Teori.....	16
C. Kerangka Pemikiran.....	29
D. Hipotesis.....	31

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

A. Waktu Dan Tempat Penelitian	32
B. Metode Pendekatan Dan Teknik Pengumpulan Data.....	32
C. Populasi Dan Sampel	35
D. Teknik analisis Data.....	36

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data	44
B. Analisis Data.....	49

C. Alternatif Pemecahan Masalah.....	63
D. Evaluasi terhadap alternatif Pemecahan Masalah.....	63
E. Pemecahan Masalah	63

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan.....	65
B. Saran.....	66

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Kurva Normal Hipotesis.....	62
--	----

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1	34
Tabel 4.1	45
Tabel 4.2	46
Tabel 4.3	46
Tabel 4.4	47
Tabel 4.5	48
Tabel 4.6	50
Tabel 4.7	51
Tabel 4.8	53
Tabel 4.9	54
Tabel 4.10	55
Tabel 4.11	56
Tabel 4.12	57
Tabel 4.13	57
Tabel 4.14	58
Tabel 4.15	59
Tabel 4.16	60
Tabel 4.17	60

DAFTAR BAGAN

Bagan 1.1	Kerangka Pemikiran	29
-----------	--------------------------	----

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 : Identitas Responden
- Lampiran 2 : Uji Hipotesis Tabel T
- Lampiran 3 : Uji Hipotesis Tabel r
- Lampiran 4 : Foto Kegiatan
- Lampiran 5 : Hasil Kuisisioner Variabel X
- Lampiran 6 : Hasil Kuisisioner Variabel Y
- Lampiran 7 : Hasil Uji Validitas X
- Lampiran 8 : Hasil Uji Validitas Y

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG MASALAH

Indikator kerja pelayanan yang terkait dengan jasa pelabuhanan dan pencapaian kinerja operasional dari masing-masing indikator. Kinerja pelayanan operasional di masing-masing terminal/pelabuhan dievaluasi oleh Direktur Jenderal dalam jangka waktu paling sedikit 1 (satu) kali dalam periode 6 (enam) bulan. Dengan melakukan kegiatan evaluasi kinerja ini, optimalisasi tentunya sangat berpengaruh penting untuk mendukung dan membantu meningkatkan efisiensi dan efektifitas kerja guna meningkatkan keuntungan. Keuntungan yang didapat antara lain adalah pengaruh waktu yang harus digunakan yang berujung pada penurunan cost yang harus dikeluarkan. Pencapaian tujuan yang telah ditetapkan merupakan salah satu tolak ukur kerja pelabuhan.

PT. JICT didirikan pada tahun 1999 yang berlokasi di Tanjung Priok. PT. JICT merupakan salah satu dari 4 terminal pelayanan peti kemas ekspor-impor yang dimiliki oleh pelabuhan Tanjung Priok. Empat terminal tersebut antara lain Jakarta International Container Terminal (JICT), Terminal Petikemas Koja (TPK Koja), Mustika Alam Lestari (MAL), dan Multi Terminal Indonesia (MTI). PT. JICT sendiri merupakan terminal peti kemas ekspor-impor terbesar di Indonesia (2017). Adanya penambahan dermaga dan juga lapangan penumpukan peti kemas di Pelabuhan Tanjung Priok juga turut membuat JICT berkembang dengan sangat pesat. Hingga saat ini, lebih dari 25 negara telah menggunakan jasa layanan JICT yang terintegrasi oleh lebih dari 20 perusahaan.

Perkembangan lalu lintas ekspor-impor membuat PT. JICT bersikeras untuk meningkatkan pelayanan serta mutu dari perusahaan mereka. JICT memiliki pengalaman yang cukup luas dalam menerapkan teknologi dengan model terbaru untuk mengembangkan usahanya. Menjaga stabilitas kinerja merupakan hal yang sangat diperlukan, karena pada kenyataannya tidak sedikit kasus di tiap pelabuhan mengalami keterlambatan operasional pada sistem penataan petikemas.

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis tertarik untuk mengkaji lebih dalam dan menuangkan dalam bentuk skripsi

"PENGARUH STANDAR KINERJA OPERASIONAL TERHADAP PELAYANAN KEGIATAN BONGKAR MUAT PETI KEMAS DI KANTOR OTORITAS PELABUHAN UTAMA TANJUNG PRIOK"

B. IDENTIFIKASI MASALAH :

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, teridentifikasi masalah yaitu sebagaiberikut :

1. Tidak tercapainya standar *Box Ship Hours* (B/S/H) yang didirikan oleh Otoritas Pelabuhan.
2. Kondisi kapal yang tidak on window untuk *recovery* kegiatan kapal.
3. Pengaruh cuaca yang mengakibatkan terlambatnya proses pelayanan Bongkar Muat.
4. Tidak terkonsentrasi proses layanan *receiving/delivery* pada periode waktu tertentu.
5. Kekurangan alat untuk penanganan kapal di pelabuhan petikemas di Pelabuhan JICT.

C. BATASAN MASALAH

Berdasarkan identifikasi masalah diatas, maka penulis mencoba membatasi ruang lingkup permasalahan dalam penelitian ini sebagai berikut :

1. Tidak tercapainya standar *Box Ship Hours* (B/S/H) yang didirikan oleh Otoritas Pelabuhan.
2. Kondisi kapal yang tidak on window untuk *recovery* kegiatan kapal.

D. RUMUSAN MASALAH :

1. Seberapa besar standar *Box Ship Hours* (B/S/H) yang ditetapkan oleh Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok terhadap pelayanan kegiatan bongkar muat peti kemas?
2. Sejauh mana kondisi on window *recovery* kegiatan kapal terhadap pelayanan kegiatan bongkar muat petikemas di Kantor Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. TUJUAN :

- a. Untuk mengetahui dan menganalisis kinerja operasional pelabuhan JICT di Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok Jakarta..
- b. Untuk mengetahui dan menganalisis pelayanan operasional pelabuhan petikemas JICT di Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok Jakarta. informasi yang lengkap, objektif, dan dapat di pertanggung jawabkan secara ilmiah. Teknik pengumpulan data yang digunakan antara lain :

- 1) Observasi

Mengamati lingkungan kerja di perusahaan dalam distribusi terhadap konsumen yang menggunakan jasa di perusahaan tersebut.

- 2) Studi Pustaka

Teknik pengumpulan data dengan melakukan penelaah terhadap permasalahan tersebut. Teknik pengumpulan data juga mencari data-data yang relevan dari informasi-informasi berdasarkan data yang dibutuhkan penulis, dan perpustakaan. Data-data yang diadaptasi dari buku-buku pustaka maupun *searching* mengenai daya beli konsumen terhadap bunker.

- 3) Penyebaran Kuisisioner

Sebuah teknik mengumpulkan data dari sejumlah orang atau responden melalui pertanyaan untuk dijawab, dengan memberikan daftar pertanyaan tersebut. Jawaban-jawaban yang diperoleh kemudian dikumpulkan sebagai data yang dapat diperoleh dan disimpulkan menjadi hasil penelitian.

2. MANFAAT :

- a. Manfaat Teoritis :

- 1) Untuk mengembangkan ilmu pengetahuan standar kinerja pelayanan terhadap pelabuhan.
- 2) Untuk memotivasi pihak yang berkepentingan agar lebih memahami tentang permasalahan dalam standar kinerja pelayanan terhadap pelabuhan

- b. Manfaat Praktis :

- 1) Untuk memenuhi salah satu persyaratan kelulusan program Diploma IV Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut

dan Kepelabuhanan (KALK).

- 2) Untuk memberi masukan dan referensi kepada pihak yang berkepentingan terutama perusahaan dalam pengambilan kebijakan standar kinerja pelayanan pelabuhan.
- 3) Untuk menjadi referensi ataupun bahan bacaan kepada para pembaca yang berkepentingan dan manajemen standar kinerja pelabuhan.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk memberikan kemudahan dalam skripsi ini, penulis menguraikan secara sistematis dalam 5 bab yaitu :

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini membahas tentang latar belakang yang menjadi alasan untuk penulis menyusun topik penelitian, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini menguraikan tentang landasan teori pendukung landasan teori variabel, serta kerangka pemikiran mengenai asumsi-asumsi yang terbentuk setelah adanya dalil hukum, dan teori yang relevan dan hipotesis yang merupakan kesimpulan sementara dari masalah yang diteliti berdasarkan kajian teori dan kerangka pemikiran yang sudah dibuat.

BAB III METODELOGI PENELITIAN

Bab ini membahas mengenai jenis penelitian, waktu dan tempat penelitian, metode pendekatan dan teknik pengumpulan data, populasi dan sampel, dan teknik analisis data.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bab ini menguraikan tentang deskripsi data yang penulis dapatkan, analisis data, permasalahan yang terjadi, alternatif pemecahan masalah, dan evaluasi pemecahan masalah.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini menguraikan kesimpulan dari keseluruhan skripsi sebagai jawaban terhadap masalah penelitian yang telah disusun dan sarana yang merupakan usul konkret bagi penyelesaian masalah.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. DEFINISI OPERASIONAL

1. Optimalisasi

Beberapa pengertian optimalisasi menurut para ahli sebagai berikut : Menurut (Nurrohman, 2017) Optimalisasi adalah upaya meningkatkan kinerja pada suatu unit kerja ataupun pribadi yang berkaitan dengan kepentingan umum, demi tercapainya kepuasan dan keberhasilan dari penyelenggaraan kegiatan tersebut. Menurut Winardi dalam Bayu (2017) Optimalisasi adalah ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan sedangkan jika dipandang dari sudut usaha, Optimalisasi adalah usaha memaksimalkan kegiatan sehingga mewujudkan keuntungan yang diinginkan atau dikehendaki. Dari uraian tersebut diketahui bahwa optimalisasi hanya dapat diwujudkan apabila dalam perwujudannya secara efektif dan efisien.

Dalam penyelenggaraan organisasi, senantiasa tujuan diarahkan untuk mencapai hasil secara efektif dan efisien agar optimal. Menurut (Mohammad Nurul Huda, 2018) Optimalisasi berasal dari kata optimal artinya terbaik atau tertinggi. Mengoptimalkan berarti menjadikan paling baik atau paling tinggi. Sedangkan optimalisasi adalah proses mengoptimalkan sesuatu, dengan kata lain proses menjadikan sesuatu menjadi paling baik atau paling tinggi. Jadi optimalisasi disini mempunyai arti berusaha secara optimal untuk hasil yang terbaik untuk mencapai dalam penerapan manajemen sarana dan prasarana pendidikan yang sesuai dengan harapan dan tujuan yang telah direncanakan. Optimal erat kaitannya dengan kriteria untuk hasil yang diperoleh. Sebuah sekolah dapat dikatakan optimal apabila memperoleh hasil yang maksimal dengan kerugian yang minimal.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Tahun (2012) Optimalisasi adalah berasal dari kata dasar optimal yang berarti terbaik, tertinggi, paling menguntungkan, menjadikan paling baik, menjadikan paling tinggi,

pengoptimalan proses, cara, perbuatan mengoptimalkan (menjadikan paling baik, paling tinggi, dan sebagainya) sehingga optimalisasi adalah suatu tindakan, proses, atau metodologi untuk membuat sesuatu (sebagai sebuah desain, sistem, atau keputusan) menjadi lebih/sepenuhnya sempurna, fungsional, atau lebih efektif. Menurut Machfud Sidik berkaitan dengan Optimalisasi suatu tindakan/kegiatan untuk meningkatkan dan Mengoptimalkan.

Berdasarkan pengertian konsep dan teori diatas, maka dapat peneliti menyimpulkan bahwa optimalisasi adalah suatu proses, melaksanakan program yang telah direncanakan dengan terencana guna mencapai tujuan/target sehingga dapat meningkatkan kinerja secara optimal.

2. Kinerja

a. Pengertian Kinerja

Kinerja merupakan salah satu bagian dari manajemen Sumber Daya Manusia dimana hasil kerja karyawan dapat dilihat apakah sesuai dengan target yang ditetapkan oleh Perusahaan. Menurut Payaman J. Simanjuntak dalam bukunya yang berjudul; Manajemen Evaluasi Kerja (2011:1), dijelaskan bahawa kinerja adalah tingkat pencapaian hasil atas pelaksanaan tugas tertentu. Menurut Veithzal Rivai (2008) dalam (Simbolon,2017) menyatakan bahwa **kinerja** merupakan perilaku nyata yang ditampilkan setiap orang sebagai prestasikerja yang dihasilkan oleh pegawai sesuai dengan perannya dalam perusahaan.

Menurut (Baharun, 2016a) Manajemen kinerja merupakan suatu proses menciptakan pengertian apa yang harus, bagaimana mencapainya dan suatu pendekatan mengelolah orang untuk meningkatkan kemungkinan pencapaian hasil yang berhubungan dengan pekerjaan.

Menurut Torang (2014:74) “Kinerja adalah kuantitas atau kualitas hasil kerja individu atau sekelompok di dalam organisasi dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsi yang berpedoman pada norma, standard operasional prosedur, kriteria dan ukuran yang telah ditetapkan atau yang berlaku dalam organisasi.

Menurut Mangkunegara (2005;67), kinerja adalah hasil kerja secara kualitasdan kuantitas yang dicapai seseorang dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya. Pada

dasarnya, kinerja merupakan hasil kinerja seseorang dalam periode tertentu yang bersifat individual, karena setiap orang mempunyai tingkat kemampuan yang berbeda-beda dalam mengerjakan tugas pekerjaannya. Hasil pekerjaan akan baik dan sesuai dengan target yang ditetapkan jika sudah merasa aman dan nyaman dalam melaksanakan pekerjaan yang diberikan.

Menurut Drs. H. Malayu S.P Hasibuan (2003:94) kinerja (prestasi kerja) adalah suatu hasil kerja yang dicapai seseorang dalam melaksanakan tugas-tugas yang dibebankan kepadanya didasarkan atas kecakapan pengalaman, kesungguhan serta waktu dan prestasi kerja merupakan gabungan dari tiga faktor penting, tingkat motivasi yaitu kemampuan dan minat seseorang pekerja, kemampuan dan penerimaan atas penjelasan delegasi tugas, serta peran dan tingkat motivasi seseorang pekerja, semakin tinggi ketiga faktor diatas, semakin besarlah prestasi kerja awak kapal yang bersangkutan.

Dari teori-teori yang diketahui diatas maka peneliti mengambil kesimpulan bahwa kinerja adalah suatu proses atau hasil kerja yang dihasilkan oleh pegawai melalui beberapa aspek yang harus dilalui serta memiliki tahapan- tahapan untuk mencapainya dan bertujuan untuk meningkatkan kinerja pegawai itu sendiri. Maka dari itu kinerja merupakan elemen yang penting dalam maju mundurnya suatu organisasi. Karena kinerja merupakan cerminan bagaimana suatu organisasi itu berjalan ke arah yang benar atau hanya berjalan ditempat saja.

Menurut Levinson dalam Marwansyah (2012:229) “Kinerja adalah pencapaian/prestasi seseorang berkenaan dengan tugas-tugas yang dibebankan kepadanya”. Sedangkan menurut Sudarmanto (2011:9) “Kinerja adalah sesuatu yang secara aktual orang kerjakan dan dapat di observasi. Dalam pengertian ini, kinerja mencakup tindakan-tindakan dan perilaku yang relevan dengan tujuan organisasi. Menurut Edison (2016:176) “Kinerja adalah hasil yang diperoleh oleh suatu organisasi baik organisasi tersebut bersifat *profit oriented* dan *non profit orientet* yang dihasilkan selama satu periode waktu”. Menurut pendapat lain, Simamora (2015:339) “Kinerja mengacu pada kadar pencapaian tugas-tugas yang membentuk sebuah pekerjaan karyawan. Kinerja

merefleksikan seberapa baik karyawan memenuhi persyaratan sebuah pekerjaan. Sering disalah tafsirkan sebagai upaya, yang mencerminkan energi yang dikeluarkan, kinerja diukur dari segi hasil.

b. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kinerja

Kinerja dalam suatu organisasi memiliki standart kerja yang berbeda tergantung dari kebijakan perusahaannya. Faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja dikembangkan beragam dengan sudut pandang masing-masing. Menurut Prawirosento dalam Sutrisno (2016:9), faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja adalah sebagai berikut :

1) Efektivitas dan efisiensi

Dalam hubungannya dengan kinerja organisasi, maka ukuran baik buruknya kinerja diukur oleh efektivitas dan efisiensi. Dikatakan efektif bila mencapai tujuan, dikatakan efisien bila hal itu memuaskan sebagai pendorong mencapai tujuan, terlepas dari apakah efektif atau tidak.

2) Otoritas dan tanggung jawab;

Dalam organisasi yang baik wewenang dan tanggung jawab telah didelegasikan dengan baik, tanpa adanya tumpang-tindih tugas. Masing-masing karyawan yang ada dalam organisasi mengetahui apa yang menjadi haknya dan tanggung jawab dalam rangka mencapai tujuan organisasi. Kejelasan wewenang dan tanggung jawab setiap orang dalam suatu organisasi akan mendukung kinerja karyawan tersebut.

3) Disiplin

Secara umum, disiplin menunjukkan suatu kondisi atau sikap hormat pada diri karyawan terhadap peraturan dan ketetapan perusahaan. Disiplin meliputi ketaatan dan hormat terhadap perjanjian yang dibuat antara perusahaan dan pegawai

4) Inisiatif

Inisiatif seseorang berkaitan dengan daya pikir, kreativitas dalam bentuk ide untuk merencanakan sesuatu yang berkaitan dengan tujuan organisasi. Setiap inisiatif sebaiknya mendapat perhatian atau tanggapan positif dari atasan, kalau memang dia atasan yang baik.

c. Pengertian Standar Kinerja Operasional

Berdasarkan Peraturan Dirjen Perhubungan Laut No. HK.103/2/18/DJPL-16 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan Yang Diusahakan Secara Komersil pada Pasal 1 ayat 4, Standar Kinerja Pelayanan Operasional adalah standarhasil kerja dari tiap- tiap pelayanan yang harus dicapai oleh operator Terminal/ pelabuhan dalam pelaksanaan pelayanan jasa kepelabuhanan termasuk dalam penyediaan fasilitas dan peralatan pelabuhan. Kinerja Pelayanan Operasional adalah hasil kerja terukur yang dicapai Pelabuhan dalam melaksanakan pelayanan kapal, barang dan utilisasi fasilitasdan alat, dalam periode waktu dan satuan tertentu. (Pasal 1 ayat 5).

Penyelenggara Pelabuhan pada Pelabuhan yang diusahakan secaraKomersial yang selanjutnya disebut Penyelenggara Pelabuhan adalah Otoritas Pelabuhan Utama atau Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan. (Pasal 1 ayat 7). Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Laut. (Pasal 1 ayat 8). Indikator kinerja pelayanan yang terkait dengan jasa pelabuhan dan pencapaian kinerja operasional dari masing-masing indikator. Kinerja pelayanan operasional di masing-masing terminal/pelabuhan dievaluasi oleh Direktur Jenderal dalam jangka waktu paling sedikit 1 (satu) kali dalam periode 6 (enam) bulan.

1) Indikator kinerja pelayanan yang terkait dengan jasa pelabuhan terdiri dari: (Pasal 3 ayat 1)

a) Waktu Tunggu Kapal (*Waiting Time/WT*);

Sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) huruf (a)merupakan jumlah waktu sejak pengajuan permohonan tambat setelah kapal tiba di lokasi labuh sampai kapal digerakkan menuju tambatan.

b) Waktu Pelayanan Pemanduan (*Approach Time/AT*);

Sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) huruf (b) merupakan jumlah waktu terpakai untuk kapal bergerak dari lokasi labuh sampai ikat tali di tambatan atau sebaliknya.

c) Waktu Efektif (*Effektive Time dibanding Berth Time/ET: BT*);

Sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) huruf (c) merupakan jumlah jam bagi suatu kapal yang digunakan untuk melakukan bongkar muat selama kapal di tambatan. *Berth Time*

sebagaimana dimaksud pada ayat 1 huruf (c), merupakan jumlah waktu siap operasi tambatan untuk melayani kapal.

d) Produktivitas kerja (*T/G/J, B/C/H dan B/S/H*);

Sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf (d) merupakan pelayanan bongkar muat barang dari dan ke kapal.

e) *Receiving/Delivery* petikemas;

Sebagaimana yang dimaksud pada ayat 1 huruf (e) merupakan kecepatan pelayanan penyerahan/penerimaan di terminal petikemas yang dihitung sejak alat angkut masuk hingga keluar yang dicatat di pintu masuk/keluar.

f) Tingkat Penggunaan Dermaga (*Berth Occupancy Ratio/BOR*);

Sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) huruf (f) merupakan perbandingan antara waktu penggunaan dermaga dengan waktu yang tersedia (dermaga siap operasi) dalam periode waktu tertentu yang dinyatakan dalam presentase.

g) Tingkat Penggunaan Gudang (*Shed Occupancy Ratio/SOR*);

Sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf (g) merupakan perbandingan antara jumlah penggunaan ruang penumpukan dengan ruang penumpukan yang tersedia yang dihitung dalam satuan ton hari atau satuan M^3 hari.

h) Tingkat Penggunaan Lapangan (*Yard Occupancy Ratio/YOR*);

Sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf (h) merupakan perbandingan antar jumlah penggunaan ruang penumpukan dengan ruang penumpukan yang tersedia (siap operasi) yang dihitung dalam satuan ton hari atau M^3 hari.

Kesiapan Operasi Peralatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf (i), merupakan perbandingan antar jumlah peralatan yang siap untuk dioperasikan dengan jumlah peralatan yang tersedia dalam periode waktu tertentu.

2) Pencapaian kinerja operasional dari masing-masing indikator sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (1) dan ayat (3) huruf a ditentukan sebagai berikut:

- a) Apabila nilai pencapaian dibawah nilai standar kinerja pelayanan operasional yang ditetapkan, dinyatakan baik; dan apabila nilai pencapaian 0% sampai dengan 10% diatas nilai standar kinerja pelayanan operasional yang ditetapkan, dinilai cukup baik;
- b) Apabila nilai pencapaian diatas 10% dari nilai standar kinerja pelayananoperasional yang ditetapkan, dinilai kurang baik.
- 3) Pencapaian kinerja operasional dari masing-masing indikator sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2) dan ayat (3) huruf b ditentukan sebagai berikut:
 - a) Apabila nilai pencapaian diatas nilai standar kinerja pelayanan operasional yang ditetapkan, dinyatakan baik;
 - b) Apabila nilai pencapaian diatas 90% sampai dengan 100% dari nilai standar kinerja pelayanan operasional yang ditetapkan, dinilai cukup baik; dan
 - c) Apabila nilai pencapaian kurang dari 90% dari nilai standar kinerja pelayanan operasional yang ditetapkan, dinilai kurang baik.
- 4) Fungsi kinerja pelayanan operasional

Sebagai alat untuk mengukur tingkat keberhasilan penyelenggaraan transportasi laut, sebagai instrumen perencanaan untuk menggambarkan kondisi yang ingin dicapai di masa yang akan datang, sebagai instrumen perencanaan untuk mengalokasikan sumber daya/investasi, sebagai instrumen pemantauan (monitoring) dan evaluasi kinerja (performance evaluation) untuk pelaksanaan kegiatan, sebagai instrumen pembantu untuk pengambilan keputusan. Sedangkan Indikator Kinerja Pelayanan Operasional adalah variabel - variabel Pelayanan, penggunaan fasilitas dan peralatan pelabuhan. (Pasal 1 ayat 6).

Standar kinerja pelayanan operasional pelabuhan dan utilisasi ditetapkan dengan memperhatikan tingkat kualitas pelayanan kapal, pelayanan barang, utilisasi fasilitas, kesiapan peralatan pelabuhan dan disesuaikan dengan karakteristik di masing-masing lokasi terminal pada pelabuhan. Sedangkan standar pelayanan operasional

kapal angkutan laut, kinerja bongkar muat barang non Petikemas dan Petikemas ditetapkan untuk masing-masing Terminal/Pelabuhan.

- 5) Standar kinerja operasional barang terdiri dari :
 - a) Standar kinerja bongkar muat barang non petikemas dengan indikator *General Cargo (GC)*, *Bag Cargo (BC)*, *Unitized (UN)*, Curah Cair (CC) dan Curah Kering (CK).
 - b) Standar kinerja bongkar muat barang petikemas di Terminal Petikemas (TPK) dan Terminal Konvensional berupa B/C/H, B/S/H, dan *Receiving/Delivery* petikemas yang ditetapkan dalam Peraturan ini merupakan nilai-nilai minimal.
- 6) Standar kinerja pelayanan operasional terhadap utilisasi fasilitas terdiri dari :
 - a) Tingkat Penggunaan Dermaga (*Berth Occupancy Ratio/BOR*), Lapangan Penumpukan (*Yard Occupancy Ratio/YOR*), dan Gudang (*Shed Occupancy Ratio/SOR*) yang ditetapkan dalam Peraturan ini merupakan nilai-nilai minimal.
 - b) Indikator rasio *Effective Time*, *Berthing Time* (ET:BT) dan kesiapan operasi peralatan yang ditetapkan dalam Peraturan ini merupakan nilai-nilai minimal.

3. Pengertian Muat Peti Kemas

Berdasarkan penelitian (Amril, 2016) menurut Capt R. P. Suyono (2005:263) petikemas (*Container*) adalah suatu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkut muatan didalamnya. Banyak ahli atau pakar ilmu pelayaran maupun transportasi laut yang mengeluarkan pendapatnya mengenai definisi petikemas. Menurut *International Maritime Organization*, Petikemas adalah benda yang dijadikan sebagai alat angkutan barang bersifat permanen, kuat, dapat digunakan berulang kali, dirancang khusus untuk mudah diangkut berbagai moda transportasi secara aman dan dilengkapi dengan songket pengangkat pada setiap sudutnya.

Berdasarkan penelitian (Amril, 2016) Pernyataan dari *Customs Convention on Container*, 1972 yang dimaksud dengan container adalah alat untuk mengangkut barang yang:

- a. Seluruh atau sebagian tertutup sehingga berbentuk peti dan dimaksud untuk diisi barang untuk diangkut.
- b. Berbentuk permanen dan kokoh sehingga dapat dipergunakan berulang kali untuk pengangkutan barang.
- c. Dibuat sedemikian rupa sehingga memungkinkan pengangkutan barang dengan suatu kendaraan tanpa terlebih dahulu dibongkar kembali.
- d. Dibuat sedemikian rupa sehingga mudah diisi dan dikosongkan.

Menurut Kolehangan (2008 :6), mendefinisikan petikemas adalah semua media dimana didalamnya dapat dimasukkan sesuatu barang atau tempat mengisi barang. Sebagai contoh ialah kotak jerigen plastik, drum, dan lain-lain. Sedangkan petikemas ISO menurut Abbas Salim (2008:145) adalah Petikemas muatan sebagai alat transport yang memenuhi standar ISO yang dikeluarkan oleh *International for Standarization*) sebagai berikut :

- a. Sifatnya cukup kuat untuk digunakan berulang kali.
- b. Dirancang secara khusus sebagai fasilitas untuk membawa barang dengan moda-moda transportasi yang ada.
- c. Dipasang alat-alat yang memungkinkan sewaktu-waktu digunakan untuk menangani nya dan satu alat *transport* ke alat *transport* lainnya.
- d. Dirancang sedemikian rupa sehingga memudahkan untuk mengisinya maupun mengosongkan.
- e. Mempunyai isi ruangan dalam (*internal volume*) sekurang-kurangnya $1\text{m}^3=35,3\text{ cuft}$.

4. Pengertian Terminal Peti Kemas

Berdasarkan penelitian (Amril, 2016) menurut keputusan direksi Pelabuhan Indonesia-II nomor HK.56/2/25/P. I-II-2002, terminal peti kemas adalah terminal yang dilengkapi sekurang-kurangnya dengan fasilitas berupa tambatan, dermaga, lapangan penumpukan (*container yard*) serta peralatan yang layak untuk melayani kegiatan bongkar muat peti kemas. Fasilitas terminal peti kemas untuk menunjang kelancaran penanganan peti kemas antara lain:

- a. Dermaga
Mengingat kapal-kapal peti kemas berukuran besar maka dalam, panjang dermaga antara 250 meter s/d 350 meter dengan kedalaman 12 s/d 15

meter atau tergantung dengan ukuran kapal yang akan sandar.

- b. *Apron*, tempat dengan ukuran 20 meter s/d 50 meter untuk menempatkan peralatan muat bongkar peti kemas seperti gantry crane, rel-rel kereta api, jalan truk trailer serta peralatan untuk pengoperasian peti kemas lainnya.
- c. *Marshaling yard* merupakan lapangan penimbunan sementara bagi peti kemas yang akan dimuat ke kapal dan yang baru di bongkar darikapal.
- d. *Container Yard*, lapangan untuk penumpukan peti kemas muatan maupun peti kemas kosong yang akan dikapalkan, lapangan ini harus pada daerah yang datar dan diberi pengerasan untuk bisa mendukung/menahan peralatan pengangkat dan beban peti kemas.
- e. *Wharf Side*. Merupakan dermaga tempat bongkar muat petikemas dari dan ke kapal.
- f. *Gate*. Adalah pintu masuk dan keluar bagi peti kemas ekspor dan import.
- g. *M & R (Maintenance and Repairing)*. Adalah tempat untuk perbaikan dan perawatan bagi peralatan bongkar muat serta untuk memperbaiki peti kemas kosong yang mengalami kerusakan.
- h. *CFS, (Container Freight Station)*. Adalah gudang yang disediakan untuk barang yang diangkut dengan cara LCL, barang-barang dari beberapa pengirim dimasukkan jadi satu dalam peti kemas ataudikeluarkan, yang selanjutnya barang tersebut di timbun dalam gudang perusahaan pelayaran yang bersangkutan.
- i. *Admin Office*. Kantor untuk proses administrasi.
- j. *Container operation*. Tempat untuk perencanaan kapal bertambat, pemuatan pembongkaran diatas kapal, pemuatan dan pembongkaran dilapangan penumpukan.
- k. *Control Tower*. Menara pengawas yang digunakan untuk melakukan pengawasan ke semua tempat dan mengatur serta mengarahkan semua kegiatan di terminal, seperti pengoperasian peralatan dan pemberitahuan arah penyimpanan dan penempatan petikemas.
- l. Fasilitas lain. Dalam terminal diperlukan beberapa fasilitas lainnya seperti tenaga listrik untuk peti kemas khusus berpendingin, suplai bahan bakar, suplai air tawar, penerangan untuk pekerjaan peralatan untuk

membersihkan peti kemas kosong, listrik tegangan tinggi untuk mengoperasikan crane.

B. TEORI

1. Jenis-jenis Peti Kemas

Jenis-jenis petikemas menurut Suyono (2005:266-269) dalam (Suryantoro et al., 2020) dibagi menjadi enam kelompok yaitu:

- a. *General Cargo* peti kemas adalah peti kemas yang dipakai untuk mengangkut muatan umum (*General Cargo*). Peti kemas yang termaksud dalam general cargo adalah:
 - b. *General purpose petikemas*: petikemas muatan umum (*general cargo*)
 - c. *Open-side petikemas*: (petikemas terbuka disamping)
 - d. *Open-top petikemas*: (petikemas terbuka atas)
 - e. *Ventilated petikemas*: (petikemas ventilasi)
 - f. *Thermal* peti kemas (dengan pengaturan suhu)
 - g. *Insulated* Petikemas (petikemas dinding bagian dalam diberi isolasi)
 - h. *Refrigerated* Petikemas (petikemas dengan mesin pen dingin)
 - i. *Heated* Petikemas (petikemas dengan alat pemanas)
 - j. *Tank* peti kemas (tangka peti kemas)
 - k. *Bulk Liquid* Petikemas (petikemas muatan cair)
 - l. *Bulk Gas* Petikemas (petikemas muatan gas)
 - m. *Dry Bulk* peti kemas (petikemas muatan curah)
 - 1) *For Gravity Discharge* (melalui lubang dibagian atas untuk memasukan muatan dan lubang atau pintu dibagian bawah untuk mengeluarkan muatan)
 - 2) *For Preassure Discharge* (lubang atas untuk membongkar dengan cara dihisap)
 - n. *Platform* peti kemas (petikemas dasar)
 - 1) *Flat Rack* Petikemas (petikemas lantai dasar dengan dinding pada ujungnya)
 - 2) *Platform Based* Petikemas (petikemas lantai dasar)
 - o. *Specials* peti kemas (peti kemas untuk muatan tertentu)
 - 1) *Cattle* Petikemas (petikemas untuk muatan ternak)
 - 2) *Auto* Petikemas (petikemas untuk muatan kendaraan)

2. Ukuran Petikemas

Menurut Suyono (2005) dalam (Suryantoro et al.,2020) ukuran petikemas adalah sebagai berikut petikemas memiliki ukuran yang sudah ditetapkan oleh Badan *International Standard Organization (ISO)* antara lain:

a. Kontainer 20 *Dry Freight (20 feet)*

Ukuran luar : $20'(l) \times 8'(1) \times 8'6''(t)$ atau

: $6.058 \times 2.438 \times 2.591$;

Ukuran dalam : $5.919 \times 2.340 \times 2.380$;

Kapasitas : *cubic capacity*:33Cbm;

Pay load : 22.1 ton

b. Kontainer 40 *Dry Freight (40 feet)*

Ukuran luar : $40'(p) \times 8'(1) \times 8'6''(t)$ atau

: $12.192 \times 2.438 \times 2.591$;

Ukuran dalam : $12.045 \times 2.309 \times 2.379$;

Kapasitas : *cubic capacity* :67,3Cbm

Pay load : 27,396 ton

c. Kontainer 45 *Hight Cube Dry*

Ukuranluar : $40'(p) \times 8'(1) \times 9'6''(t)$ atau

: $12.192 \times 2.438 \times 2.926$;

Ukuran dalam : $12.192 \times 2.347 \times 2.684$ m;

Kapasitas : *Cubic capacity* :76 Cbm;

Payload : 29,6 ton

Ukuran muatan dalam pembongkaran / pemuatan kapal peti kemas dinyatakan dalam TUE (*twenty foot equivalent unit*). Oleh karena, ukuran standar peti kemas dimuali dari panjang 20 feet, maka satu peti kemas 20 dinyatakan sebagai 1 TEU dan petikemas 40 dinyatakan sebagai 2 TEU atau sering juga dinyatakan FEU (*fourty foot equivalent unit*).

3. Bongkar Muat

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 33 Tahun 2001 kegiatan bongkar muat adalah kegiatan bongkar muat barang dari dan ke atas kapal meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermaga di sisi kiri lambung kapal atau sebaliknya (*stevedoring*), kegiatan pemindahan barang dari dermaga di lambung kapal ke gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya (*cargodoring*) dan kegiatan pengambilan barang dari

gudang/lapangan dibawa ke atas truk atau sebaliknya (*receiving/delivery*). (Khaldun, 2018).

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia. No. 31 Tahun 2021 kegiatan usaha bongkar muat barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (2) huruf a merupakan kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar dan muat barang dari dan ke Kapal di Pelabuhan. (Pemerintah RI, 2021). Keputusan Menteri Perhubungan No.21 Tahun 1992, KM No.14 Tahun 2002, Bab I Pasal 1, bongkar muat adalah kegiatan bongkar muat barang dari dan atau ke kapal meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermaga di lambung kapal ke gudang lapangan penumpukan atau sebaliknya (*stevedoring*), kegiatan pemindahan barang-barang dari dermaga di lambung kapal ke gudang lapangan penumpukan atau sebaliknya (*cargodoring*) dan kegiatan pengambilan barang dari gudang atau lapangan di bawa ke atas truk atau sebaliknya (*receiving/delivery*). (Khaldun, 2018).

Menurut Istopo dalam buku “Kapal dan Muatannya” (1999:170), bongkar muat adalah penempatan atau pemindahan muatan dari darat ke atas kapal atau sebaliknya, memindahkan muatan dari atas kapal ke pelabuhan tujuan. Kinerja bongkar muat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 huruf b diukur dalam satuan Ton/Gang/Jam merupakan jumlah barang dalam ton atau M^3 yang dibongkar/dimuat dalam periode waktu 1 (satu) jam kerja oleh 1 (satu) gang. Kinerja bongkar muat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 huruf b diukur dalam satuan *Box/Crane/Hour* merupakan jumlah petikemas yang dibongkar/dimuat oleh 1 (satu) crane dalam periode waktu 1 (satu) jam. Kinerja bongkar muat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 huruf b diukur dalam satuan *Box/Ship/Hour* merupakan jumlah petikemas yang dibongkar/dimuat dalam 1 (satu) jam selama kapal tertambat.

Menurut (Hardjanto, 2011) Penyelenggaraan kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan, secara khusus di atur dalam Keputusan Menteri Perhubungan No.KM.88/AL.305/Phb-85 tentang Perusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal. Dalam hal mana Pasal 3 Keputusan tersebut menetapkan :

- a. Penyelenggaraan bongkar muat barang dari dan ke kapal dilakukan oleh perusahaan yang khusus didirikan untuk kegiatan bongkar muat tersebut.

- b. Perusahaan Pelayaran dilarang menyelenggarakan bongkar muat barang dari dan ke kapal.

Berdasarkan ketentuan di atas, dapat diketahui bahwa perusahaan pelayaran (pengangkut) yang menyelenggarakan pengangkutan barang melalui laut dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya tidak diperbolehkan melakukan kegiatan bongkar muat barang angkutannya sendiri, akan tetapi kegiatan harus diserahkan pelaksanaannya kepada pihak lain atau perusahaan lain yang bergerak di bidang bongkar muat barang di pelabuhan yaitu PBM. (Hardjanto, 2011). Berdasarkan penelitian (Hardjanto, 2011) dalam melakukan pelayanan, PBM harus bekerja sama dengan berbagai pihak seperti PT. Pelindo, perusahaan pelayaran, EMKL, pemilik barang, penyedia tenaga buruh, kantor kesyahbandaran, imigrasi, bea cukai, karantina, dan sebagainya. Masing- masing pihak memiliki tugas dan tanggung jawab. Sedangkan PBM mempunyai tanggung jawab atas:

- a. Kelancaran kegiatan bongkar muat.
- b. Keselamatan penerimaan dan penyerahan barang.
- c. Kebenaran laporan yang disampaikan.
- d. Mengatur penggunaan TKBM dan peralatan sesuai kebutuhan.

Dengan demikian pada prinsipnya kedudukan PBM terpisah dengan perusahaan pelayaran (pengangkut), sehingga fungsinya pun berbeda dengan pengangkut. Perusahaan pelayaran dalam kedudukannya sebagai pengangkut dalam kedudukannya sebagai pengangkut dalam menyelenggarakan pengangkutan barang melalui laut berfungsi untuk meningkatkan kegunaan dan nilai barang yang diangkut, dalam arti bahwa adanya kegiatan pengangkutan barang tersebut dituntut untuk mampu meningkatkan kegunaan dan nilai barang pada saat sebelum dan sesudah dilakukannya pengangkutan barang yang bersangkutan. (Hardjanto, 2011).

4. Pelayaran

Pelayaran menurut UU RI No.17 Tahun 2008 adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan maritim. Pelayaran diselenggarakan berdasarkan :

- a. asas manfaat;
- b. asas usaha bersama dan kekeluargaan;

- c. asas persaingan sehat;
- d. asas adil dan merata tanpa diskriminasi;
- e. asas keseimbangan, keserasian, dan keselarasan;
- f. asas kepentingan umum;
- g. asas keterpaduan;
- h. asas tegaknya hukum;
- i. asas kemandirian;
- j. asas berwawasan lingkungan hidup;
- k. asas kedaulatan negara; dan
- l. asas kebangsaan.

Pelayaran diselenggarakan dengan tujuan :

- a. Memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional;
- b. Membina jiwa kebaharian;
- c. Menjungjung kedaulatan negara;
- d. Menciptakan daya saing dengan mengembangkan industri angkutan perairan nasional;
- e. Menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional;
- f. Memperkukuh kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara; dan
- g. Meningkatkan ketahanan nasional.

Menurut Suwarno, (2011) Pelayaran dibagi 2 macam yaitu :

- a. Pelayaran Niaga (Shipping Business, Commercial Shipping atau Merchant Marine) adalah usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan pada angkutan air atau angkutan laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang dan barang dagang dari suatu pelabuhan asal (muat) ke pelabuhan tujuan (bongkar), baik di dalam negeri (*Interinsulair*) maupun luar negeri (*Ocean going Shipping*).
- b. Pelayaran bukan niaga, yaitu : Pelayaran angkatan perang, pelayaran dinas pos, pelayaran dinas penambang, pelayaran penjaga pantai, pelayaran hidrografi, dan sebagainya.

Pelayaran yang dibahas disini adalah pelayaran niaga. Bagi dunia perdagangan, baik dalam negeri maupun luar negeri, lebih-lebih pada era ekonomi global sekarang ini, maka peranan pelayaran niaga menduduki peranan sangat penting dan strategis. Hampir semua angkutan barang ekspor dan impor oleh para penjual dan pembeli cenderung lebih sering menggunakan jasa angkutan laut, dengan alasan :

- a. Kapasitas mengangkut kapal ke laut lebih jauh, lebih besar daripada sarana lainnya
- b. Biaya bongkar muat di pelabuhan relatif lebih rendah.
- c. Biaya pengangkutan berupa uang tambang (*Freight*) per unit lebih murah karena dalam jumlah banyak.

Dengan demikian peluang angkutan laut Indonesia untuk berkembang cukup besar seiring dengan besar volume ekspor impor dari dan ke Indonesia sesuai perkembangan perdagangan yang terjadi. Jumlah muatan ekspor dan impor yang dapat diangkut kapal-kapal samudera nasional saat ini hanya dibawah 4% sehingga lebih dari 96% muatan masih diangkut oleh kapal-kapal asing.

Sungguh merupakan peluang sangat besar bagi perusahaan pelayaran nasional Indonesia dan tentunya harus dengan bantuan pemerintah Republik Indonesia untuk memanfaatkannya. Menurut Suwarno. (2001) Perusahaan pelayaran adalah badan usaha milik negara atau swasta, berbentuk perusahaan negara persero, perseroan terbatas (PT), Perseroan komanditer (CV), dan lain-lain yang melakukan usaha jasa dalam bidang penyediaan ruang kapal laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang (orang) dan barang (dagangan) dari suatu pelabuhan asal (muat) ke pelabuhan tujuan (bongkar) baik dalam negeri (interinsulair) maupun luar negeri (*ocean going shipping*).

Manfaat industri jasa perusahaan pelayaran sebagai jasa transportasi laut atau shipping industri sebagai berikut :

- a. *Place utiliti*, yaitu barang menjadi lebih bermanfaat setelah
- b. dipindahkan ke tempat lain.
- c. *Time utiliti*, yaitu barang yang saat ini belum bermanfaat sekarang

menjadi lebih bermanfaat.

- d. *Shipowner utiliti*, yaitu barang benar-benar dapat berada di tangan pemiliknya.

Beberapa pihak-pihak yang terkait dengan perusahaan pelayaran dalam melaksanakan operasionalnya lain - lain :

- a. *Shipper* (pengirim barang) yaitu orang atau badan hukum, yang mempunyai muatan kapal laut untuk dikirim dari suatu pelabuhan tertentu (pelabuhan pemuatan) untuk diangkut ke pelabuhan tujuan.
- b. *Consigne* (pemilik barang), yaitu orang atau badan hukum yang berhak menerima barang muatan kiriman shipper dari pelabuhan muat ke pelabuhan tujuan.
- c. *Carrier* (pengangkut barang), yaitu perusahaan pelayaran yang melakukan.
- d. Pengangkutan muatan (barang, orang) dari pelabuhan muat ke pelabuhan tujuan dengan kapal laut.
- e. *Forwarder* atau Ekspedisi Muatan Kapal Laut, yaitu perusahaan yang mengurus barang-barang muatan kapal laut dan dokumen-dokumen untuk mengirim / menerimanya ke kapal / dari kapal atau ke / dari gudang / lapangan penumpukan di pelabuhan, sebagai wakil pengirim / penerima barang muatan kapal laut.
- f. Perusahaan pergudangan (*warehousing*), yaitu perusahaan yang melakukan usaha penyimpanan barang muatan dari dan ke kapal laut di dalam pelabuhan untuk disampaikan dan dikirim kepada penerima.
- g. *Container freight Station* (CFS), yaitu gudang tempat penyimpanan barang muatan dari beberapa shipper kemudian digabungkan dan dimasukkan dalam satu container (*stuffing*) untuk satu tujuan pelabuhan yang sama dan siap dimuat ke kapal atau sebaliknya barang muatan dari container dikerluarkan (*unstuffing* atau *stripping*) dan disimpan di gudang sebelum diambil *consignee*.
- h. *Container Yard* (CY), yaitu tempat menyusun / menumpuk container (*stacking*) sebelum dimuat ke atas kapal atau sebelum diambil *consignee*.
- i. *Stevedoring* atau perusahaan bongkar muat (PBM), yaitu perusahaan

yang berusaha untuk melakukan pemuatan dan pembongkaran barang-barang muatan ke dan dari kapal laut, kadang-kadang kegiatan tersebut dilakukan melalui tongkang.

- j. *Freight Forwarder* (FF) adalah lembaga jasa pengurusan transportasi yang mengkoordinasi angkutan multimoda, sehingga terselenggara angkutan terpadu sejak dari door ship sampai dengan door consignee. Pelaksanaannya tetap EMKL, PBM, dan Pelayaran.

Usaha pokok perusahaan pelayaran adalah mengangkut barang / penumpang, khususnya barang dagangan dari suatu pelabuhan pemuatan untuk disampaikan ke pelabuhan pembongkaran (tujuan) dengan kapal milik sendiri, mencarter, atau kerjasama dengan pihak-pihak ketiga. Usaha keagenan yang dilakukan oleh perusahaan pelayaran, adalah mengageni perusahaan pelayaran asing / lain atau principal dengan memberikan jasa dalam pengurusan segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapal, muatan, Container, dan freight dari principal. Usaha sampingan adalah kegiatan diluar tersebut diatas, tetapi menunjang usaha pelayaran, baik dalam bentuk fisik atau keuntungan yang diperoleh. Perusahaan pelayaran adalah perusahaan yang mengoperasikan kapal laut untuk mencari pendapatan berupa uang tambang (*freight*).

5. Pelabuhan

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat dipergunakan sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. (PP, 2017) Peran Pelabuhan menjadi salah satu unsur penentu terhadap aktivitas perdagangan. Pelabuhan yang di kelola secara baik dan efisien akan mendorong kemajuan perdagangan, bahkan industri di daerah akan maju dengan sendirinya. Dan dari disinilah pelabuhan sangat berperan penting, apabila kita melihat sejarah jaman dahulu beberapa kota metropolitan di Negara kepulauan seperti Indonesia, pelabuhan turut membesarkan kota-kota tersebut. Pelabuhan menjadi jembatan penghubung pembangunan jalan raya,

jaringan rel kereta api, dan pergudangan tempat distribusi. Yang tidak kalah pentingnya peran pelabuhan adalah sebagai *focal point* bagi perekonomian maupun perdagangan dan menjadi kumpulan badan usaha seperti pelayaran dan keagenan, pergudangan, freight forwarding, dan lain sebagainya.

Dalam hal ini ada 4 fungsi pelabuhan :

- a. *Gateway* (pintu gerbang)
- b. *Link* (mata rantai)
- c. *Interface* (antar muka)
- d. *Industrial Entity*

Menjelaskan satu persatu dari 4 fungsi pelabuhan tersebut :

- a. *Gateway* (pintu gerbang),

Pelabuhan berfungsi sebagai pintu yang dilalui orang dan barang ke dalam maupun ke luar pelabuhan yang bersangkutan. Disebut sebagai pintu karenan pelabuhan adalah jaran atau area resmi bagi lalu lintas perdagangan. Masuk dan keluarnya barang harus melalui prosedur kepabeanan dan kekarantinaan, jadi ada proses yang sudah tertata di pelabuhan. Dan jika lewat di luar jalan resmi itu tidak dibenarkan.

- b. *Link* (mata rantai),

Keberadaan pelabuhan pada hakikatnya memfasilitasi pemindahan barang muatan antara moda transportasi darat (*inland transport*) dan moda transportasi laut (*maritime transport*) menyalurkan barang masuk dan keluar daerah pabean secepat dan seefisien mungkin. Fungsinya sebagai link ini terdapat setidaknya ada tiga unsur penting, yaitu:

- 1) Meyalurkan atau memindahkan barang muatan dari kapal ke truk.
- 2) Operasi pemindahan berlangsung cepat artinya minimum delay
- 3) Efisien dalam arti biaya

- c. *Interface* (tatap muka), yang di maksud interface di sini adalah dalam arus distribusi suatu barang mau tidak mau harus melewati area pelabuhan dua kali, yakni satu kali di pelabuhan muat dan satu kali di pelabuhan bongkar. Dalam kegiatan tersebut pastinya membutuhkan peralatan mekanis maupun non mekanis. Peralatan untuk memindahkan muatan menjembatani kapal dengan truk atau kereta api atau truk dengan kapal. Pada kegiatan tersebut fungsi pelabuhan adalah antar muka (*Interface*).

d. *Industry Entity*, dalam *industry entity* ini jika pelabuhan yang diselenggarakan secara baik akan bertumbuh dan akan mengembangkan bidang usaha lain, sehingga area pelabuhan menjadi zona industri terkait dengan kepelabuhanan, diantaranya akan tumbuh perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang, keagenan, pergudangan, PBM, truking, dan lainsebagainya.

6. Otoritas Pelabuhan

Otoritas Pelabuhan (Port Authority) adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial. Otoritas Pelabuhan adalah lembaga pemerintah (regulator) di pelabuhan yang mengatur, mengendalikan, dan mengawasi kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial yang bertujuan untuk meningkatkan kompetensi yang sehat dan efisiensi kinerja seluruh pelabuhan di tanah air.

Sedangkan untuk pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial dilaksanakan oleh Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP). Sedangkan Kantor Kesyahbandaran merupakan Unit Pelaksana Teknis yang melaksanakan fungsi keselamatan dan ketertiban pelayaran serta pengawasan dan penegakan hukum bidang pelayaran. Peran Otoritas Pelabuhan antara lain sebagai wakil pemerintah untuk memberikan konsesi dan bentuk lainnya yang di tuangkan dalam perjanjian kepada Badan Usah Pelabuhan (BUP) untuk melakukan kegiatan pengusahaan di pelabuhan dan menyediakan jasa pelabuhan yang tidak disediakan oleh BUP, maka pihak-pihak yang akan menjalankan kegiatan pengelolaan terminal khusus akan melakukan kontrak kerja sama dengan Otoritas Pelabuhan, sebelumnya kontrak dilakukan dengan pengelola pelabuhan (PT. Pelabuhan Indonesia I-IV). Pembentukan kelembagaan baru di pelabuhan dibentuk di 4 lokasi, yaitu Kantor Otoritas Pelabuhan Utama di Belawan Medan, Tanjung Priok Jakarta, Tanjung Perak Surabaya, Makassar. Dengan adanya Kantor Otoritas Pelabuhan, maka posisi Pemerintah sebagai regulator di pelabuhan. Dan pengelola pelabuhan (PT. Pelabuhan Indonesia I-IV) sebagai operator sangat jelas.

a. Tugas Pokok Dan Fungsi Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok.

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

1) Bagian Tata Usaha

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

- a) Pengelolaan urusan keuangan, pelaporan Sistem Akuntansi Instansi (SAI) serta pengelolaan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP).
- b) Pelaksanaan urusan kepegawaian, pembinaan dan pengembangan jabatan fungsional, surat menyurat, kearsipan, kerumah tanggaan dan urusan umum dan,
- c) Pelaksanaan pertimbangan dan bantuan hukum, serta hubungan masyarakat.

2) Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut, Operasi dan Usaha Kepelabuhanan

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

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

- a) Penyiapan bahan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan lalu lintas dan angkutan laut, tenaga kerja bongkar muat serta pengawasan kegiatan keagenan dan perusahaan

angkutan laut asing.

- b) Penyiapan bahan penjaminan kelancaran arus barang serta keamanan dan ketertiban di pelabuhan.
 - c) Penyiapan bahan pengaturan dan penyelenggaraan lalu lintas kapal keluar/masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal.
 - d) Pelaksanaan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan.
 - e) Penyiapan bahan pengaturan, pengendalian, pengawasan fasilitas, dan operasional pelabuhan, serta penggunaan lahan daratan dan perairan dipelabuhan.
 - f) Penyiapan bahan pengawasan dan evaluasi penerapan standar penggunaan peralatan kegiatan bongkar muat serta Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM).
 - g) Penyiapan bahan pelaksanaan kelestarian lingkungan di pelabuhan.
 - h) Penyiapan bahan pemberian rekomendasi persetujuan lokasi pelabuhan, pengelolaan terminal untuk kepentingan sendiri serta peningkatan kemampuan terminal dan operasional pelabuhan 24 (dua puluh empat) jam.
 - i) Penyiapan bahan pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan serta penyediaan dan jatah pelayanan jasa kepelabuhanan yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan.
 - j) Penyiapan bahan penyusunan, pengendalian dan pengawasan sistem dan prosedur pelayanan jasa kepelabuhanan, usaha jasa terkait dengan kepelabuhanan dan angkutan di perairan serta penyediaan dan pengelolaan sistem informasi angkutan di perairan dan sistem informasi pelabuhan dan.
 - k) Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan jasa kepelabuhanan.
 - l) Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan jasa kepelabuhanan.
- 3) Bidang Perencanaan dan Pembangunan

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

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

pengguna jasa yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan.

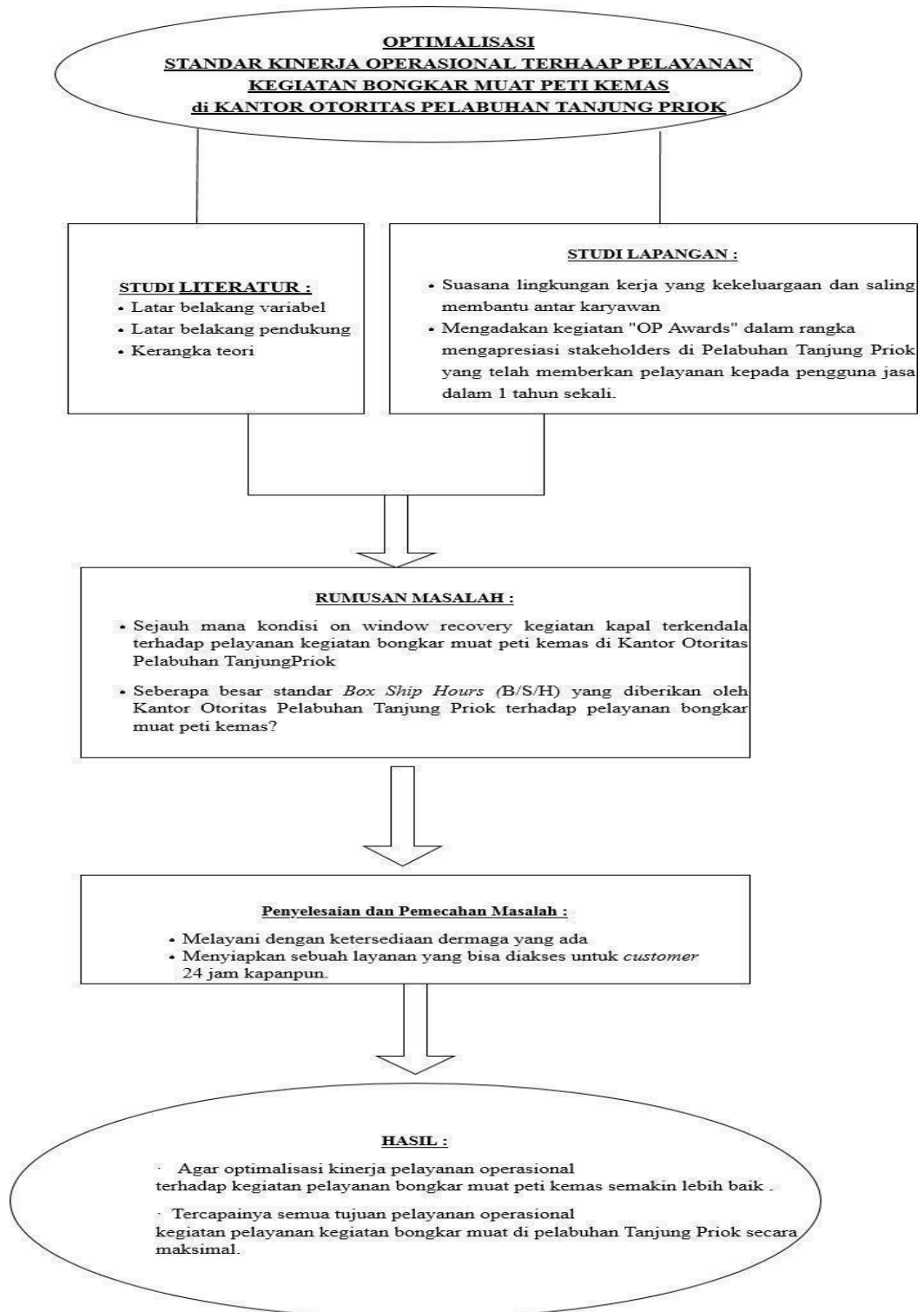
C. KERANGKA PEMIKIRAN

Perilaku kinerja yang baik akan membuat target standar kinerja yang diharapkan tercapai secara optimal. Penulis mencoba mencari pemecahan atas permasalahan yang telah timbul dalam meningkatkan kepuasan standar kinerja dari Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok terhadap PT. Jakarta International Container Terminal Office, melalui kerangka pemikiran sebagai berikut :

1. Pertimbangan penulis melakukan penelitian ini adalah karena adanya permasalahan terhadap kondisi kapal yang on window sehingga recovery kegiatan di kapal.
2. PT. JICT dituntut untuk dapat mengoptimalkan standar kinerja pelayanan operasional untuk tujuan dapat tercapainya standar kinerja yang sesuai dengan ketentuan yang berlaku di Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok Jakarta.
3. Dengan melihat masalah yang ada, penulis memberikan solusi yaitu dimasa yang akan datang diharapkan standar kinerja operasional terhadap pelayanan peti kemas di PT. JICT dapat lebih baik lagi, oleh karena itu kepuasan kerja harus ditingkatkan agar dapat meningkatkan standar kinerja.

Bagan 1.1

Kerangka Pemikiran



D. HIPOTESIS

Menurut Sugiyono (2013,p.96) menyatakan bahwa hipotesis merupakan jawaban terhadap rumusan masalah penelitian, dimana rumusan masalah dinyatakan dalam bentuk kalimat pernyataan.

Berdasarkan kerangka pemikiran di atas, maka penulis membuat hipotesis untuk topik yang disajikan. Dimana untuk memberikan jawaban sementara atau perkiraan pencegahan masalah adalah sebagai berikut

- Ho : Diduga terdapat pengaruh kondisi on window recovery kegiatan kapal terkendala terhadap pelayanan bongkar muat petikemas.
- Ho : Diduga terdapat pengaruh standar B/S/H (*box ship hours*) terhadap pelayanan kegiatan bongkar muat peti kemas.

BAB III

METEDOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Waktu penelitian pada saat penulis melaksanakan Praktek Darat di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok Jakarta, terhitung mulai tanggal 25 Maret 2022 sampai dengan 5 Agustus 2022. Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok Jakarta adalah Kantor

2. Tempat Penelitian

Penulis melaksanakan penelitian di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok Jakarta.

Berikut data tentang Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok Jakarta

Nama	: Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok Jakarta
Alamat	: JL. Palmas, No. 1, Pelabuhan Tanjung Priok, Jalan Pelabuhan Raya, Tanjung Priok, Tj. Priok, Kec. Tj. Priok, Jkt Utara, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 14310.
Telepon	: 021-439-10256 021-43910259
Fax	: 021-4305256
Website	: http://oppriok.dephub.go.id
Email	: optanjungpriok@dephub.go.id
Jenis Kegiatan	: Lembaga pemerintah (regulator) di pelabuhan yang mengatur, mengendalikan, dan mengawasi kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial yang bertujuan untuk meningkatkan kompetensi yang sehat dan efisiensi kinerja seluruh pelabuhan di tanah air.

B. METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA

1. Metode Pendekatan

Adapun metode pendekatan yang dipergunakan dalam penulisan skripsi ini

adalah menggunakan metode kuantitatif. Berikut beberapa pengertian dari metode kuantitatif yang penulis salin dari internet :

- a. Metode Kuantitatif menurut Sugiyono (2009: 14) menjelaskan bahwa metode kuantitatif merupakan metode penelitian yang berbasis pada filsafat positivisme, yang mana digunakan untuk meneliti populasi atau sampel tertentu, yang umumnya pengambilan sampelnya dilakukan secara random, dan data dikumpulkan menggunakan instrumen penelitian, lalu dianalisis secara kuantitatif/statistik dengan tujuan menguji hipotesis yang telah ditetapkan.
- b. Metode Kuantitatif menurut Arikunto (2006: 12) mengemukakan tentang penelitian kuantitatif yakni pendekatan penelitian yang banyak menggunakan angka-angka, mulai dari mengumpulkan data, penafsiran terhadap data yang diperoleh, serta pemaparan hasilnya.
- c. Metode Kuantitatif menurut Creswell (2012: 13), menjelaskan penelitian kuantitatif mewajibkan seorang peneliti untuk menjelaskan bagaimana suatu variabel mempengaruhi variabel yang lainnya.

Dalam penulisan skripsi tersebut penulis memilih menggunakan metode kuantitatif karena sesuai dengan tujuan penelitian, setiap penelitian perlu mengidentifikasikan apakah data yang harus dipenuhi setiap teknik, tahapan awal adalah melakukan seleksi data, yakni mengenali perilaku data, ada atau tidaknya nilai ekstrim, lengkap atau tidaknya data dan deskripsi secara statistik dari data yang dimiliki. Metode kuantitatif ini berfungsi untuk memahami konteks sosial secara lebih luas dan mendalam dan dengan menggunakan pengembangan deskriptif, artinya penulis mencoba menggambarkan potret permasalahan yang ada di lapangan dan hal yang dapat dilakukan Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok dalam meningkatkan standar kinerjanya.

2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam membahas dan meneliti suatu masalah yang dibutuhkan data-data yang berhubungan dengan masalah yang akan dibahas, kemudian disusun dan dianalisis, sehingga dapat diperoleh gambaran yang lebih jelas dan memudahkan penulis untuk menyelesaikan masalah tersebut.

Untuk mendapatkan data dalam menyusun skripsi ini, penulis menggunakan teknik pengumpulan data menggunakan dua metode dalam pengumpulannya

dataantara lain:

a. Metode Observasi

Yaitu penelitian observasi yang dilakukan oleh penulis dengan maksud untuk memperoleh data sekunder yaitu data-data yang diperoleh dari membaca buku-buku literatur maupun artikel yang berkaitan dengan optimalisasi standar kinerja operasional dan pelayanan kegiatan bongkar muat peti kemas. Hal ini dimaksudkan untuk memperoleh gambaran tentang masalah yang akan dibahas serta memperoleh konsep yang diperlukan dalam pembahasan.

b. Metode Riset Lapangan

Yaitu peneliti melakukan kegiatan di Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta dengan menganalisis standar kinerja di setiap pelabuhan di Tanjung Priok. Metode digunakan untuk memperoleh data yaitu kuisisioner.

c. Kuisisioner

Kuisisioner adalah metode pengumpulan data yang dilaksanakan dengan mengajukan pertanyaan kepada responden dan meminta mereka menjawab dengan mengisi formulir, ini efisien asalkan peneliti yakin tentang variabel yang di uji dan apa yang diharapkan responden (Sugiyanto, 2015:199), yang mengatakan bahwa jumlah minimal uji coba kuisisioner adalah minimal 30 responden. Dengan jumlah minimal 30 responden maka distribusi nilai akan lebih mendekati kurve normal (Singarimbun dan Effendi,1995). Metode kuisisioner yang akan digunakan dalam pembahasan ini di perioritaskan oleh penulis. Adalah teknik pengumpulan data melalui serangkaian pertanyaan dan pernyataan yang diserahkan kepada responden yang diisi. Dalam penelitian ini variabel kepuasan standar kinerja diberi simbol (X), sementara variabel kepuasan pelayanan kegiatan bongkar muat peti kemas di pelabuhan diberi simbol (Y), untuk menjawab pertanyaan pertanyaan yang diajukan, para responden diberi lima alternatif jawaban yang berbeda satu sama lain. Setiap jawaban yang berbeda satu sama lain. Setiap jawaban diberi skor, dimana skor dari jawaban sebagai berikut :

Tabel 3.1

Skala Nilai Alternatif Jawaban Kuisisioner

Alternatif Jawaban	Nilai
Sangat Setuju (SS)	5
Setuju (S)	4
Netral (N)	3
Tidak Setuju (TS)	2
Sangat Tidak Setuju (STS)	1

Sumber : Data Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta yang diolah penulis, 2023

C. POPULASI & SAMPEL

1. Populasi

Menurut Arikunto (2017) populasi adalah suatu barang yang dapat dimanfaatkan sebagai sumber pemeriksaan yang semua komponennya ada di dalamnya seperti barang, orang atau peristiwa yang terjadi sebagai barang atau sasaran eksplorasi. Kemudian, pada saat itu artikel dalam populasi diperiksa dan hasilnya dipecah dan ujungnya ditarik. Sebagaimana ditunjukkan oleh (Martono, 2014:76) Populasi juga dicirikan sebagai seluruh unit atau orang yang memiliki keadaan tertentu yang berhubungan dengan penelitian dalam suatu derajat yang diteliti.

2. Sampel

Menurut Sugiyono (2005) keteladanan sangat penting bagi penduduk yang menjadi sumber dalam tinjauan, yang penting bagi penduduk yang merupakan sumber informasi dalam tinjauan, yang penting bagi kuantitas kualitas yang digerakkan oleh penduduk. Pemilihan contoh untuk penelitian ini dilakukan secara objektif. Yang diperiksa adalah populasi yang dijadikan contoh, yaitu populasi yang memenuhi aturan sehingga contoh yang diambil dapat lebih diwakilkan dengan tindakan yang telah ditentukan sebelumnya. Sesuai (Sugiyono, 2010:81) keteladanan penting untuk jumlah dan kualitas yang digerakkan oleh penduduk. Dengan asumsi populasi sangat besar, dan tidak mungkin bagi ilmuwan untuk berkonsentrasi pada semua yang ada di

populasi, misalnya karena keterbatasan aset, tenaga dan waktu, analisis dapat menggunakan tes yang diambil dari populasi itu. Metode pengujian yang digunakan dalam eskplorasi ini adalah dengan memanfaatkan Simple Random Sampling (Simple Random Sampling). Strategi dalam memahami bahwa semua komponen dalam populasi memiliki kemungkinan yang setara dan tidak sama untuk dipilih menjadi contoh.

Perhitungan jumlah sampel dari populasi tersebut digunakan rumus

Taro Yamane, sebagai berikut :

$$n = \frac{N}{N(e)^2 + 1}$$

Keterangan :

n = Jumlah sampel yang dicari

N = Jumlah populasi (

pengguna jasa)e = Jumlah

presisi 10% (0,1)

Berdasarkan pendapat di atas maka penulis akan mengambil sampel sebanyak :

$$\begin{aligned} \eta &= \frac{80}{1 + 80 (0,01)} \\ \eta &= \frac{80}{1,8} \\ \eta &= 45 \text{ responden} \end{aligned}$$

Contoh berikut diambil dari populasi lengkap yang merupakan gambaran dari populasi yang digunakan peneliti sebagai responden dalam penelitian kepuasan pelanggan di Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok,

D. TEKNIK ANALISIS DATA

Direkam sebagai hard copy proposal ini, pencipta merekomendasikan: Prosedur berpikir kritis yang digunakan dalam eskplorasi ini adalah dengan menggunakan pemeriksaan terukur berbeda yang merupakan strategi yang berhubungan dengan pengenalan informasi untuk memberikan data yang

berharga. Upaya pertunjukan ini direncanakan untuk mengungkap data penting yang terkandung dalam informasi ke dalam struktur yang lebih singkat dan mendasar yang pada akhirnya mendorong kebutuhan yang pada akhirnya mendorong kebutuhan atau klarifikasi dan pemahaman tentang penggambaran informasi.

1. Uji Validitas

Legitimasi adalah tindakan yang menunjukkan derajat legitimasi atau legitimasi suatu instrumen (Arikunto, 2002:144). Suatu instrumen dianggap substansial dengan asumsi dapat mengukur apa yang diinginkan dan dapat mengungkap informasi dari faktor-faktor yang terkonsentrasi dengan baik.

Tingginya legitimasi instrumen menunjukkan sejauh mana informasi yang dikumpulkan tidak meleset dari gambaran legitimasi yang direncanakan. Teknik yang digunakan dalam pengujian derajat legitimasi adalah faktor interior, khususnya menguji apakah ada kecocokan antara bagian-bagian instrumen secara umum. Untuk mengukurnya menggunakan pemeriksaan benda. Estimasi dalam pengujian barang melalui skor-skor yang ada dan kemudian dikorelasikan dengan menggunakan persamaan hubungan kedua item yang dikemukakan oleh Pearson dalam Arikunto, (2002:146) sebagai berikut :

Untuk memperoleh data yang valid dan reliabel sehingga hasil penelitian dapat dipertanggung jawabkan secara ilmiah dan dapat dilakukan prasuvei atau penelitian pendahuluan dalam rangka uji coba instrumen dari kuisioner yang telah dibuat. Dalam uji coba instrumen prasuvei dilakukan penyebaran kuisioner kepada 20 responden dengan maksud untuk mendapatkan validitas dan reliabilitas kuisioner sebagai alat pengumpulan data. Penyebaran kuisioner pada tahap uji coba instrumen hanya ditujukan untuk mengetahui uji validitas dan reliabilitas instrumen. Pengujian validitas dan reliabilitas instrumen secara lebih terinci sebagai berikut :

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

Keterangan :

r_{xy} : koefisien korelasi

antara x dan y $r_{xy}N$:
 jumlah subyek

1. : Skor item

2. : Skor total

$\sum X$: Jumlah Skor item

$\sum Y$: Jumlah skor total

$\sum X^2$: Jumlah kuadrat skor item

$\sum Y^2$: Jumlah kuadrat skor total

(Suharsimi Arikunto, 2002:146) Kesesuaian harga r_{xy} diperoleh dari perhitungan dengan menggunakan rumus diatas dikonsultasikan dengan tabel harga regresi moment dengan korelasi harga r_{xy} lebih besar atau sama dengan regresi tabel, maka butir instrumen tersebut tidak valid. Dalam penelitian ini penulis melakukan uji validitas kepada 60 orang responden selain responden

yang dituju dalam penelitian ini.

2. Uji Reabilitas

Reliabilitas adalah sesuai instrumen dapat dipercaya untuk digunakan sebagai alat pengumpul data karena instrumen tersebut sudah dianggap baik. Instrumen yang baik tidak akan bersifat tendensius mengarahkan responden untuk memilih jawaban-jawaban tertentu. Reliabel artinya dapat dipercaya juga diandalkan. Sehingga beberapa kali diulang pun hasilnya akan tetap sama (konsisten), pengujian reliabilitas dapat dilakukan secara eksternal (*stability / test retest, equivalent* atau gabungan keduanya secara internal (analisis konsisten butiran-butiran yang ada pada instrument)). (Riduwan, 2011:194). Keandalan merupakan suatu instrumen yang dapat diandalkan untuk digunakan sebagai alat pengumpul informasi mengingat alat tersebut sampai saat ini sudah besar (Arikunto, 2002:154). Oleh karena itu, dalam tinjauan ini digunakan untuk mencari instrumen keterandalan dengan menggunakan persamaan alfa, dengan alasan bahwa instrumen dalam tinjauan ini adalah sebagai survei atau roundup pertanyaan yang skornya beradapada kisaran antara 1-5 dan uji legitimasi. Gunakan hal-hal yang lengkap, dimana untuk mengetahui kualitas

instrumen yang tidak tergoyahkan yang skornya bukan 1 dan 0, misalnya polling atau tentang jenis klarifikasi maka gunakan resep alpha. Ketergantungan adalah sejauh mana konsekuensi dari suatu estimasi dapat diandalkan, yang menyiratkan bahwa ketika beberapa estimasi dilakukan terhadap pengumpulan serupa, diperoleh hasil yang cukup mirip (Syarifuddin Azwar, 2003:3). Dalam ulasan ini, uji kualitas tak tergoyahkan menggunakan prosedur Cronbach Alpha Formula dan memanfaatkan program SPSS 25.0 for windows.

Rumus :

$$\alpha = \frac{k}{k-1} \left(1 - \frac{\sum S_j^2}{S_x^2} \right)$$

Keterangan

- α : Koefisien reliabilitas alpha
- k : Jumlah item
- S_j : Varians responden untuk item I
- S_x : Jumlah varian skor total

Indikator pengukuran reliabilitas menurut Sekaran (2000:312) yang membagi tingkatan reliabilitas dengan kriteria sebagai berikut :

Jika alpha atau r hitung :

- 0,8-1,0 = Reliabilitas baik
- 0,6-0,799 = Reliabilitas diterima kurang dari
- 0,6 = Reliabilitas kurang baik

3. Analisis Koefisiensi Korelasi

Rumus :

$$r_{yx} \text{ atau } r_{xy} = \frac{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})(y_i - \bar{y})}{\sqrt{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2 \sum_{i=1}^n (y_i - \bar{y})^2}} \text{ atau}$$
$$r = \frac{n \sum_{i=1}^n x_i y_i - \sum_{i=1}^n x_i \sum_{i=1}^n y_i}{\sqrt{n \sum_{i=1}^n x_i^2 - \left(\sum_{i=1}^n x_i \right)^2} \sqrt{n \sum_{i=1}^n y_i^2 - \left(\sum_{i=1}^n y_i \right)^2}}$$

Analisis koefisiensi kolerasi digunakan untuk mencari hubungan atau keeratan hubungan antara variabel bebas (independent variabel)dan variabel tidak bebas (dependent variabel) dimana:

R = besar kolerasi atau hubungan antara variabel X dan Y

X= Variabel bebas

Y= Variabel tidak bebas

n = jumlah sampel

besarnya r dapat dinyatakan dari $-1 < r < 1$ artinya:

- Bila $r = +1$ atau mendekati 1,ada hubungan antara variabel X dan, dimana hubungan itu kuat/positif
- Bila $r = 0$,tidak ada hubungan antara variabel X dan Y atau hubungansangat lemah
- Bila $r = -1$,ada hubungan X dan Y,dimana hubungan tersebut kuat negatif

4. Uji Korelasi

Korelasi statistik adalah yang mengukur keserasian hubungan diantara dua variabel yang masing-masing diukur pada skala interval atau rasio, dengan asumsi bahwa masing-masing variabel itu terdistribusi menurut distribusi normal (Gulo,2002:181). Analisis koefisien korelasi digunakan untuk mencari saling hubungan atau keeratan hubungan antara variabel bebas ((*independent variable*) yang dinyatakan dalam (X)

dan variabel tidak bebas (*dependent variable*) yang dinyatakan dalam (Y), adapun rumus mencari koefisien korelasi :

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

Keterangan :

r = Besarnya korelasi atau hubungan antara

variabel x dan yx = *independent variabel*

y = *dependent variabel*

Besarnya r dapat dinyatakan dari $-1 < r < 1$, artinya :

- Bila $r = +1$ atau mendekati 1, ada hubungan antara variabel x dan variabel y, dimana hubungan sangat kuat dan positif.
- Bila $r = 0$, tidak ada hubungan antara variabel x dan variabel y atau sangat lemah.
- Bila $r = -1$ atau mendekati 1, ada hubungan antara variabel x dan variabel y, dimana hubungan sangat kuat dan negative.

Korelasi positif menunjukkan adanya hubungan searah antara variabel X dan variabel Y. Artinya jika variabel X mengalami peningkatan, maka variabel Y akan mengalami peningkatan pula.

Korelasi negatif menunjukkan adanya hubungan berlawanan arah antara variabel X dan variabel Y. Artinya jika variabel X mengalami peningkatan, maka variabel Y akan berkebalikan mengalami penurunan.

Penafsiran akan besarnya koefisien yang umum digunakan, antara lain :

- 0,00–0,19 : korelasi sangat rendah
- 0,20–0,39 : korelasi rendah
- 0,40–0,59 : korelasi cukup kuat

- d. 0,60–0,79 : korelasi kuat
- e. 0,80–1,00 : korelasi sangat kuat

5. Analisis Koefisien Penentu atau Koefisien Determinasi

($KD = R^2$)

Analisis koefisien penentu yaitu untuk mengetahui seberapa besar kontribusi variabel *independet* (X) terhadap variabel *dependent* (Y) digunakan rumus koefisien determinasi sebagai berikut :

$$KD = R^2 \times 100\%$$

Keterangan :

KD = Koefisien Determinasi

R = Koefisien korelasi X dan Y

Fungsi dari koefisien determinasi (R^2), antara lain :

- a. Menentukan kelayakan penelitian menggunakan model regresi linier. Jika mendekati 1 maka layak digunakan, sedangkan apabila mendekati 0, maka tidak layak digunakan.
- b. Menentukan peranan variabel tak terikat dan mempengaruhi variabel terikat (%).

6. Uji Hipotesis

Analisis uji hipotesis bertujuan untuk mengetahui seberapa jauh hipotesis penelitian yang telah disusun semula dapat diterima berdasarkan data yang telah dikumpulkan. Analisis uji hipotesis tidak menguji kebenaran hipotesis, tetapi menguji dapat diterima atau ditolaknya hipotesis yang bersangkutan (Gulo, 2002:153). Uji hipotesis yang penulis gunakan adalah uji satu sisi (*one tail*), untuk melengkapi hasil perhitungan dengan menggunakan regresi dan korelasi., maka dilakukan uji hipotesis.

Rumusan Uji Terhitung :

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

Keterangan :

t_{hitung} : t hitung
 r : Koefisien korelasi
 n : Jumlah data

Kriteria:

- H_0 : Hipotesis nol, artinya tidak ada hubungan antara variable X dan Y .
- H_a : Hipotesis alternatif, artinya antara variable X dengan Y ada hubungan yang signifikan.
- $H_0 : \rho = 0$, H_0 diterima sedangkan H_a ditolak, berarti tidak ada hubungan antara X terhadap Y .
- $H_a : \rho > 0$, H_0 ditolak, sedangkan H_a diterima berarti ada hubungan antara X terhadap Y .
- Jika $t_{hitung} < t_{tab}$, berarti tidak ada hubungan antara X terhadap Y
- Jika $t_{hitung} > t_{tab}$, berarti ada hubungan antara X dan Y

Kesimpulan:

- Jika $t_{hitung} < t_{tab}$ maka : H_0 diterima sedangkan H_a ditolak, berarti tidak ada hubungan antara X terhadap Y .
- Jika $t_{hitung} > t_{tab}$, maka : H_0 ditolak, sedangkan H_a diterima, berarti ada hubungan antara X terhadap Y .

BAB IV

HASIL PENELITIAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Dalam bab ini penulis akan membahas permasalahan-permasalahan atau fakta-fakta yang terjadi dan menguraikan sebagian peristiwa yang penulis alami pada saat melaksanakan Praktek Kerja Nyata (PKN). Adapun untuk memudahkan penelitian, penulis akan menyampaikan deskripsi data, antara lain:

1. Profil Singkat Perusahaan

Usulan pembentukan Otoritas Pelabuhan (OP), sebagaimana diamanatkan Undang-undang Pelayaran No.17 tahun 2008, telah di setujui pemerintah melalui Kementerian Menteri Negara Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi, dengan menerbitkan surat persetujuan bernomor B/2237/M.PAN- RB/10/2010 tertanggal 7 Oktober 2010 dan diresmikan oleh Menteri Perhubungan Freddy Numberi di Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta pada hari senin tanggal 20 Desember 2010. Kelembagaan baru di pelabuhan ini merupakan upaya nyata Kementerian Perhubungan khususnya Direktur Jendral Perhubungan Laut untuk meningkatkan kompetensi yang sehat dan efisiensi kinerja di pelabuhan sesuai UU No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Otoritas Pelabuhan adalah lembaga pemerintah (regulator) di pelabuhan yang mengatur, mengendalikan, dan mengawasi kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial yang bertujuan untuk meningkatkan kompetensi yang sehat dan efisiensi kinerja seluruh pelabuhan di tanah air. Sedangkan untuk pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial dilaksanakan oleh Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP). Sedangkan Kantor Kesyahbandaran merupakan Unit Pelaksana Teknis yang melaksanakan fungsi keselamatan dan ketertiban pelayaran serta pengawasan dan penegakan hukum bidang pelayaran. Peran Otoritas Pelabuhan antara lain sebagai wakil pemerintah untuk memberikan konsesi

dan bentuk lainnya yang di tuangkan dalam perjanjian kepada Badan Usaha Pelabuhan (BUP) untuk melakukan kegiatan pengusahaan di pelabuhan dan menyediakan jasa pelabuhan yang tidak disediakan oleh BUP, maka pihak- pihak yang akan menjalankan kegiatan pengelolaan terminal khusus akan melakukan kontrak kerja sama dengan Otoritas Pelabuhan, sebelumnya kontrak dilakukan dengan pengelola pelabuhan (PT. Pelabuhan Indonesia I- IV).pembentukan kelembagaan baru di pelabuhan dibentuk di 4 lokasi, yaitu Kantor Otoritas Pelabuhan Utama di Belawan Medan, Tanjung Priok Jakarta, Tanjung Perak Surabaya, Makassar. Dengan adanya Kantor Otoritas Pelabuhan, maka posisi Pemerintah sebagai regulator di pelabuhan. Dan pengelola pelabuhan (PT. Pelabuhan Indonesia I-IV) sebagai operator sangat jelas.

Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta mempunyai visi dan misi sebagai berikut :

- Visi** : Tersenggalanya Tata Kelola pelabuhan yang memiliki daya saing tinggi dalam rangka menunjang perekonomian nasional di era globalisasi.
- Misi** : Untuk mewujudkan visi Kantor Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok tersebut telah ditetapkan Misi Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok.

2. Standar Kinerja Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok

a) Standar Kinerja Operasional barang terdiri dari :

- 1) Standar kinerja bongkar muat barang non peti kemas dengan indikator *General Cargo (GC)*, *Bag Cargo (BC)*, *Unitized (UNO)*, *Curah Cair (CC)*, dan *Curah Kering (CK)*.
- 2) Standar kinerja bongkar muat barang petikemas di Terminal Petikemas (TPK) dan Terminal Konvensional berupa *B/C/H*, *B/S/H*, dan *Receiving/Delivery* petikemas yang ditetapkan dalam peraturan ini merupakan nilai-nilai minimal.

b) Standar Kinerja Pelayanan Operasional terhadap utilisasi fasilitas terdiri dari:

- 1) Tingkat penggunaan dermaga (*Berth Occupancy Ratio/BOR*), Lapangan Penumpukan (*Yard Occupancy Ratio/YOR*), dan Gudang (*Shed Occupancy Ratio/SOR*) yang ditetapkan dalam peraturan ini

merupakan nilai-nilai minimal.

- 2) Indikator rasio *Effectiue Time, Berthing Time* (ET:BT), dan kesiapan operasi perakatan yang telah ditetapkan dalam peraturan ini merupakan nilai-nilai minimal.

3. Kuisisioner

Kuisisioner adalah metode pengumpulan data yang dilaksanakan dengan mengajukan pertanyaan kepada responden dan meminta mereka menjawab dengan mengisi formulir, ini efisien asalkan peneliti yakin tentang variabel yang di uji dan apa yang diharapkan responden (Sugiyanto, 2015:199), yang mengatakan bahwa jumlah minimal uji coba kuisisioner adalah minimal 30 responden. Dengan jumlah minimal 30 responden maka distribusi nilai akan lebih mendekati kurve normal (Singarimbun dan Effendi,1995). Metode kuisisioner yang akan digunakan dalam pembahasan ini di perioritaskan oleh penulis.

a. Karakteristik Responden

Gambaran umum responden inibertujuan untuk mengetahui karakteristik-karakteristik dari pegawai yang terpilih menjadi responden yang berkaitan dengan objek penelitian. Penggolongan terhadap pegawai didasarkan padamasa kerja, dan tingkat pendidikan. Dari penggolongan ini akan diperoleh suatu kesimpulan mengenai keadaan responden. Penggolongan tersebut akan disajikan dalam masing-masing tabel berikut ini:

- 1) Berdasarkan Jenis Kelamin:

Tabel 4.1

Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Pria	37	82.2	82.2	82.2
	Wanita	8	17.8	17.8	100.0
	Total	45	100.0	100.0	

Sumber: Data dari kuisisioner yang telah diolah

Tabel 4.2 menggambarkan, dalam penelitian responden berdasarkan jenis kelamin pria 37 orang (82,2%) dan wanita 8 orang (17,8%). Dengan demikian, maka dapat disimpulkan bahwa pelanggan yang melakukan proses penerbitan dokumen *e-delivery order* sebagian besar adalah pria.

2) Berdasarkan Usia

Tabel 4.2
Karakteristik Responden Berdasarkan Usia

Umur					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	25-30 tahun	5	11.1	11.1	11.1
	31-49 tahun	21	46.7	46.7	57.8
	> 50 tahun	19	42.2	42.2	100.0
	Total	45	100.0	100.0	

Sumber : Data dari kuisioner yang telah diolah

Berdasarkan tabel di atas, dapat dilihat berdasarkan usia responden antara 25-30 tahun dengan jumlah 5 orang dengan presentase sebesar 11,1%, kemudian untuk urutan berikutnya yaitu responden yang berusia 31-49 tahun dengan jumlah responden sebanyak 21 orang dengan presentase sebesar 46,7%, kemudian terakhir yaitu untuk usia > 50 tahun yaitu 19 responden dengan jumlah presentase 42,2%.

3) Berdasarkan Pendidikan Terakhir

Tabel 4.3
Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

Pendidikan				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent

Valid	SMA/SMK	7	15.6	1 5 · 6	15.6
	D4	3	6.7	6 · 7	22.2
	S1	30	66.7	6 6 · 7	88.9
	S2	5	11.1	1 1 · 1	100.0
	Total	45	100.0	1 0 0 0	

Sumber : Data dari kuisioner yang telah diolah

Tabel 4.4 menggambarkan jumlah responden berdasarkan tingkat pendidikan SMA/SMK sejumlah 7 orang (15,6%), tingkat pendidikan D4 sejumlah 3 orang (6,7%), tingkat pendidikan S1 sejumlah 30 orang(66,7), tingkat pendidikan S2 sejumlah 5 orang (11,1%).

4) Berdasarkan Lama Bekerja

Tabel 4.4

Karakteristik Responden Berdasarkan Lama Bekerja

Lama Bekerja					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	> 1 tahun	1	2.2	2 · 2	2.2
	6-9 tahun	7	15.6	1 5 · 6	17.8
	> 10 tahun	37	82.2	8 2 · 2	100.0
	Total				

Sumber : Data dari kuisioner yang telah diolah

Tabel 4.5 menggambarkan jumlah responden berdasarkan lama bekerja >1 tahun sejumlah 1 orang (2,2%), 6-9 tahun sejumlah 7 orang (15,6%), dan yang terakhir > 10 tahun sejumlah 37 orang (82,2%).

B. ANALISIS DATA

Deskripsi penelitian merupakan tanggapan yang diberikan oleh responden mengenai standar kinerja operasional pelayanan kegiatan bongkar muat peti kemas di Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok, yang diberikan kepada 45 responden dengan menggunakan metode kuesioner maka penulis dapat memberikan data hasil penelitian berupa tabel hasil perhitungan untuk variabel X dan tabel perhitungan untuk variabel Y dengan data terlampir. Sehingga, untuk mengolah data yang diperoleh dari jawaban-jawaban pertanyaan yang berasal dari kuisisioner, maka hasil jawaban responden diolah berdasarkan indikator dari masing-masing variabel untuk nilai Variabel (X) Optimalisasi Standar Kinerja Operasional dari Variabel (Y) Terhadap Pelayanan Bongkar Muat Peti Kemas. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel:

1. Seberapa besar standar *Box Ship Hours* (B/S/H) yang ditetapkan oleh Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok terhadap pelayanan kegiatan bongkar muat peti kemas?

Tabel 4.5
Tanggapan Responden Terhadap Indikator Kinerja Variabel X
(Optimalisasi Standar Kinerja Operasional)

No	Pertanyaan	Jawaban Responden					Jumlah
		SS	S	C	TS	STS	
1	Saya selalu datang tepat waktu	14	31	0	0	0	45
	Persentase %	31,1 %	68,9%	0%	0%	0%	100%
2	Saya selalu menyelesaikan pekerjaan tepat waktu	41	3	1	0	0	45

	Presentase %	91,1%	6,7%	2,2%	0%	0%	100%
3	Saya mentaati semua peraturan yang diberlakukandi perusahaan	44	1	0	0	0	45
	Presentase %	97,8%	2,2%	0%	0%	0%	100%
4	Saya pernah menjumpai peralatan bongkar muat rusak dalam 24 jam	22	4	17	2	0	45
	Presentase %	48,9%	8,9%	37,8%	4,4%	0%	100%
5	Saya pernah tidak bekerja karena cuaca buruk	24	18	3	0	0	45
	Presentase %	53,3%	40,0%	6,7%	0%	0%	100%
6	Saya jarang menjumpai suatu siklus bongkar muat dengan TKBM yang berjalan tidak sesuai dengan standar kerja	27	16	1	1	0	45
	Presentase %	60,0%	35,6%	2,2%	2,2%	0%	100%
7	Saya pernah menjumpai kapal datang sesuai jadwalyang ditetapkan	31	4	10	0	0	45
	Presentase %	68,9%	8,9%	22,2%	0%	0%	100%
8	Di Terminal Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok jarang terjadi keterlambatan bongkar muat	40	5	0	0	0	45

	petikemas						
	Presentase %	88,9%	11,1%	0%	0%	0%	100%
9	Saya jarang menjumpai antrian truck panjang	29	13	3	0	0	45
	Presentase %	64,4%	28,9%	6,7%	0%	0%	100%
10	Saya tidak pernah menjumpai kekurangan jumlah TKBM dikegiatan bongkar muat	29	15	1	0	0	45
	Presentase %	64,4%	33,3%	2,2%	0%	0%	100%

Sumber : Data dari kuisioner yang telah diolah

Untuk dapat mengetahui rekapitulasi data variabel X (Optimalisasi Standar Kinerja Operasional) pada penelitian, maka dapat dilihat pada tabel 4.6 dibawah ini :

Tabel 4.6
Tabel Rekapitulasi Data Variabel X

No. Pertanyaan	Hasil Jawaban					Total
	SS	S	C	TS	STS	
1	31	14	0	0	0	45
2	41	3	1	0	0	45
3	44	1	0	0	0	45
4	22	4	17	2	0	45
5	24	18	3	0	0	45
6	27	16	1	1	0	45
7	31	4	10	0	0	45
8	40	5	0	0	0	45
9	29	13	3	0	0	45
10	29	15	1	0	0	45

Total	318	93	36	3	0	450
Presentase	71%	21%	8%	1%	0%	100%

Sumber : Data dari kuisioner yang telah diolah

Dari rekapitulasi data variabel X diatas dapat dikatakan bahwa rata-rata responden memilih menjawab sangat setuju (SS) =71%, setuju (S) =21%, cukup (C) =8%, tidak setuju (TS) =1% sangat tidak setuju (STS) =0%. Hal ini dapat diartikan bahwa optimalisasi standar kinerja operasional yang dilaksanakan Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok sudah sesuai dengan apa yang Pelabuhan Tanjung Priok harapkan atau mempengaruhi tingkat kepuasan pelabuhan.

2. Sejahuh mana kondisi on window *recovery* kegiatan kapal terhadap pelayanan kegiatan bongkar muat petikemas di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok?

Tabel 4.7

Tanggapan Responden Terhadap Pelayanan Variabel Y(Pelayanan Kegiatan Bongkar Muat Peti Kemas)

No	Pertanyaan	Jawaban Responden					Jumlah
		S S	S	C	TS	STS	
1.	Di lapangan penumpukan Terminal Otoritas Pelabuhan sudah efektif dan sesuai dengan prosedur nya JICT	38	6	1	0	0	45
	Presentase %	84,4%	13,3%	2,2%	0%	0%	100%
2.	Saya merasa kegiatan bongkar muat petikemas menggunakan TKBM sudah Efisien	42	2	1	0	0	45
	Presentase %	93,3%	4,4%	2,2%	0%	0%	100%

3.	Saya merasa kegiatan bongkar muat menggunakan alat lebih efisien	43	2	0	0	0	45
	Presentase %	95,6%	4,4%	0%	0%	0%	100%
4	Saya dapat menyelesaikan pekerjaan yang efektif sehingga tidak perlu banyak instruksi	40	4	1	0	0	45
	Presentase	88,9%	8,9%	2,2%	0%	0%	100%
5.	Karyawan selalu memperhatikan ketelitian dan ketetapan pekerjaan	42	3	0	0	0	45
	Presentase %	93,3%	6,7%	0%	0%	0%	100%
6.	Apakah anda senang bekerjasama dengan orang-orang di tempat anda bekerja?	42	3	0	0	0	45
	Presentase %	93,3%	6,7%	0%	0%	0%	100%
7.	Apakah anda memiliki pengabdian yang tinggi dan selalu semangat dalam Bekerja	41	3	1	0	0	45
	Presentase %	91,1%	6,7%	2,2%	0%	0%	100%
8.	Apakah anda ingin memiliki pengabdian yang tinggi dan selalu semangat dalam Bekerja	42	3	0	0	0	45
	Presentase %	93,3%	6,7%	0%	0%	0%	100%
9.	Saat pembayaran bongkar muat di terminal jarang terjadi ketidaksinambungan	42	3	0	0	0	45
	Presentase %	93,3%	6,7%	0%	0%	0%	100%

10.	Saya selalu berusaha mencapai target kerja yang telah ditentukan oleh Perusahaan	42	2	1	0	0	45
	Presentase %	93,3%	4,4%	2,2%	0%	0%	100%

Sumber : Data dari kuisioner yang telah diolah

Untuk dapat mengetahui rekapitulasi data variabel X (Optimalisasi Standar Kinerja Operasional) pada penelitian, maka dapat dilihat pada tabel 4.6 dibawah ini :

Tabel 4.8
Tabel Rekapitulasi Data Variabel Y (Pelayanan Kegiatan Bongkar Muat Peti Kemas)

No. Pertanyaan	Hasil Jawaban					Total
	SS	S	C	TS	STS	
1	38	6	1	0	0	45
2	42	2	1	0	0	45
3	43	2	1	0	0	45
4	40	4	1	0	0	45
5	42	3	0	0	0	45
6	42	3	0	0	0	45
7	41	3	1	0	0	45
8	42	3	0	0	0	45
9	42	3	0	0	0	45
10	42	2	1	0	0	45
Total	414	31	6	0	0	450
Presentase	92%	7%	1%	0%	0%	100%

Sumber : Data dari kuisioner yang telah diolah

Dari rekapitulasi data variabel Y diatas dapat dikatakan bahwa rata-rata responden memilih jawaban sangat setuju (SS) = 92%, setuju (S) = 7%, cukup (C) = 1%, tidak setuju (TS) = 0%, sangat tidak setuju (STS) = 0%.

Sehingga dapat diartikan bahwa kepuasan pelabuhan tanjung priok kepada Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok telah terpenuhi dengan tingkat pelayanan yang telah dilakukan. Analisis pengaruh kualitas pelayanan kegiatan bongkar muat peti kemas di Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok.

Untuk memastikan apakah kedua variabel tersebut memiliki hubungan atau tidak, maka dapat diuji dengan statistik. Dalam penelitian ini penulis akan menjelaskan tentang optimalisasi standar kinerja operasional di Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok dengan metode sebagai berikut

a. Uji Validitas dan Uji Reliabilitas

Uji Validitas (*Test of Validity*)

Uji validitas dilakukan untuk mengetahui apakah alat ukur yang telah disusun benar-benar mampu mengukur apa yang harus diukur. Pengujian validitas tiap butir digunakan item, yaitu mengkorelasikan masing-masing skor butir dan nilainya dapat dilihat pada hasil pengolahan menggunakan program SPSS 25.0 pada tabel item total *statistic* di kolom *corrected item- total correlation*. Suatu pernyataan dinyatakan valid apabila nilai *r*-hitung yang merupakan nilai *corrected item-total correlation* lebih besar daripada-tabel. Untuk mencari hal ini, penulis menggunakan cara korelasi *Bivariate Pearson* (Produk Momen Pearson). Item-item ini pertanyaan yang berkorelasi signifikan dengan skor total menunjukkan item-item tersebut mampu memberikan dukungan dalam mengungkap apa yang ingin diungkap. Hasil uji validitas dapat dilihat pada tabel berikut :

1) Hasil Validitas X

Tabel 4.9
Validitas Variabel X

Variabel	Nilai R Hitung	Nilai R Tabel	Nilai sig	Keterangan
X1	0,750	0,301	0,000	Valid
X2	0,399	0,301	0,000	Valid
X3	0,398	0,301	0,000	Valid
X4	0,398	0,301	0,000	Valid
X5	0,398	0,301	0,000	Valid

X6	0,870	0,301	0,000	Valid
X7	0,818	0,301	0,000	Valid
X8	0,364	0,301	0,000	Valid
X9	0,760	0,301	0,000	Valid
X10	0,900	0,301	0,000	Valid

Sumber : Data SPSS yang telah diolah

Pada hasil validitas data variabel X menunjukkan hasil data yang valid karena mengacu pada ketentuan apabila nilai R Hitung > R Tabel maka dapat dikatakan data tersebut bersifat valid dan sebaliknya apabila R Hitung < R Tabel maka data tersebut bersifat tidak valid. Pada hasil data variabel X tersebut menunjukkan bahwa data tersebut merupakan data yang valid karena seluruh data nilai R Hitung lebih besar dari pada nilai R Tabel. Hal ini menunjukkan terdapat hubungan atau pengaruh antara variabel X dan variabel Y, dapat dikatakan juga variabel X berpengaruh terhadap variabel Y.

2) Hasil Validitas Y

Tabel 4.10
Validitas Variabel Y

Variabel	Nilai R Hitung	Nilai R Tabel	Nilai sig	Keterangan
Y1	0,329	0,301	0,002	Valid
Y2	0,808	0,301	0,000	Valid
Y3	0,576	0,301	0,001	Valid
Y4	0,891	0,301	0,000	Valid
Y5	0,910	0,301	0,000	Valid
Y6	0,558	0,301	0,067	Valid
Y7	0,618	0,301	0,000	Valid
Y8	0,650	0,301	0,000	Valid
Y9	0,650	0,301	0,000	Valid
Y10	0,658	0,301	0,000	Valid

Sumber : Data SPSS yang telah diolah

Pada hasil data variabel Y tersebut menunjukkan bahwa data tersebut merupakan data yang valid karena seluruh data nilai R Hitung lebih besar daripada nilai R Tabel. Hal ini menunjukkan terdapat hubungan atau pengaruh antara variabel X dan variabel Y. Dari kedua hasil validitas tersebut dapat dikatakan bahwa hasil keduanya menunjukkan hasil yang valid, sehingga dapat dikatakan terdapat hubungan atau pengaruh variabel X dan variabel Y.

3) Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas bertujuan untuk mengetahui apakah alat pengumpul data pada dasarnya menunjukkan ketepatan keakuratan kestabilan, atau konsistensi alat tersebut dalam mengungkapkan gejala-gejala tertentu dari sekelompok individu, walaupun dilakukan pada waktu yang berbeda. Dalam penentuan tingkat reliabilitas suatu instrumen penelitian, secara umum keandalan dalam kisaran $> 0,60$ s/d $0,80$ baik serta dalam kisaran $> 0,80$ s/d $1,00$ dianggap sangat baik (Santoso, 2001:227). Untuk menentukan reliabilitas terhadap butir-butir pertanyaannya variabel dilakukan pengujian dengan komputer program SPSS 25.00 dengan rumus *Cronbach's Alpha*. Berdasarkan tingkat reliabilitas, hasil uji koefisien reliabilitas (α) terhadap kedua instrumen variabel yang diuji dapat dirangkum pada tabel dibawah ini :

(a) Hasil Statistik reliabilitas variabel X

Tabel 4.11

Hasil Statistik Reliabilitas Variabel X Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.881	10

Sumber : Data SPSS yang telah diolah

Pada tabel statistik Reliabilitas variabel X tersebut terdapat hasil dari *Cronbach's Alpha* sebesar $0,881$ untuk optimalisasi

standar kinerja (Variabel X), yaitu **0,881** dengan kemampuan baik. Artinya, pertanyaan dari setiap kuesioner adalah reliabel diterima untuk variabel mekanisme pengaruh pelayanan penerbitan dokumen (Variabel X).

(b) Hasil Statistik reliabilitas variabel Y

Tabel 4.12

Hasil Statistik Reliabilitas Variabel Y Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.881	10

Sumber : Data SPSS yang telah diolah

Pada tabel statistik Reliabilitas variabel Y tersebut terdapat hasil dari *Cronbach's Alpha* sebesar, 0,881 untuk pelayanan kegiatan bongkar muat peti kemas (Variabel Y) yaitu **0,881** dengan kemampuan baik. Artinya, pertanyaan dari setiap kuisisioner adalah reliabel diterima untuk variabel pelayanan kegiatan bongkar muat peti kemas (Variabel Y). Dari kedua, hasil tabel statistik Reliabilitas tersebut menunjukkan bahwa variabel X dan Y bersifat Reliabel atau Handal, hal ini menunjukkan bahwa nilai konsistensi Instrumen Penelitian tersebut sudah baik.

4) Koefisien Korelasi

Untuk mengetahui bagaimana hubungan kompetensi terhadap kinerja maka dilakukan uji korelasi.

Tabel 4.13

Hasil dari Model Summary

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.503 ^a	.253	.236	2.014

- Predictors: (Constant) :Religiusitas X
- Dependent Variable : Agresivitas Y

Sumber : Data SPSS yang sudah diolah

5) Uji Korelasi Pearson

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

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

Dasar pengambilan keputusan

Jika nilai Signifikansi $< 0,05$, maka berkorelasi.

Jika nilai Signifikansi $> 0,05$, maka tidak berkorelasi

Tabel 4.14

Pedoman Derajat Hubungan

Nilai Person Correlation	Tingkat Hubungan
Antara 0,00 -0,20	Tidak Ada Korelasi
Antara 0,21 - 0,40	Korelasi Lemah
Antara 0,41 - 0,60	Korelasi Sedang
Antara 0,61 - 0,80	Korelasi Kuat
Antara 0,81 - 1,00	Korelasi Sempurna

Jika nilai Signifikansi Tepat di Angka 0,05 :

Membandingkan Pearson Correlation dengan r tabel :

(a) Pearson Correlation $>$ r tabel = berhubungan

(b) Pearson Correlation $<$ r tabel = tidak berhubungan

Dari hasil perhitungan diatas dapat diketahui $R = 0,503$ berarti kualitas standar kinerja operasional mempunyai pengaruh terhadap pelayanan kegiatan bongkar muat peti kemas dan bersifat positif, sehingga dapat diartikan apabila standar kinerja operasional lebih ditingkatkan dapat menambah kepuasan terhadap pelayanan kegiatan bongkarmuat peti kemas.

b. Regresi Linear Sederhana

$$Y = a + bX$$

Untuk mengetahui hubungan antara kualitas standar kinerja operasional (variabel x) dengan pelayanan kegiatan bongkar mut peti kemas

(variabel y) akan dilakukan regresi linear sederhana dengan menggunakan rumus :

$$Y = 10,250 + 0,792 X$$

Tabel 4.15

Hasil Uji Regresi Linear Sederhana

Coefficients^a

Unstandardized Coefficients				Standardized Coefficients	T	Sig.
	Model	B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	36.536	3.301		11.069	.000
	Religiusitas	.272	.071	.503	3.819	.000

a. Dependent Variable: Agresivitas

Sumber : Data SPSS yang sudah diolah

Berdasarkan perhitungan pada tabel diatas maka nilai B pada Constant (a) adalah 36,356, sedangkan nilai kompetensi (b) adalah 0,272 sehingga persamaan regresinya dapat ditulis :

$$Y = a + b$$

$$Y = 36,536 + 0,272 X$$

Koefisien b dinamakan koefisien arah regresi dan menyatakan perubahan rata- rata variabel Y untuk setiap perubahan variabel X sebesar satu satuan. Perubahan ini merupakan pertambahan bila b bertanda positif dan penurunan bila b bertanda negatif. Sehingga dari persamaan tersebut dapat diterjemahkan : Dengan persamaan ini berarti jika pemilihan strategi pemasaran tepat atau ditingkatkan satu satuan maka kepuasan pelanggan akan meningkat 0,272 kali pada konstanta 3,536. Sehingga artinya, adalah antara koefisien Y dan X berbanding searah, yaitu apabila kualitas standar kinerja operasional dapat dilakukan secara maksimal, maka pelayanan kegiatan bongkar muat semakin meningkat.

c. **Koefisien Penentu (*Coefficient of Determination*)**

Untuk mengukur besarnya kontribusi variabel X terhadap naik turunnya variabel Y dapat dicari dengan rumus :

$$KP = R^2 \times 100\% \quad KP = 0,864^2 \times 100\%$$

$$KP = 0,746496 \times 100\%$$

$$KP = 74,6\%$$

Tabel 4.16
Hasil dari Model Summary

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.503 ^a	.253	.236	2.014

a. Predictors: (Constant) :Religiusitas X

i. Dependent Variable : Agresivitas Y

Sehingga dari hasil perhitungan diatas menjelaskan bahwa ketika besarnya nilai korelasi atau hubungan (R) yaitu sebesar **0,503** dan dijelaskan besarnya persentase pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat yang disebut koefisien determinasi yang merupakan hasil dari penguadratan R. Dari hasil perhitungan diatas diperoleh koefisien determinasi (R^2) sebesar **0,253** yang mengandung pengertian bahwa pengaruh variabel bebas (standar kinerja operasional) terhadap variabel terikat (pelayanan kegiatan bongkar muat peti kemas) adalah sebesar **25,3%**, sedangkan sisanya **74,7%** dipengaruhi oleh variabel yang lain. Korelasi antara standar kinerja operasional dan pelayanan kegiatan bongkar muat peti kemas signifikan.

d. **Pengujian Hipotesis**

Tabel 4.17
Hasil Uji Hipotesis

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		Sig.
	B	Std. Error	Beta	t	

1	(Constant)	36.536	3.301		11.069	.000
	Religiusitas	.272	.071	.503	3.819	.000

a. Dependent Variable: Agresivitas

$$t_{\text{tabel}} = t(\alpha/2 ; n-k-1) t_{\text{tabel}} = t(0,025 ; 42) t_{\text{tabel}} = 1,681$$

$$\text{nilai sign. } 0,001 < 0,05 t_{\text{hitung}} > t_{\text{tabel}}$$

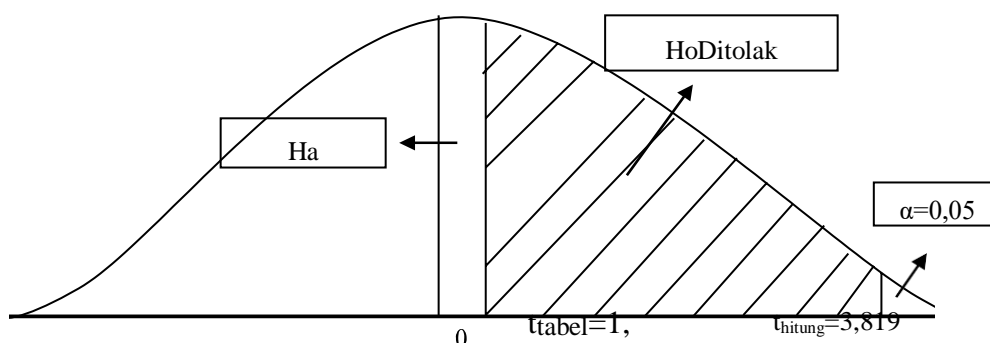
$$3,819 > 1,681$$

Interpretasinya :

Sesuai dengan tabel 2.7 yaitu hasil uji t (parsial) menunjukkan bahwa nilai signifikansi standar kinerja operasional (X) terhadap pelayan kegiatan bongkar muat peti kemas (Y) adalah $0,001 < 0,005$ dan nilai $t_{\text{hitung}} 3,819 > t_{\text{tabel}} 1,681$ maka H_0 ditolak dan H_a diterima. Artinya terdapat pengaruh standar kinerja operasional terhadap pelayanan kegiatan bongkar muat peti kemas secara signifikan

Gambar 1.1

Kurva Normal Uji Hipotesis



Dari gambar diatas ini, maka berlaku hipotesis stastistik sebagai berikut :

$$H_0 : \mu = 0 \text{ (tidak ada hubungan)}$$

$$H_a : \mu \neq 0 \text{ (ada hubungan)}$$

Pada gambar kurva diatas, maka hasil pengujian hipotesis diatas ternyata t_{hitung} berada pada daerah penolakan maka H_0 ditolak dan H_a diterima, sehingga ada hubungan antara standar kinerja pelayanan terhadap pelayanan kegiatan bongkar muat peti kemas, maka dapat disimpulkan bahwa standar kinerja operasional terhadap kegiatan bongkar muat peti

kemas di Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok mempunyai hubungan yang signifikan serta positif terhadap kepuasan *customer*.

C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Dalam pelaksanaan peningkatan standar kinerja operasional terhadap pelayanan kegiatan bongkar muat peti kemas hendaknya melakukan hal-hal dibawah ini :

Pihak pemerintahan memberikan kepuasan terhadap keselamatan di dalam pelabuhan dan meningkatkan agar setiap perusahaan di dalam pelabuhan puas terhadap kepedulian pemerintahan terhadap keselamatan dari pemerintahan.

1. Pemberian penghargaan berupa *reward* terhadap pelabuhan yang kinerja nya bagus dan meningkatkan standar kinerja nya.
2. Pemberian motivasi secara terjadwal baik secara personel maupun secara terprogram melalui pelatihan agar pekerjaan dapat dilaksanakan secara maksimal dan prestasi pelabuhan meningkat.

D. EVALUASI TERHADAP ALTERNATIVE PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan penjelasan diatas yang telah penulis ungkapkan, mulai dari permasalahan yang diberikan hingga pemecahan yang dilandasi oleh teori-teori yang digunakan dengan mengurutkannya dari alternative tersebut adalahn : Pihak pelabuhan merencanakan, dan menyediakan anggaran untuk memberikan imbalan kepada operator pelabuhan yg memberi pelayanan terbaik.

Pelabuhan harus membuat perencanaan untk SDM bisa mengikuti pendidikan dan pelatihan. Pihak pemerintahan memberikan penghargaan berupa *reward* terhadap pelabuhan yang mampu meningkatkan standar kinerja sesuai yang sudah ditetapkan oleh Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok. Hal ini menurut penulis sangat berdampak positif dikarenakan untuk peningkatan pelayanan di pelabuhan, sehingga standar kinerja yang diberikan dapat meningkat dan dapat memberikan pelayanan nya yang terbaik.

E. PEMECAHAN MASALAH

Dari hasil evaluasi di atas, maka penulis dapat memilih pemecahan masalah yang sesuai dengan situasi dan kondisi dari permasalahan pada standar

kinerja dan pelayanan kegiatan sesuai dengan situasi dan kondisi dari permasalahan pada kualitas pelayanan dan kepuasan *customer* di Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok. Maka, penulis memilih pemecahan masalah sebagai berikut:

1. Sejauh mana kondisi on window *recovery* Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok terhadap pelayanan kegiatan bongkar muat peti kemas.

- a. Meningkatkan kualitas kerja pelayanan kapal, harus dilakukan sesuai ketersediaan dermaga.
- b. Melakukan komunikasi yang baik sehingga dapat mencegah kesalahpahaman antar pihak pelayanan jasa dan penyedia jasa untuk menciptakan perasaan puas.

2. Seberapa besar standar *Box Ship Hours* (B/S/H) yang ditetapkan oleh Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok Melakukan pencapaian standar *Box Ship Hour* (B/S/H). Dengan cara :

- a. Menyiapkan sebuah layanan yang bisa diakses untuk *customer* 24 jam dan kapanpun dibutuhkan.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Analisis yang penulis lakukan mengenai standar kinerja operasional terhadap pelayanan bongkar muat peti kemas di Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok, maka penulisan ini penulis mencoba memberikan kesimpulan yang diantaranya sebagai berikut :

1. Seberapa besar standar *Box Ship Hours* (B/S/H) yang ditetapkan oleh Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok terhadap pelayanan kegiatan bongkar muat peti kemas?

Hasil analisa dari data Koefisien korelasi $r = 0,53$ yang artinya variabel X (standar kinerja) dan variabel Y (pelayanan) mempunyai hubungan yang kuat dan sangat positif dan koefisien determinasi 0,253 berarti pengaruh standar kinerja terhadap pelayanan bongkar muat di pelabuhan 74,7% sisanya 25,3% dipengaruhi oleh variabel lain,. Dan hasil uji hipotesis koefisien korelasi diperoleh bahwa t_{hitung} adalah 3,819 dan t_{tabel} adalah 1,681, kesimpulannya adalah $t_{hitung} > t_{tabel}$ atau $3,819 > 1,681$ H_0 ditolak dan H_a diterima. Artinya ada hubungan yang signifikan antara standar kinerja dengan pelayanan di Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok

2. Sejauh mana kondisi *on window recovery* kegiatan kapal terhadap pelayanan kegiatan bongkar muat petikemas di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok?

Pada tabel statistik Reliabilitas variabel Y tersebut terdapat hasil dari *Cronbach's Alpha* sebesar, 0,881 untuk standar kinerja operasional dan juga untuk pelayanan kegiatan bongkar muat peti kemas (Variabel Y) yaitu 0,881 dengan kemampuan baik.

Artinya, pertanyaan dari setiap kuisioner adalah reliabel diterima untuk variabel

standar kinerja operasional (Variabel X) dan variabel pelayanan kegiatan bongkar muat peti kemas (Variabel Y). Dari kedua, hasil tabel statistik Reliabilitas tersebut menunjukkan bahwa variabel X dan Y bersifat Reliabel atau Handal, hal ini menunjukkan bahwa nilai konsistensi Instrumen Penelitian tersebut sudah baik

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan yang diperoleh, maka penulis mencoba memberikan saran-saran yang ditujukan untuk meningkatkan pengetahuan khususnya baik penulis dan pembaca tentang suatu keadaan yang ada di perusahaan pelayaran serta pemerintahan yang berada di pelabuhan Tanjung Priok. Adapun saran-saran yang penulis buat untuk pemecahan permasalahan-permasalahan tersebut adalah :

1. Disarankan kepada pihak operator pelabuhan pada saat kondisi on window *recovery* kegiatan kapal terhadap pelayanan kegiatan bongkar muat petikemas di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok terhadap pelayanan kegiatan bongkar muat peti kemas. Perlu dilakukan antara lain:
 - a. Meningkatkan kualitas kerja pelayanan kapal, harus dilakukan sesuai ketersediaan dermaga.
 - b. Melakukan komunikasi yang baik antar pihak operator Pelabuhan dengan pihak kapal sehingga dapat mencegah kesalahpahaman antar pihak pelayanan jasa dan penyedia jasa untuk menciptakan perasaan puas.
2. Disarankan kepada operator *crane* agar memenuhi standar *Box Ship Hours* (B/S/H) yang ditetapkan oleh Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok terhadap pelayanan kegiatan bongkar muat peti kemas harus melakukan antara lain:

- a. Mengoptimalkan *Container Crane (CC)* pada dermaga selama 24 jam.
- b. Memaksimalkan *Container Crane (CC)* untuk pelaksanaan bongkar muat prtik kemas.
- c. Kantor Otoritas Pelabuhan selalu melakukan pengawasan terhadap kelancaran operasional bongkar muat barang sesuai dengan standar yang di tetapkan dengan Standar Kinerja Operasional yang telah ditetapkan.

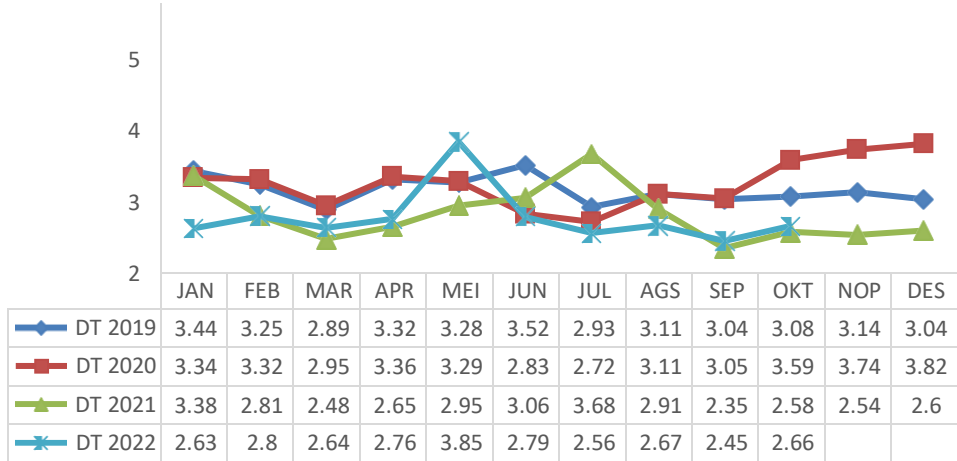
DAFTAR PUSTAKA

- A.A Anwar Prabu Mangkunegara. (2005). *Manajemen Sumber daya Manusia Perusahaan*. Bandung : PT Remaja Rosdakarya
- Achmadi, A., & Narbuko, C. (2016) .Kontainer Langka, Pelaku Usaha Kesulitan Ekspor. Customs Convention on Containers.
- Amril.2016. “*Pengaruh Pelayanan Kapal dan Kinerja Operator Terhadap Handling Petikemas Di JICT Terminal Priok*”.Jurnal Magister Manajemen,Vol.2,No.1:1-14.
- Dirk Koleangan, 2008. *Sistem Petikemas*. Jakarta.
- Edison, dkk. 2016. *Manajemen dan Sumber Daya Manusia*. Edisi Pertama. Bandung : Alfabeta.
- H.A. Abbas Salim, 2016. *Manajemen Transportasi*. Jakarta.
- Hasibuan, Malayu S.P. 2003. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta : Bumi Aksara. Mangkunegara, Anwar Prabu.
- International Maritime Organization (IMO), (2008): *Stability criteria for all types of ships*, International Maritime Organization, London.
- Istopo.1999.*Kapal dan Muatannya, Koperasi Karyawan BP3IP*.Jakarta.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia. 2012. *Tentang Optimalisasi*.
- Keputusan Menteri Perhubungan No. 88 / AL 305 / Phb – 85 Tanggal 11 April1985 *Tentang Perusahaan Bongkar Muat Dari Dan Ke kapal*.
- Keputusan Menteri Perhubungan berdasarkan Undang-Undang No. 21 Tahun 1992, KM. No. 14 Tahun 2002.
- Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 33 tahun 2001, *Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut*.
- Marwansyah. 2012. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Alfabeta, Bandung.
- Mohammad Nurul Huda. 2018. *Tentang Optimalisasi*
- Nurrohman (2017). *Tentang Optimalisasi*.
- Payaman J.Simanjuntak (2011). *Manajemen Evaluasi Kerja*. Fakultas Ekonomi. Universitas Indonesia.
- Peraturan Dirjen Perhubungan Laut No. Hk.103/2/18/DJPL-16 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31. Tahun 2021.

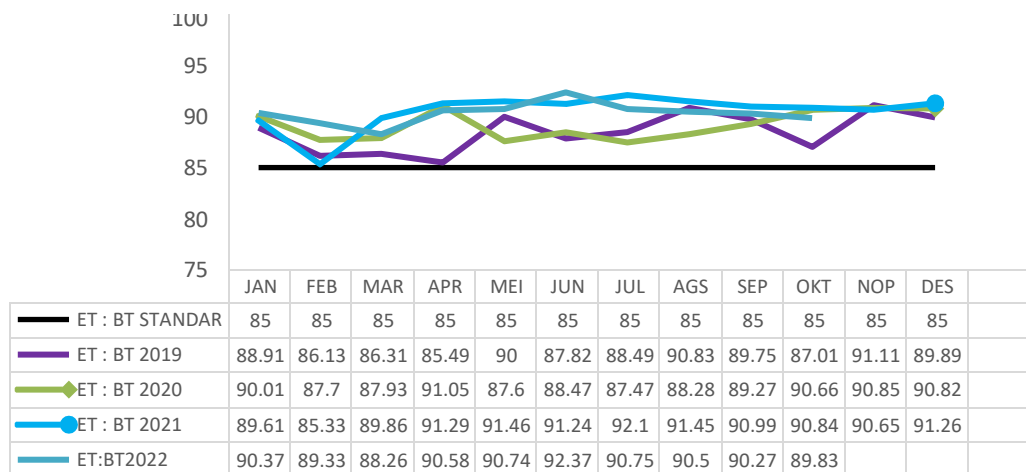
- Prawirosentono, Suyadi. 2016. *MSDM “Kebijakan Kinerja Karyawan”*. BPFE: Yogyakarta.
- Rivai, Veithzal. 2008. *Manajemen Sumber Daya untuk Perusahaan*. Jakarta: Kharisma Putra Utama Offset.
- Rivai, Veithzal. 2008. *Manajemen Sumber Daya untuk Perusahaan*. Jakarta: Kharisma Putra Utama Offset.
- Simamora Henry. 2015. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Yogyakarta.
- Singarimbun, M dan Efendi (1995). *Metode Penelitian Survey*. Bandung. Alfabeta
- Sudarmanto, 2011. *Kinerja dan Pengembangan Kompetensi SDM*. Yogyakarta.
- Sugiyono (2015). *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Bandung. Alfabeta.
- Suwarno, BA. MM., Drs., 2011. *Manajemen Pemasaran Jasa Perusahaan. Pelayaran*. BP UNDIP Semarang. 2011.
- Suyono, R.P., (2005), *Pengangkutan intermodal ekspor impor melalui laut*. Jakarta: PPM.
- Torang, Syamsir. (2014). *Organisasi & Manajemen*. Bandung: Penerbit Alfabeta
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

LAMPIRAN 1

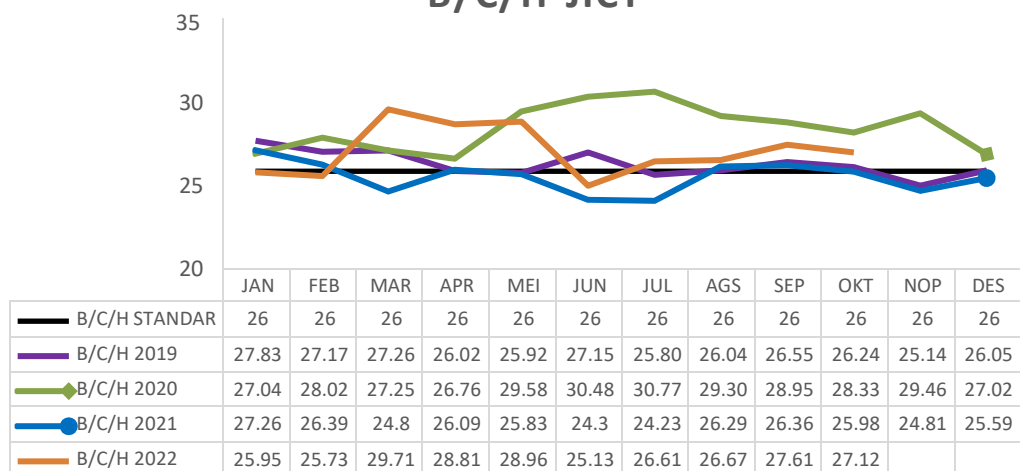
DWELLING TIME JICT



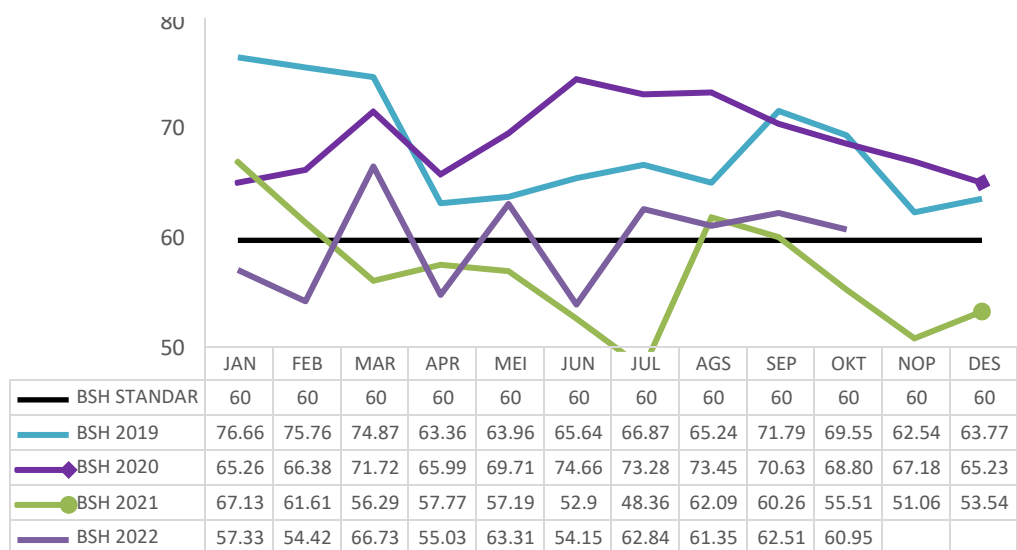
ET : BT JICT



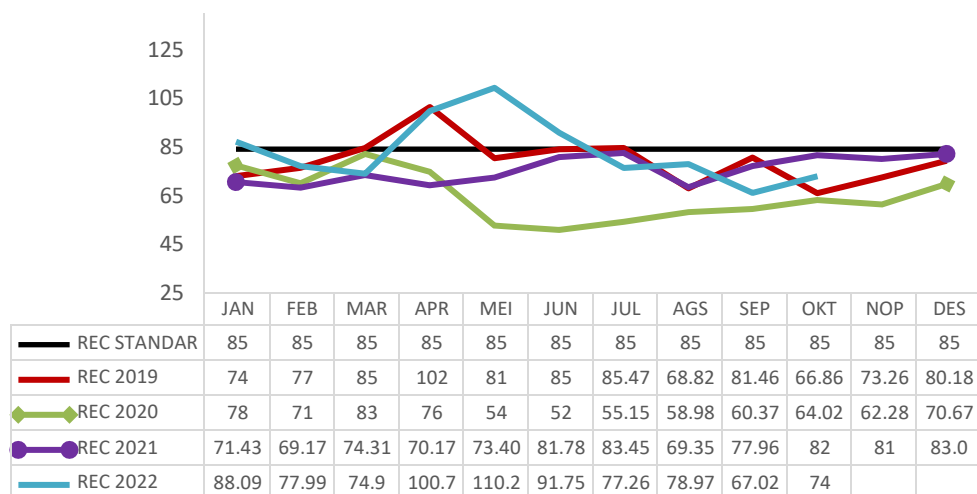
B/C/H JICT



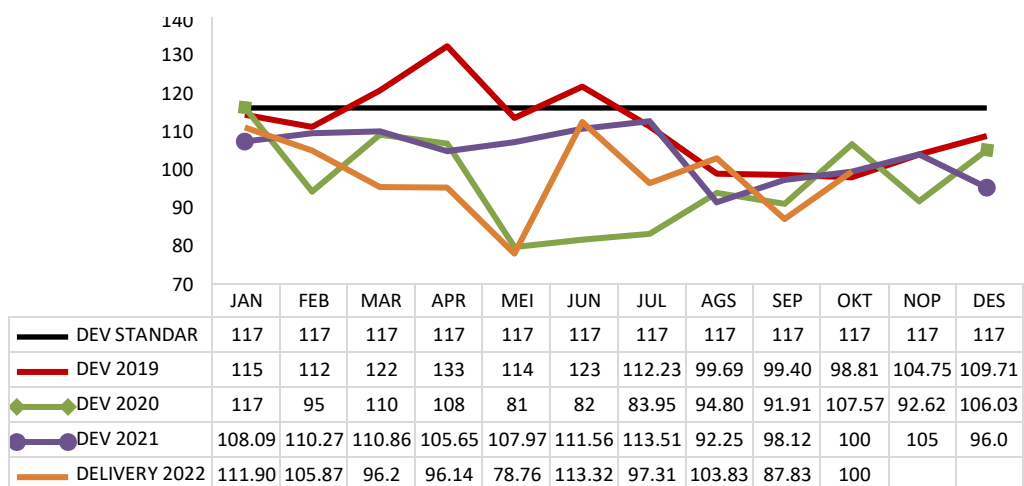
B/S/H JICT

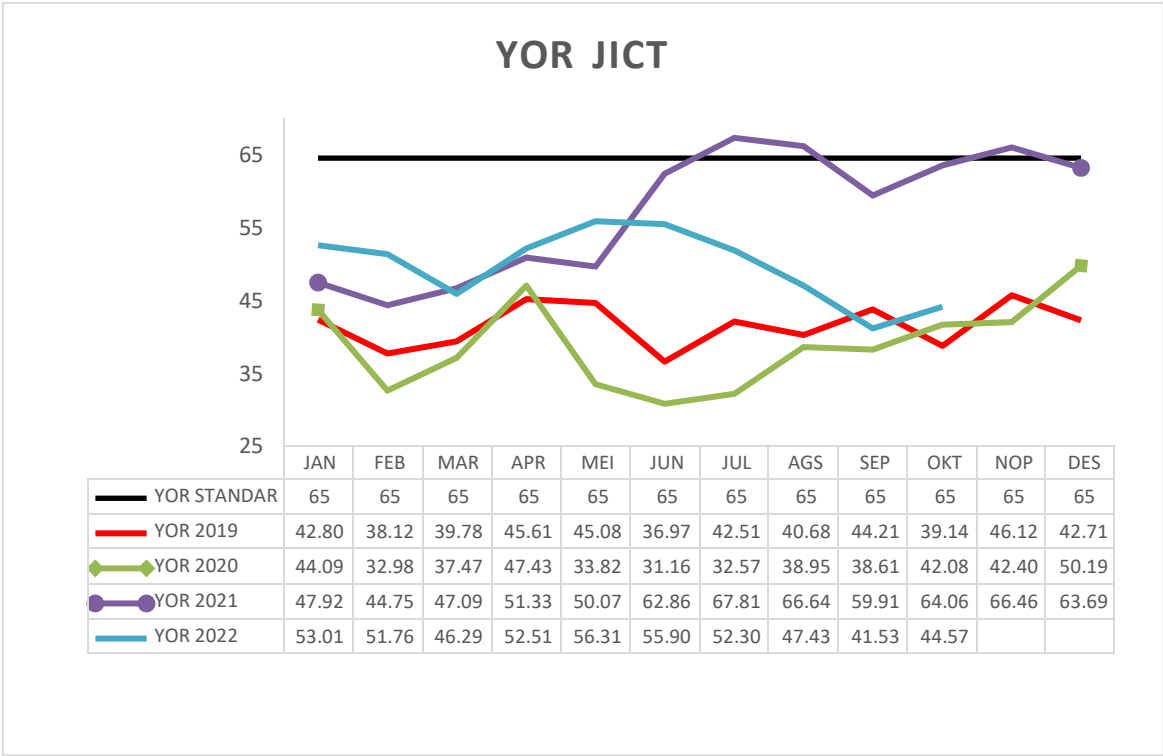
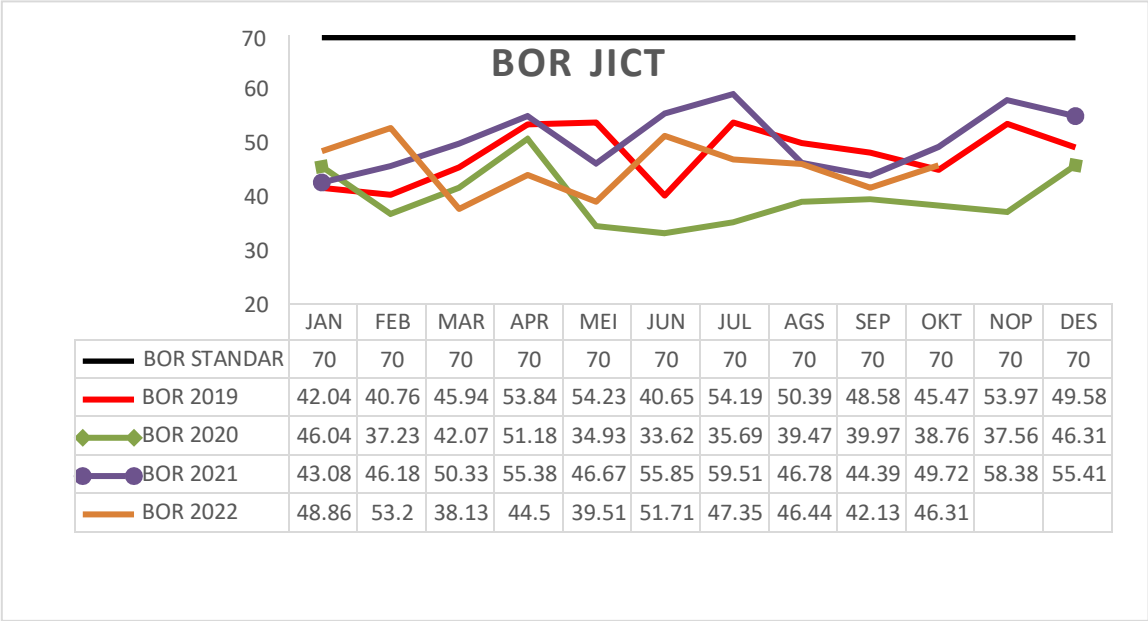


RECEIVING JICT

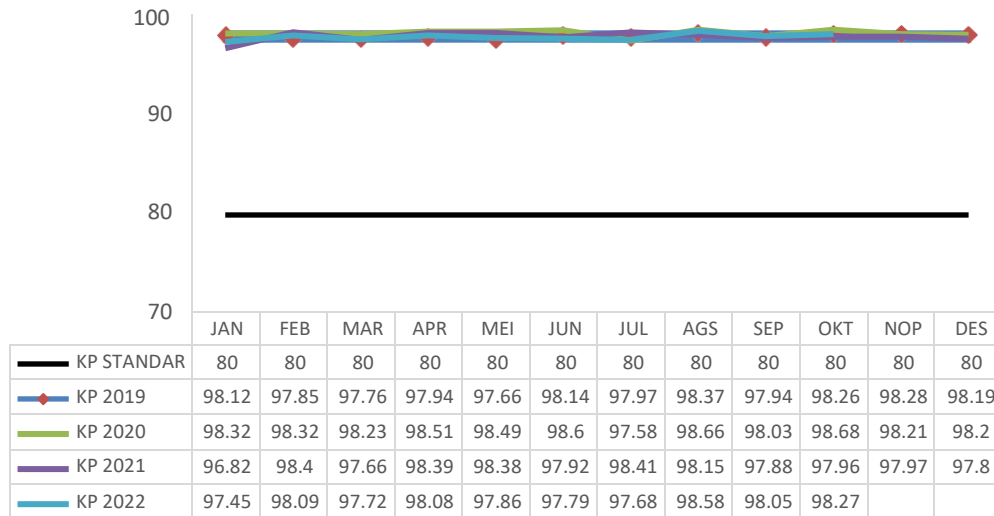


DELIVERY JICT





KESIAPAN PERALATAN JICT



LAPORAN KINERJA PELAYANAN OPERASIONAL PELABUHAN																	
TERMINAL JICT PELABUHAN TG. PRIOK																	
PERIODE TAHUN 2022																	
Jakarta,02-08-23																	
N O.	KINERJA	STANDA R	TAHUN 2022												RATA RATA	EVALUASI	JUSTIFIKASI
			JAN	FEB	MAR	APR	MEI	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
I	Pelayanan Kapal																
	ET:BT(%)	85	90.37	89.99	88.26	90.58	90.74	92.37	90.75	90.5	90.27	89.83			90.36	Baik	
	TBT		38	37	32	36	30	40	36	34	31	31			35	Baik	
	Dwelling Time		2.63	2.8	2.64	2.76	3.85	2.79	2.56	2.67	2.45	2.66			2.78	Baik	
II	Pelayanan Petikemas																
	B/C/H(TPK)	26	25.95	25.73	29.71	28.81	28.96	25.13	26.61	26.67	27.61	27.12			27.23	Baik	
	B/S/H(TPK)	60	57.33	54.42	66.73	55.03	63.31	54.15	62.84	61.35	62.51	60.95			53.86	Cukup Baik	
	Receiving Petikemas	85	88.09	77.99	74.9	100.77	110.22	91.75	77.26	78.97	67.02	74			84.09	Baik	
	Delivery Petikemas	117	111.90	105.87	96.2	96.14	78.76	113.32	97.31	103.83	87.83	100			99.14	Baik	
III	Utilisasi Fasilitas dan Peralatan																
	BOR(%)	70	48.86	53.2	38.13	44.5	39.51	51.71	47.35	46.44	42.13	46.31			45.81	Baik	
	YOR(%)	65	53.01	51.76	46.29	52.51	56.31	55.90	52.30	47.43	41.53	44.57			50.16	Baik	
	Kesiapan Peralatan(%)	80	97.45	98.09	97.72	98.08	97.86	97.79	97.68	98.58	98.05	98.27			97.96	Baik	

LAMPIRAN 2

Tabel T

Pr df	0.25 0.50	0.10 0.20	0.05 0.10	0.025 0.050	0.01 0.02	0.005 0.010	0.001 0.002
1	1.00000	3.07768	6.31375	12.70620	31.82052	63.65674	318.30884
2	0.81650	1.88562	2.91999	4.30265	6.96456	9.92484	22.32712
3	0.76489	1.63774	2.35336	3.18245	4.54070	5.84091	10.21453
4	0.74070	1.53321	2.13185	2.77645	3.74695	4.60409	7.17318
5	0.72669	1.47588	2.01505	2.57058	3.36493	4.03214	5.89343
6	0.71756	1.43976	1.94318	2.44691	3.14267	3.70743	5.20763
7	0.71114	1.41492	1.89458	2.36462	2.99795	3.49948	4.78529
8	0.70639	1.39682	1.85955	2.30600	2.89646	3.35539	4.50079
9	0.70272	1.38303	1.83311	2.26216	2.82144	3.24984	4.29681
10	0.69981	1.37218	1.81246	2.22814	2.76377	3.16927	4.14370
11	0.69745	1.36343	1.79588	2.20099	2.71808	3.10581	4.02470
12	0.69548	1.35622	1.78229	2.17881	2.68100	3.05454	3.92963
13	0.69383	1.35017	1.77093	2.16037	2.65031	3.01228	3.85198
14	0.69242	1.34503	1.76131	2.14479	2.62449	2.97684	3.78739
15	0.69120	1.34061	1.75305	2.13145	2.60248	2.94671	3.73283
16	0.69013	1.33676	1.74588	2.11991	2.58349	2.92078	3.68615
17	0.68920	1.33338	1.73961	2.10982	2.56693	2.89823	3.64577
18	0.68836	1.33039	1.73406	2.10092	2.55238	2.87844	3.61048
19	0.68762	1.32773	1.72913	2.09302	2.53948	2.86093	3.57940
20	0.68695	1.32534	1.72472	2.08596	2.52798	2.84534	3.55181
21	0.68635	1.32319	1.72074	2.07961	2.51765	2.83136	3.52715
22	0.68581	1.32124	1.71714	2.07387	2.50832	2.81876	3.50499
23	0.68531	1.31946	1.71387	2.06866	2.49987	2.80734	3.48496
24	0.68485	1.31784	1.71088	2.06390	2.49216	2.79694	3.46678
25	0.68443	1.31635	1.70814	2.05954	2.48511	2.78744	3.45019
26	0.68404	1.31497	1.70562	2.05553	2.47863	2.77871	3.43500
27	0.68368	1.31370	1.70329	2.05183	2.47266	2.77068	3.42103
28	0.68335	1.31253	1.70113	2.04841	2.46714	2.76326	3.40816
29	0.68304	1.31143	1.69913	2.04523	2.46202	2.75639	3.39624
30	0.68276	1.31042	1.69726	2.04227	2.45726	2.75000	3.38518
31	0.68249	1.30946	1.69552	2.03951	2.45282	2.74404	3.37490
32	0.68223	1.30857	1.69389	2.03693	2.44868	2.73848	3.36531
33	0.68200	1.30774	1.69236	2.03452	2.44479	2.73328	3.35634
34	0.68177	1.30695	1.69092	2.03224	2.44115	2.72839	3.34793
35	0.68156	1.30621	1.68957	2.03011	2.43772	2.72381	3.34005
36	0.68137	1.30551	1.68830	2.02809	2.43449	2.71948	3.33262
37	0.68118	1.30485	1.68709	2.02619	2.43145	2.71541	3.32563
38	0.68100	1.30423	1.68595	2.02439	2.42857	2.71156	3.31903
39	0.68083	1.30364	1.68488	2.02269	2.42584	2.70791	3.31279

40	0.68067	1.30308	1.68385	2.02108	2.42326	2.70446	3.30688
-----------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

Catatan: Probabilita yang lebih kecil yang ditunjukkan pada judul tiap kolom adalah luas daerah dalam satu ujung, sedangkan probabilitas yang lebih besar adalah luas daerah dalam kedua ujung.

LAMPIRAN 3

Tabel r

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
1	0.9877	0.9969	0.9995	0.9999	1.0000
2	0.9000	0.9500	0.9800	0.9900	0.9990
3	0.8054	0.8783	0.9343	0.9587	0.9911
4	0.7293	0.8114	0.8822	0.9172	0.9741
5	0.6694	0.7545	0.8329	0.8745	0.9509
6	0.6215	0.7067	0.7887	0.8343	0.9249
7	0.5822	0.6664	0.7498	0.7977	0.8983
8	0.5494	0.6319	0.7155	0.7646	0.8721
9	0.5214	0.6021	0.6851	0.7348	0.8470
10	0.4973	0.5760	0.6581	0.7079	0.8233
11	0.4762	0.5529	0.6339	0.6835	0.8010
12	0.4575	0.5324	0.6120	0.6614	0.7800
13	0.4409	0.5140	0.5923	0.6411	0.7604
14	0.4259	0.4973	0.5742	0.6226	0.7419
15	0.4124	0.4821	0.5577	0.6055	0.7247
16	0.4000	0.4683	0.5425	0.5897	0.7084
17	0.3887	0.4555	0.5285	0.5751	0.6932
18	0.3783	0.4438	0.5155	0.5614	0.6788
19	0.3687	0.4329	0.5034	0.5487	0.6652
20	0.3598	0.4227	0.4921	0.5368	0.6524
21	0.3515	0.4132	0.4815	0.5256	0.6402
22	0.3438	0.4044	0.4716	0.5151	0.6287
23	0.3365	0.3961	0.4622	0.5052	0.6178
24	0.3297	0.3882	0.4534	0.4958	0.6074
25	0.3233	0.3809	0.4451	0.4869	0.5974
26	0.3172	0.3739	0.4372	0.4785	0.5880
27	0.3115	0.3673	0.4297	0.4705	0.5790
28	0.3061	0.3610	0.4226	0.4629	0.5703
29	0.3009	0.3550	0.4158	0.4556	0.5620
30	0.2960	0.3494	0.4093	0.4487	0.5541
31	0.2913	0.3440	0.4032	0.4421	0.5465
32	0.2869	0.3388	0.3972	0.4357	0.5392
33	0.2826	0.3338	0.3916	0.4296	0.5322
34	0.2785	0.3291	0.3862	0.4238	0.5254
35	0.2746	0.3246	0.3810	0.4182	0.5189
36	0.2709	0.3202	0.3760	0.4128	0.5126

37	0.2673	0.3160	0.3712	0.4076	0.5066
38	0.2638	0.3120	0.3665	0.4026	0.5007
39	0.2605	0.3081	0.3621	0.3978	0.4950
40	0.2573	0.3044	0.3578	0.3932	0.4896
41	0.2542	0.3008	0.3536	0.3887	0.4843
42	0.2512	0.2973	0.3496	0.3843	0.4791
43	0.2483	0.2940	0.3457	0.3801	0.4742
44	0.2455	0.2907	0.3420	0.3761	0.4694
45	0.2429	0.2876	0.3384	0.3721	0.4647
46	0.2403	0.2845	0.3348	0.3683	0.4601
47	0.2377	0.2816	0.3314	0.3646	0.4557
48	0.2353	0.2787	0.3281	0.3610	0.4514
49	0.2329	0.2759	0.3249	0.3575	0.4473
50	0.2306	0.2732	0.3218	0.3542	0.4432

LAMPIRAN 4



Keterangan : Kegiatan Evaluasi Standar Kinerja Operasional Pelabuhan

HASIL KUISIONER VARIABEL X

[illegible]

5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
5	3	4	2	3	2	4	4	5	3	35
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
5	5	5	3	5	5	5	4	4	4	45
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
211	220	224	181	201	204	201	220	206	208	2076

HASIL KUISIONER VARIABEL Y

[illegible]

5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	48
5	3	4	3	4	5	3	4	5	3	39
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
217	221	223	219	222	222	220	222	222	221	2209

HASIL Uji Validitas (X)

Correlations

		X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	total
X1	Pearson Correlation	1	.183	-.101	.578**	.585**	.475**	.780**	-.085	.710**	.609**	.750**
	Sig. (2-tailed)		.228	.508	.000	.000	.001	.000	.579	.000	.000	.000
	N	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
X2	Pearson Correlation	.183	1	.752**	.294	.507**	.509**	-.047	.270	-.106	.346*	.399**
	Sig. (2-tailed)	.228		.000	.050	.000	.000	.759	.073	.487	.020	.007
	N	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
X3	Pearson Correlation	-.101	.752**	1	.298*	.358*	.585**	.084	.426**	-.104	.463**	.398**
	Sig. (2-tailed)	.508	.000		.046	.016	.000	.581	.003	.498	.001	.007
	N	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
X4	Pearson Correlation	.578**	.294	.298*	1	.687**	.648**	.562**	.146	.546**	.591**	.820**
	Sig. (2-tailed)	.000	.050	.046		.000	.000	.000	.338	.000	.000	.000
	N	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
X5	Pearson Correlation	.585**	.507**	.358*	.687**	1	.814**	.527**	.267	.460**	.607**	.829**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.016	.000		.000	.000	.076	.001	.000	.000
	N	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
X6	Pearson Correlation	.475**	.509**	.585**	.648**	.814**	1	.605**	.397**	.506**	.776**	.870**
	Sig. (2-tailed)	.001	.000	.000	.000	.000		.000	.007	.000	.000	.000
	N	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
X7	Pearson Correlation	.780**	-.047	.084	.562**	.527**	.605**	1	.113	.820**	.804**	.818**
	Sig. (2-tailed)	.000	.759	.581	.000	.000	.000		.459	.000	.000	.000
	N	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
X8	Pearson Correlation	-.085	.270	.426**	.146	.267	.397**	.113	1	.217	.550**	.364*
	Sig. (2-tailed)	.579	.073	.003	.338	.076	.007	.459		.151	.000	.014
	N	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
X9	Pearson Correlation	.710**	-.106	-.104	.546**	.460**	.506**	.820**	.217	1	.741**	.760**
	Sig. (2-tailed)	.000	.487	.498	.000	.001	.000	.000	.151		.000	.000
	N	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
X10	Pearson Correlation	.609**	.346*	.463**	.591**	.607**	.776**	.804**	.550**	.741**	1	.900**
	Sig. (2-tailed)	.000	.020	.001	.000	.000	.000	.000	.000	.000		.000
	N	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
Tot	Pearson Correlation	.750**	.399**	.398**	.820**	.829**	.870**	.818**	.364*	.760**	.900**	1

al	Sig. (2-tailed)	.000	.007	.007	.000	.000	.000	.000	.014	.000	.000	
	N	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45

**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

HASIL Uji Validitas (Y)

Correlations

		Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8	Y9	Y10	total
Y1	Pearson Correlation	1	.185	.159	.119	.095	.095	.015	.095	.299*	.042	.329*
	Sig. (2-tailed)		.223	.296	.437	.534	.534	.922	.534	.046	.787	.028
	N	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
Y2	Pearson Correlation	.185	1	.859**	.701**	.688**	.184	.755**	.688**	.184	.646**	.808**
	Sig. (2-tailed)	.223		.000	.000	.000	.225	.000	.000	.225	.000	.000
	N	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
Y3	Pearson Correlation	.159	.859**	1	.467**	.375*	-.058	.507**	.375*	-.058	.555**	.576**
	Sig. (2-tailed)	.296	.000		.001	.011	.707	.000	.011	.707	.000	.000
	N	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
Y4	Pearson Correlation	.119	.701**	.467**	1	.802**	.356*	.783**	.802**	.579**	.858**	.891**
	Sig. (2-tailed)	.437	.000	.001		.000	.016	.000	.000	.000	.000	.000
	N	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
Y5	Pearson Correlation	.095	.688**	.375*	.802**	1	.643**	.863**	1.000**	.643**	.688**	.910**
	Sig. (2-tailed)	.534	.000	.011	.000		.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
Y6	Pearson Correlation	.095	.184	-.058	.356*	.643**	1	.628**	.643**	.643**	.184	.558**
	Sig. (2-tailed)	.534	.225	.707	.016	.000		.000	.000	.000	.225	.000
	N	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
Y7	Pearson Correlation	.015	.755**	.507**	.783**	.863**	.628**	1	.863**	.392**	.755**	.888**
	Sig. (2-tailed)	.922	.000	.000	.000	.000	.000		.000	.008	.000	.000
	N	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
Y8	Pearson Correlation	.095	.688**	.375*	.802**	1.000**	.643**	.863**	1	.643**	.688**	.910**
	Sig. (2-tailed)	.534	.000	.011	.000	.000	.000	.000		.000	.000	.000
	N	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
Y9	Pearson Correlation	.299*	.184	-.058	.579**	.643**	.643**	.392**	.643**	1	.436**	.636**
	Sig. (2-tailed)	.046	.225	.707	.000	.000	.000	.008	.000		.003	.000
	N	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
Y10	Pearson Correlation	.042	.646**	.555**	.858**	.688**	.184	.755**	.688**	.436**	1	.808**
	Sig. (2-tailed)	.787	.000	.000	.000	.000	.225	.000	.000	.003		.000
	N	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
total	Pearson Correlation	.329*	.808**	.576**	.891**	.910**	.558**	.888**	.910**	.636**	.808**	1
	Sig. (2-tailed)	.028	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45

*, Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

**, Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).