

PENGARUH PENGAWASAN BONGKAR MUAT BARANG TERHADAP KINERJA OPERASIONAL

Tri Mardalena*¹, Dewi Asmarita²

^{1,2} Universitas Karimun; Jl. Canggai Putri, Kec. Tebing, Kab. Karimun

^{1,2}Manajemen Kepelabuhanan dan Pelayaran

e-mail: *mardalena.tri@gmail.com

Abstrak

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana pengaruh pengawasan kecepatan bongkar muat terhadap kinerja operasional PT. Karya Karimun Mandiri dan meningkatkan kinerja operasional, baik proses bongkar muat maupun penanganan di lapangan penumpukan. Adapun teori yang digunakan adalah teori Winardi (2014) tentang pengawasan dan Mahmudi (2013) tentang kinerja. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian kuantitatif. Sampel penelitian ini sebanyak 30 responden. Hasil penelitian: Berdasarkan hasil analisis regresi linier sederhana diperoleh koefisien untuk variabel Pengawasan sebesar 0,402 dan dengan intersep sebesar 20,339, sehingga model persamaan regresi linier sederhana yang diperoleh adalah sebagai berikut : $Y = 20,339 + 0,402X + e$. Artinya terdapat pengaruh positif antara variabel Pengawasan (X) terhadap Kinerja (Y). Berdasarkan hasil uji T, didapati bahwa nilai thitung pada variabel Pengawasan (X) adalah 2,169 dengan tingkat signifikansi 0,039 sedangkan ttabel sebesar 2,04, maka $thitung > ttabel = 2,169 > 2,04$ dan $sig\ 0,039 < 0,05$. Artinya bahwa terdapat pengaruh signifikan antara Pengawasan Kecepatan Bongkar Muat Barang terhadap Kinerja Operasional PT Karya Karimun Mandiri. Berdasarkan hasil uji Determinan bahwa nilai R Square adalah 0,144. Hal ini berarti 14,4% variabel Kinerja (Y) dapat dijelaskan oleh variabel-variabel independen di atas, yaitu Pengawasan (X). Sedangkan sisanya 85,6% ($100\% - 14,4\% = 85,6\%$) merupakan variabel lain yang belum diteliti.

Kata kunci— Pengawasan, Bongkar Muat, Kinerja Operasional

Abstract

The purpose of this study is to find out how the effects of loading and unloading speed monitoring on the operational performance of PT. Karya Karimun Mandiri and to improve both loading and unloading process as well as handling stacking in the field. This study uses the Winardi's theory (2014) about supervision and the Mahmudi's theory (2013) about performance. The research uses quantitative method, the samples of this study are 30 respondents. The result of the study: based on the result of simple linear regression analysis, co-efficient for the supervisory variable is 0.402 and intercept is 20.339., so, that the simple linear regression equation obtained is as follows: $Y = 20.339 + 0.402X + e$, means that there are positive effect between supervision variable (X) and performance (Y). Based on t test is obtained that the value of t count on variable supervision (X) is 2.169 with the level of significance of 0.039, while t table is 2.04., so $t\ count > t\ table = 2.169$ and $significance\ 0.039 < 0.05$., it means that there is a significant effect between supervision and speed loading/unloading goods to operational performance of PT. Karya Karimun Mandiri. Based on test result determinant that the value of R square is 0.144, it means that 14,4% performance variable (Y) can be explained by the independent variable above the supervision (X). While the rest of its 85.6% ($100\% - 14.4\% = 85.6\%$) is the other variables that have not been researched.

Keywords— Supervision, Loading/unloading Goods, Operational Performance

PENDAHULUAN

Menurut (Triatmodjo, 2010) pelabuhan (*port*) merupakan suatu daerah perairan yang terlindung dari gelombang dan digunakan sebagai tempat berlabuhnya kapal maupun kendaraan air lainnya yang berfungsi untuk menaikkan atau menurunkan penumpang, barang maupun hewan, reparasi, pengisian bahan bakar dan lain sebagainya yang dilengkapi dengan dermaga tempat menambatkan kapal, kran-kran untuk bongkar muat barang, gudang transito, serta tempat penyimpanan barang dalam waktu yang lebih lama, sementara menunggu penyaluran ke daerah tujuan atau pengapalan selanjutnya.

Bongkar Muat adalah salah satu kegiatan yang dilakukan dalam proses *forwarding* (pengiriman) barang. Kegiatan muat adalah proses memindahkan barang dari gudang, menaikkan lalu menumpuknya di atas kapal sedangkan kegiatan bongkar adalah proses menurunkan barang dari kapal lalu menyusunnya di dalam gudang di pelabuhan atau *container yard*. Kecepatan Bongkar Muat Barang merupakan kecepatan kerja bongkar muat barang dari kapal ke dermaga dan atau sebaliknya (Sudjatmiko, 1979)

Menurut (Siagian, 2016) Pengawasan adalah keseluruhan upaya pengamatan pelaksanaan kegiatan operasional guna menjamin bahwa berbagai kegiatan tersebut sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan sebelumnya. Menurut diktat rumusan kinerja PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia I-IV (2000) dikatakan bahwa Kinerja merupakan output dari tingkat keberhasilan pelayanan atau penggunaan fasilitas atau peralatan pelabuhan pada suatu periode (waktu tertentu yang ditetapkan) dalam ukuran satuan waktu, satuan berat, ratio perbandingan (persentase) atau satuan lainnya.

Kegiatan operasional bongkar dan muat barang umum (*general cargo*) di dermaga konvensional pelabuhan Parit Rempak Roro (*Roll on Roll off*) dilakukan dengan dua cara, yaitu bongkar muat secara langsung dan bongkar muat melalui gudang/lapangan penumpukan. Pada hakekatnya pembongkaran atau pemuatan dengan cara langsung (*truck lossing*) hanya dilakukan pada barang-barang tertentu misalnya: barang-barang berbahaya yang tidak boleh ditimbun di gudang/lapangan dan barang-barang strategis misalnya beras, gula, semen, dan lain-lain. Kenyataannya akhir-akhir ini berkembang kecenderungan bongkar muat terhadap barang-barang lain dengan cara *truck lossing*, kecenderungan ini sebabkan biaya lebih murah, tetapi akibatnya kapal bertambat lebih lama dan biaya di pelabuhan menjadi besar dan juga performa atau kinerja menjadi buruk, waktu tunggu kapal turun ke dermaga lama, dan penampung barang-barang lebih kecil.

Penanganan pelayanan barang-barang sebelum dimuat, ditumpuk terlebih dahulu di gudang atau lapangan penumpukan dan disusun sedemikian rupa agar sesuai dengan rencana urutan pemuatan. Urutan pemuatan diperlukan untuk memudahkan pembongkaran di pelabuhan tujuan dan untuk kepentingan stabilitas kapal, penyusunan berat muatan dalam palka harus seimbang. Selama ini pemuatan atau pembongkaran melalui penimbunan ternyata lebih cepat dibanding dengan *truck lossing* yang sering mendapat hambatan, misalnya jumlah truck kurang atau terlambat karena lalu-lintas padat.

Berbagai macam kendala ditemui dalam memaksimalkan penggunaan dermaga dengan harapan dapat efektif dan efisien. Dari temuan survey lapangan terdapat kendala-kendala yang terlihat yaitu: masih tingginya waktu tunggu turun barang di kapal; masih terjadi keterlambatan bongkar muat barang; masih rendahnya daya lalu barang di dermaga; masih rendahnya kecepatan rata-rata bongkar muat dan kinerja dermaga belum sesuai dengan yang diharapkan karena *berth time* yang lama. Untuk dapat melayani penanganan pelayanan bongkar muat dibutuhkan peralatan yang baik dan siap pakai antara lain *Side Loader*, *Top Loader*, *Forklift*, dll. Selain itu dibutuhkan sumberdaya manusia yang handal untuk dapat melaksanakan kegiatan pengoperasiannya.

Dengan memperhatikan kondisi tersebut dan mengidentifikasi peluang yang mempunyai potensi dan prospek yang cukup besar untuk pelayanan jasa tersebut, perusahaan berupaya keras untuk meningkatkan mutu pelayanan demi kepuasan pelanggan. Selain itu

perusahaan harus memperhatikan mengenai sumber daya manusia agar kepuasan pelanggan dapat tercapai. Hal ini merupakan masalah tersendiri dalam pengoperasian bongkar muat di pelabuhan Parit Rempak Roro melakukan kegiatan bongkar muat

Dalam pengawasan terdapat beberapa tipe pengawasan seperti yang diungkapkan (Winardi, 2006) Fungsi pengawasan dapat dibagi dalam tiga macam tipe, atas dasar fokus aktifitas pengawasan, antara lain:

a. Pengawasan Pendahuluan (*Preliminary Control*)

Prosedur-prosedur pengawasan pendahuluan mencakup semua upaya manajerial guna memperbesar kemungkinan bahwa hasil-hasil aktual akan berdekatan hasilnya dibandingkan dengan hasil-hasil yang direncanakan. Merumuskan kebijakan-kebijakan termasuk dalam fungsi perencanaan sedangkan tindakan implementasi kebijakan merupakan bagian dari fungsi pengawasan. Pengawasan Pendahuluan meliputi:

- 1) Pengawasan Pendahuluan Sumber Daya Manusia.
- 2) Pengawasan Pendahuluan Bahan-bahan.
- 3) Pengawasan Pendahuluan Modal.
- 4) Pengawasan Pendahuluan Sumber-sumber Daya Finansial.

b. Pengawasan pada saat kerja berlangsung (*Concurrent control*)

Concurrent control terutama terdiri dari tindakan-tindakan para supervisor yang mengarahkan pekerjaan pada bawahan mereka. *Direction control* berhubungan dengan tindakan-tindakan para manajer sewaktu mereka berupaya untuk:

- 1). Mengajarkan para bawahan mereka bahwa bagaimana cara penerapan metode- metode serta prosedur-prosedur yang tepat.
- 2) Mengawasi pekerjaan mereka agar pekerjaan dilaksanakan sebagaimana mestinya. Proses memberikan pengarahan bukan saja meliputi cara dengan apa petunjuk-petunjuk dikomunikasikan tetapi ia meliputi juga sikap orang-orang yang memberikan pengarahan.

c. Pengawasan *Feed Back* (*Feed Back Control*)

Sifat khas dari metode-metode pengawasan *feed back* (umpan balik) adalah bahwa dipusatkan perhatian pada hasil-hasil historikal, sebagai landasan untuk mengoreksi tindakan-tindakan masa mendatang.

(D. Perhubungan, 2002) Pasal 1 Tentang Pedoman dasar Perhitungan Tarif Pelayaran Jasa Bongkar Muat dari dan ke kapal di pelabuhan:

- a) *Stevedoring*: Pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truk atau memuat barang dari dermaga/tongkang/truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat.
- b) *Cargodoring*: Pekerjaan melepaskan barang dari tali/ jala-jala (*eks tackle*) di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan selanjutnya menyusun di gudang lapangan atau sebaliknya.
- c) *Receiving/delivery*: Pekerjaan memindahkan barang dari timbunan/tempat penumpukan di gudang/ lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.

(Suranto, 2004) mengatakan bahwa Kinerja operasional pelabuhan adalah *output* dari tingkat keberhasilan pelayanan kapal, barang dan peralatan pelabuhan dalam suatu periode tertentu yang dinyatakan dalam suatu ukuran waktu (jam), satuan berat (ton), dan rata-rata perbandingan (persentase), atau satuan lainnya

Menurut (Mahmudi, 2010) faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja adalah terdiri dari lima faktor, yaitu:

- a) Faktor personal/individual, meliputi: pengetahuan, keterampilan, kemampuan, kepercayaan diri, motivasi, dan komitmen yang dimiliki oleh setiap individu.
- b) Faktor kepemimpinan, meliputi: kualitas dalam memberikan dorongan semangat, arahan dan dukungan yang diberikan manajer dan team leader.
- c) Faktor tim, meliputi: kualitas dukungan dan semangat yang diberikan oleh rekan dalam satu tim, kepercayaan terhadap sesama anggota tim, kekompakan dan keeratn anggota tim

- d) Faktor sistem, meliputi: sistem kerja, fasilitas kerja atau infrastruktur yang diberikan oleh organisasi, proses organisasi dan kultur kinerja dalam organisasi.
- e) Faktor kontekstual (situasional), meliputi: tekanan dan perubahan lingkungan eksternal dan internal.

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah Penelitian Kuantitatif. Penelitian ini adalah kajian tentang situasi aktivitas pelabuhan dengan maksud untuk menganalisa melalui pengumpulan data, analisis data dan pengambilan kesimpulan.

1. Teknik Pengumpulan Data

Untuk memperoleh data primer, maka penulis menggunakan teknik sebagai berikut:

a) Observasi

Yaitu dengan melakukan pengamatan langsung pada objek yang diteliti.

b) Angket

Yaitu pengumpulan data yang dilakukan dengan cara menyampaikan daftar pertanyaan tertulis untuk meminta keterangan atau jawaban dan informasi yang dibutuhkan dari 30 responden. Pada penelitian ini setiap butir pertanyaan responden yang bersifat kualitatif akan diubah menjadi kuantitatif dengan menggunakan skala likert.

2. Populasi dan Sampel

a. Populasi

Adapun populasi dalam penelitian ini adalah seluruh *staffing* dengan jumlah sebanyak 75 orang yang terdiri dari 60 Tenaga Kerja Bongkar Muat, 15 Karyawan dan Pimpinan PT. Karya Karimun Mandiri.

b. Sampel

Dimana populasi dalam penelitian ini adalah pimpinan, tenaga kerja dan karyawan PT. Karya Karimun Mandiri. Adapun sampel yang diambil adalah 30 orang yang dianggap dapat mewakili, yang terdiri dari pimpinan (1 orang), pengawas lapangan (1 orang), karyawan (13 orang), dan tenaga kerja bongkar muat (15 orang).

3. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian yang dipergunakan dalam penelitian ini berupa angket atau kuisioner yang dibuat sendiri oleh peneliti, yang terdiri dari 16 pertanyaan.

4. Metode Analisis Data

Pada penelitian kuantitatif untuk memperoleh data yang valid, reliabel dan objektif perlu uji instrumen yang valid, reliabel, dan objektif pada sampel yang mendekati jumlah populasi dan pengumpulan serta analisis data dilakukan dengan cara yang benar. Untuk mengetahuinya, ada beberapa tahapan uji statistik yang dilakukan untuk membuktikan hipotesis dalam penelitian ini, yaitu:

a. Uji Kualitas Data

1. Uji Validitas (X dan Y)

Uji Validitas adalah uji ketepatan atau ketelitian suatu alat ukur dalam mengukur apa yang sedang ingin diukur. Tujuan uji tersebut untuk menilai apakah seperangkat alat ukur sudah tepat mengukur apa yang seharusnya diukur. Untuk mengukur validitas faktor tersebut adalah dengan cara menghubungkan atau mengkorelasikan antara skor faktor (penjumlahan dari semua item dalam satu faktor) dengan skor total faktor (total keseluruhan dari faktor).

Rumus uji validitas yang dapat digunakan adalah korelasi *product moment* yang dikemukakan oleh Pearson.

Rumus:

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

Di mana:

- R_{xy} : koefisien korelasi r Pearson
 N : jumlah sampel/observasi
 X : variabel bebas/variabel pertama
 Y : variabel terikat/variabel kedua.

Sumber: (Sudjana, 2005)

Dengan kriteria pengujian apabila r hitung > r tabel dengan $0,05=\alpha$ maka alat ukur tersebut dinyatakan valid, dan sebaliknya apabila r hitung < r tabel maka alat ukur tersebut adalah tidak valid. Uji validitas dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan program SPSS 16.0 for Windows.

2. Uji Reliabilitas (X dan Y)

(Setyabudhi, 2017) reliabilitas adalah serangkaian pengukuran atau serangkaian alat ukur yang memiliki konsistensi bila pengukuran yang dilakukan dengan alat ukur itu dilakukan secara berulang. Koefisien reliabilitas keseluruhan tes dihitung menggunakan formula Spearman-Brown, yaitu Rumus *Cronbach Alpha*. Kuesioner dinyatakan reliabel apabila *score factor loading* > 0,6.

b. Uji Asumsi Klasik

Uji Normalitas

Tujuan dari uji normalitas adalah untuk menentukan apakah variabel berdistribusi normal atau tidak. Model regresi yang baik adalah memiliki distribusi data normal atau mendekati normal. Pengujian normalitas dapat dilihat dari grafik normal *probability plot*. Apabila variabel berdistribusi normal, maka penyebaran plot akan berada di sekitar dan di sepanjang garis. Menurut Santoso dalam Susanto, H. B (2012). dasar pengambilan keputusan bisa dilakukan berdasarkan probabilitas (*Asymtotic Significance*), yaitu:

- 1) Jika probabilitas > 0,05 maka distribusi dari model regresi adalah normal.
- 2) Jika probabilitas < 0,05 maka distribusi dari model regresi adalah tidak normal.

c. Uji Hipotesis

1). Regresi Linier Sederhana

Analisis regresi linier sederhana adalah hubungan secara linear antara satu variabel independen (X) dengan variabel dependen (Y). Analisis ini untuk mengetahui arah hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen apakah positif atau negatif dan untuk memprediksi nilai dari variabel dependen apabila nilai variabel independen mengalami kenaikan atau penurunan. Data yang digunakan biasanya berskala interval atau rasio.

Menurut (Sugiyono, 2008) “Regresi sederhana didasarkan pada hubungan fungsional ataupun kausal satu variabel independen dengan satu variabel dependen”. Persamaan Umum regresi linier sederhana adalah:

$$Y = a + bX$$

Keterangan:

- Y = Variabel dependen (nilai yang diprediksikan)
 X = Variabel independen
 a = Konstanta (nilai Y apabila X = 0)
 b = Koefisien regresi (nilai peningkatan ataupun penurunan)

Regresi Linier Sederhana dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan program SPSS 16.0 for Windows.

i. Uji T

Hipotesis adalah asumsi atau dugaan mengenai suatu hal yang dibuat untuk menjelaskan suatu hal yang sering dituntut untuk melakukan pengecekannya. Sugiyono (2010) mendefinisikan hipotesis statistik yaitu sebagai berikut: “Dalam perumusan

hipotesis statistik, antara hipotesis nol (H_0) dan hipotesis alternatif (H_a) selalu berpasangan, bila salah satu ditolak, maka yang lain pasti diterima sehingga keputusan yang tegas, yaitu kalau H_0 ditolak H_a diterima. Hipotesis statistik dinyatakan melalui simbol-simbol". Uji Parsial (t test) digunakan untuk mengetahui pengaruh masing-masing variabel independen terhadap variabel dependen. Adapun langkah-langkah yang dilakukan adalah:

- a) Jika nilai sig. > 0.05 maka hipotesis ditolak (koefisien regresi tidak signifikan)
 - b) Jika nilai sig. < 0.05 maka hipotesis diterima koefisien regresi signifikan)
- ii. Uji Koefisien Determinan

Koefisien determinasi ini digunakan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh variabel-variabel bebas memiliki pengaruh terhadap variabel terikatnya. Nilai koefisien determinasi ditentukan dengan nilai *adjusted R square.ab*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Pengawasan Kecepatan Bongkar Muat Oleh PT. Karya Karimun Mandiri Tanjung Balai Karimun.

Kegiatan Bongkar Muat merupakan kegiatan dalam upaya memindahkan, memindahkan sementara, menggeser muatan dari satu kapal ke dermaga/tongkang/truk atau sebaliknya dan dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya guna kelancaran arus barang pada suatu pelabuhan.

Kecepatan bongkar muat sangat ditentukan oleh beberapa faktor diantaranya seperti jumlah siklus dalam satuan jam dan berat rata-rata muatan serta pemilihan peralatan yang tepat, ketersediaan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dengan SDM yang sesuai, gudang/lapangan penumpukan yang sudah siap, kondisi jalan untuk lalu lintas mobil pengangkut tidak ada yang menghalangi serta cuaca yang cerah. Dengan demikian apa yang diharapkan dalam kegiatan bongkar muat akan tercapai bahkan mungkin lebih dari yang diharapkan.

Kecepatan Bongkar Muat dapat dilihat berdasarkan kecepatan *Hook Cycle/Siklus Ganco*, sedangkan *Hook Cycle Time* adalah waktu yang diperlukan dalam proses memindahkan barang dari palka ke dermaga dalam satu siklus. Satu siklus *hook* adalah dimulai dari mengaitkan ganco kemuatan di dalam palka kapal kemudian mengangkat barang tersebut kedermaga, lalu ganco dilepaskan, dan seterusnya ganco kembali kedalam palka. Semakin cepat kerja per *Hook Cycle* maka semakin banyak kegiatan Bongkar Muat yang dihasilkan dan ini dapat diukur berdasarkan satu waktu periode tertentu (jam, hari, bulan, tahun).

2. Peralatan Bongkar Muat Yang dilakukan oleh PT. Karya Karimun Mandiri

Peralatan bongkar muat dimaksud seperti jenis alat multipurpose (*mobile crane, forklift, truck*), untuk petikemas (*Container Crane, Rubber Tyred Gantry Crane, Top loader, Head Truck, chasis, dsb*), untuk curah kering (*conveyor, dump, hopper, dsb*). Dimana kesemuanya adalah untuk kelancaran pelaksanaan bongkar muat di pelabuhan. Menurut (D. Perhubungan, 2002), Perusahaan Bongkar Muat (PBM) adalah badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan dan mengusahakan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal.

Adapun Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) merupakan semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan setempat yang melakukan pekerjaan bongkar muat di pelabuhan. Sedangkan Penyedia jasa bongkar muat adalah perusahaan yang melakukan kegiatan bongkar muat dengan menggunakan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan peralatan bongkar muat.

Berdasarkan uraian di atas maka disintesisikan pengertian kecepatan bongkar muat adalah pemenuhan standar internasional yang meliputi kualitas Sumber Daya Manusia, perlengkapan bongkar muat, serta sarana dan prasarana pendukung lainnya.

Hasil Penelitian yang dilakukan, menunjukkan bahwa dalam pelaksanaan bongkar muat barang pada PT. Karya Karimun Mandiri menggunakan peralatan mekanis dan non mekanis, didalam menentukan tarif bongkar muat pada prinsipnya telah diatur oleh Pemerintah melalui (D.

J. P. L. D. Perhubungan, 2002) tentang Pedoman Dasar Perhitungan Tarif Pelayaran Jasa Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal. Besarnya tarif pelayanan jasa bongkar muat dari dan ke kapal ditetapkan atas dasar kesepakatan bersama antara penyedia jasa bongkar muat dan pengguna jasa bongkar muat. Pelaksanaan Bongkar muat Barang di pelabuhan meliputi *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*. PT. Karya Karimun Mandiri sebagai salah satu penyedia jasa bongkar muat barang di dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat barang didukung oleh peralatan-peralatan bongkar muat barang sebagai fasilitas pelayanan bongkar muat yang dibedakan antara peralatan non mekanis dan peralatan mekanis.

A. Peralatan non mekanis yang terdiri dari :

- a) *Sling*, adalah alat yang digunakan untuk membongkar barang-barang yang sudah dikarung. Bentuk *sling* yang digunakan dalam kegiatan bongkar muat barang diantaranya yaitu :
 - 1) *Sling* branjang yaitu *sling* yang digunakan untuk membongkar barang yang dikemas dengan *bag/cargo* (biasanya barang-barang yang bersifat curah).
 - 2) *Sling* tali yaitu alat untuk mengangkat back cargo (barang-barang dengan kemasan karung)
 - 3) *Sling* drum yaitu *sling* yang digunakan untuk mengangkat barang-barang yang dikemas dengan drum (biasanya khusus untuk barang-barang cair seperti aspal)
 - 4) *Sling heavy lift* yaitu *sling* yang digunakan untuk mengangkat barang atau alat-alat yang kapasitasnya tidak boleh melebihi kapasitas heavy liftnya.
 - 5) *Sling huck* rantai yaitu *sling* yang digunakan untuk mengangkat alat-alat berat.
 - 6) *Sling koil* yaitu *sling* yang digunakan untuk mengangkat barang yang kapasitasnya tidak boleh melebihi kekuatan *sling* koilnya.
 - 7) *Sling* besi yaitu *sling* yang digunakan untuk mengangkat peti-peti yang berat dan balok.
 - 8) Jenis *sling* yang lainnya yang juga sering dipakai oleh Perusahaan Bongkar Muat adalah *sling* kawat, *sling* mobil, *sling* amben dan *sling* semen.
- b) Sekop, adalah alat yang digunakan untuk membongkar barang apabila ada barang yang curah, seperti pupuk.
- c) Jala lambung, adalah alat pengaman yang dipasang diantara sisi kapal dengan darat untuk pengamanan agar barang tidak jatuh ke laut.
- d) Segel, adalah alat yang digunakan untuk mengangkat barang-barang yang tidak boleh melebihi kapasitasnya. Segel yang digunakan ada berbagai ukuran yakni segel 2,5 ton, segel 6 ton, segel 8,5 ton, segel 12 ton, segel 17 ton, segel 20 ton dan segel ukuran 30 ton.
- e) *Sprender*, digunakan untuk mengangkat *container*. *Container* yang digunakan ada yang ukuran 20 dan 40 feet.
- f) *Ganco*, adalah alat untuk menghubungkan tali yang ada di darat dengan *crane* di kapal.

B. Peralatan Mekanis

Peralatan mekanis yang sering digunakan dalam kegiatan bongkar muat barang adalah :

- a) *Forklift*, adalah alat yang digunakan untuk mengangkat barang-barang dari dermaga ke lapangan penumpukan atau dari lapangan penumpukan ke dermaga.
 - b) *Crane*, adalah alat untuk membongkar barang dari kapal ke dermaga atau dari dermaga ke kapal. *Crane* berbentuk seperti mobil untuk mengangkat barang-barang berat.
3. *Pelaksanaan Bongkar Muat Barang yang dilakukan oleh PT. Karya Karimun Mandiri*

Penulis menyimpulkan bahwa dalam pelaksanaan bongkar muat barang yang dilakukan oleh PT. Karya Karimun Mandiri di Pelabuhan Parit Rempak (Roro) Kecamatan Meral adalah proses *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*. Adapun proses yang dilakukan pada bongkar muat barang tersebut adalah sebagai berikut:

A. Proses pembongkaran barang meliputi tahap-tahap, yaitu: *stevedoring*, *cargodoring*, *receiving/delivery*. Seorang *stevedore* haruslah bekerjasama dengan berbagai pihak yang terlibat dalam proses bongkar muat di Pelabuhan Parit Rempak.

- B. Proses bongkar muat yang ditangani oleh PT. Karya Karimun Mandiri juga melalui tahap yang tidak mudah, dan juga tidak sulit yang terpenting adalah pelayanan jasa yang diberikan dapat memuaskan pihak pengguna jasa bongkar muat, proses yang harus dilalui yang pertama adalah proses *stevedoring* setelah itu harus melewati tahap yang kedua yaitu *cargodoring* pemindahan barang sesudah dibongkar dari kapal.
- C. Tahap yang terakhir adalah *receiving/delivery* proses ini merupakan kegiatan menerima/menyerahkan barang dari dan ke wilayah lain, maksudnya setelah barang dibongkar mau langsung dikirim ke tempat lain atau mau disimpan ke gudang terlebih dahulu

4. Tarif Bongkar Muat pada PT. Karya Karimun Mandiri

Berdasarkan data yang diperoleh dari hasil penelitian pada PT. Karya Karimun Mandiri Parit Rempak Kecamatan Meral, dalam menentukan besarnya tarif bongkar muat pada prinsipnya telah diatur oleh Pemerintah melalui Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 25 tahun 2002 tentang Pedoman Dasar Perhitungan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal di Pelabuhan dan mencabut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 57 tahun 1991 tentang Pedoman Perhitungan Tarif Bongkar Muat Barang di Pelabuhan. Tarif bongkar muat di pelabuhan yang diatur dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 25 tahun 2002 tanggal 9 April 2002 (D. J. P. L. D. Perhubungan, 2002), yaitu:

- a) Besarnya tarif pelayanan jasa bongkar muat dari dan ke kapal ditetapkan atas dasar kesepakatan bersama antara penyedia jasa bongkar muat dan pengguna jasa bongkar muat yang dihitung berdasarkan pedoman dasar perhitungan tarif bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan.
- b) Penetapan satuan ukuran berat atau isi dalam pengenaan tarif berdasarkan satuan ukuran dalam manifest atau realisasi bongkar muat. Penetapan tarif bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan berpedoman pada pedoman dasar perhitungan tarif bongkar muat barang di pelabuhan sebagaimana dimaksud dengan cara :
 - 1) Menghitung biaya bagian tenaga kerja bongkar muat yang dilakukan bersama-sama oleh perusahaan bongkar muat.
 - 2) Hasil perhitungan biaya bagian tenaga kerja bongkar muat tersebut pada huruf a ditambah dengan perhitungan biaya bagian perusahaan bongkar muat, maka penyedia jasa dan pengguna jasa bongkar muat menetapkan besaran tarif jasa pelayanan bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan berdasarkan kesepakatan. Tarif bongkar muat di tiap pelabuhan berbeda dan akan berubah apabila ada kenaikan biaya kebutuhan.

5. Hambatan yang dihadapi dalam proses bongkar muat oleh PT. Karya Karimun Mandiri

Hambatan yang dihadapi dalam proses melaksanakan bongkar muat diantaranya adalah :

- a) Hambatan yang paling penting dalam pelaksanaan bongkar muat barang adalah faktor alam/ cuaca. Hambatan berupa faktor alam seperti cuaca yang buruk atau hujan. Dalam keadaan hujan maka kegiatan pembongkaran harus dihentikan dengan tujuan untuk menjaga keselamatan barang dan buruh, tidak menutup kemungkinan barang yang terkena hujan akan mengalami kerusakan atau jumlahnya berkurang sehingga mengakibatkan timbulnya kerugian.
- b) Hambatan yang terpenting adalah alat transportasi yang tidak tepat waktu, karena dalam pelaksanaan bongkar muat diperlukan waktu yang on time.
- c) Hambatan berupa faktor peralatan bongkar muat. Peralatan bongkar muat seperti *forklift*, *sling*, *crane* kapal kadang-kadang mengalami kemacetan akibat kurangnya perawatan sehingga akan menghambat pelaksanaan bongkar muat.
- d) Hambatan berupa Sumber Daya Manusia (SDM), seperti kurang profesionalnya atau kurang disiplinnya Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan *supervisor* (pengawas TKBM) bongkar muat.
- e) Hambatan berupa angkutan darat (*truk*). Dalam kegiatan pembongkaran sering terjadi keterlambatan angkutan (*waiting truck*) akibat kemacetan yang juga dapat menghambat

kelancaran proses bongkar muat karena tidak bisa datang tepat waktu atau tidak sesuai dengan yang telah direncanakan.

- f) Hambatan berupa kondisi barang, seperti barang yang bobotnya sangat besar sehingga membutuhkan tenaga kerja yang lebih banyak dan peralatan yang khusus.
- g) Hambatan dari segi keamanan, seperti terjadinya pencurian barang muatan pada saat barang dibongkar di pelabuhan.

Dari hambatan yang dihadapi oleh PT. Karya Karimun Mandiri dapat ditarik kesimpulan bahwa hambatan dalam pelaksanaan bongkar muat barang yang terpenting adalah yang pertama cuaca, kedua transportasi untuk mengangkut barang muatan bongkaran dari kapal, dan yang ketiga adalah Sumber Daya Manusia.

Usaha-usaha yang dilakukan untuk mengatasi hambatan-hambatan yang timbul dalam proses bongkar muat, PT. Karya Karimun Mandiri mengambil langkah-langkah sebagai berikut :

- a) Terhadap hambatan berupa faktor alam maka yang dilakukan adalah menghentikan kegiatan pembongkaran sehingga dapat mencegah terjadinya kerugian yang lebih besar akibat kerusakan barang muatan.
- b) Terhadap hambatan yang berupa peralatan bongkar muat maka untuk menghindari terjadinya kemacetan peralatan pada saat pembongkaran, perusahaan harus melakukan perawatan yang lebih intensif dan terhadap peralatan yang sudah rusak seharusnya diganti dan tidak dipergunakan lagi.
- c) Terhadap hambatan yang berupa Sumber Daya Manusia (SDM) maka pihak Perusahaan Bongkar Muat harus lebih sering melakukan pembinaan dan pelatihan-pelatihan terhadap Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan supervisor.
- d) Terhadap hambatan berupa keterlambatan truk maka pihak Perusahaan Bongkar Muat harus lebih sering melakukan komunikasi dengan pihak pengangkut sehingga memperoleh informasi mengenai keadaan dan keberadaan truk.
- e) Terhadap hambatan berupa kondisi barang yang bobotnya lebih besar maka pihak Perusahaan Bongkar Muat harus menambah tenaga kerjanya/ TKBM yang melakukan kegiatan pembongkaran sehingga proses pembongkaran dapat berjalan lancar dan tidak memakan waktu yang lama.
- f) Terhadap hambatan dari segi keamanan, seperti pencurian maka perusahaan harus lebih meningkatkan keamanan pada saat kegiatan pembongkaran berlangsung, biasanya pihak perusahaan membayar beberapa orang untuk menjaga keamanan pada saat proses pembongkaran berlangsung di pelabuhan.

6. Analisa Statistik

A. Uji Validitas

Uji validitas dimaksud untuk mengetahui seberapa cermat suatu test atau pengujian melakukan fungsi ukurannya. Suatu instrument pengukur dikatakan valid apabila instrument tersebut mengukur apa yang seharusnya diukur atau dapat memberikan hasil sesuai dengan yang diharapkan peneliti. Untuk menguji kevalidan suatu data maka dilakukan uji validitas terhadap butir-butir kuesioner. Metode yang digunakan dalam pengujian validitas adalah dengan uji signifikansi yang membandingkan r hitung dengan rtabel untuk *degree of freedom* (df) = $n-k-1$, dimana n adalah jumlah sampel dan k adalah variabel independen dan 1 adalah konstanta. Apabila untuk tiap butir dapat dilihat pada kolom *Corrected Item Total Correlation* lebih besar dari dan nilai positif, maka butir atau pertanyaan tersebut dapat dikatakan *valid*. Dalam penelitian ini, diketahui jumlah n adalah sampel dan k adalah 2 (pengawasan dan kinerja) sehingga besarnya df adalah $30-1-1 = 28$ dengan α 0.05 ($\alpha = 5\%$), didapat rtabel 0, apabila r hitung lebih besar ($r_{hitung} > r_{tabel}$) dan nilai r positif, maka butir pertanyaan tersebut dikatakan *valid*, dan sebaliknya apabila ($r_{hitung} < r_{tabel}$) maka, pertanyaan tersebut tidak *valid*. Dari hasil pengujian validitas kuesioner yang terdapat dalam angket akan dapat diketahui sejauh mana data yang terkumpul sesuai dengan variabel-variabel penelitian atau tidak sebagaimana dideskripsikan dalam tabel dibawah ini:

Tabel 1. Hasil Uji Validitas

Variabel		Corrected item total correlation (r hitung)	r table	Keterangan
Pengawasan (X)	P1	0.810	0,306	Valid
	P2	0.879	0,306	Valid
	P3	0.854	0,306	Valid
	P4	0.824	0,306	Valid
	P5	0.753	0,306	Valid
	P6	0.504	0,306	Valid
	P7	0.598	0,306	Valid
	P8	0.824	0,306	Valid
Kinerja Operasional (Y)	P1	0.636	0,306	Valid
	P2	0.659	0,306	Valid
	P3	0.653	0,306	Valid
	P4	0.845	0,306	Valid
	P5	0.899	0,306	Valid
	P6	0.618	0,306	Valid
	P7	0.727	0,306	Valid
	P8	0.793	0,306	Valid

Sumber; Data Primer, 2019

Tabel 1 di atas menunjukkan bahwa nilai pada kolom *corrected item-total correlation* untuk masing-masing item memiliki r hitung lebih besar dan positif dibanding r tabel untuk $(df) = 30-1-1 = 28$ dan alpha 0,05 dengan uji dua sisi di dapat r tabel sebesar 0,306. Hal ini dapat dilihat bahwa item yang memiliki nilai terendah sebesar 0,504 dan nilai tertinggi sebesar 0,879 untuk variabel X (Pengawasan) maka dapat disimpulkan bahwa semua indikator dari variabel independen adalah *valid*.

Dan untuk variabel Y (Kinerja) dapat dilihat bahwa item yang memiliki nilai terendah sebesar 0,618 dan nilai tertinggi sebesar 0,899 untuk variabel Y (Kinerja) maka dapat disimpulkan bahwa semua indikator dari variabel dependen adalah *valid*.

B. Uji Reliabilitas

Untuk membuktikan variabel komunikasi dari angket, perlu dilakukan uji angket yaitu dengan uji reliabilitas. Suatu item pertanyaan dalam angket bisa diterima (*reliabel*) untuk dilanjutkan dalam pengolahan statistik jika memiliki *Cronbach Alpha* lebih dari 0,60 ($> 0,60$). Hasil pengujian uji reliabilitas instrumen menggunakan alat bantu olah statistik SPSS versi 16.0 dapat diketahui sebagaimana dalam tabel berikut:

Tabel 2. Uji Reliabilitas Variabel X dan Y

Variabel	Cronbach's Alpha	Kesimpulan
Pengawasan Kecepatan Bongkar Maut (X)	.883	Reliabel
Kinerja Operasional (Y)	.866	Reliabel

Sumber; Data Primer, 2019

Dari tabel 2 di atas dapat diketahui bahwa masing-masing variabel memiliki *Cronbach Alpha* lebih dari 0,60 ($\alpha > 0,60$), sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel X (Pengawasan) dan variabel Y (kinerja) dapat dikatakan *reliabel*. Dengan demikian pengolahan data dapat dilanjutkan ke jenjang selanjutnya.

Hal ini dapat dilihat bahwa item memiliki nilai *cronbachalpha* sebesar 0,883 untuk variabel X (Pengawasan) dan nilai *cronbachalpha* sebesar 0,866 untuk variabel Y (Kinerja) maka dapat disimpulkan bahwa semua indikator dari variabel independen adalah *reliabel*.

C. Uji Normalitas

Uji normalitas digunakan untuk menguji apakah model regresi memenuhi asumsi normalitas. Untuk mengujinya digunakan *One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test*. Dari *One-Sample Kolmogorov-Smirnov* terlihat bahwa signifikan.

Tabel 3. Uji Normalitas

		Pengawasan	Kinerja
N		30	30
Normal Parameters ^a	Mean	35.10	34.43
	Std. Deviation	3.055	3.234
Most Extreme Differences	Absolute	.245	.241
	Positive	.245	.241
	Negative	-.155	-.132
Kolmogorov-Smirnov Z		1.341	1.319
Asymp. Sig. (2-tailed)		.085	.062

Sumber; Data Primer, 2019

Dari hasil pengujian pada tabel 3 di atas terlihat besarnya nilai *Kolmogorov-Smirnov* pada variabel Pengawasan adalah 1.341 dan signifikansinya pada 0,085 lebih besar dari nilai sig = 0,05, sehingga data yang diuji berdistribusi normal. Dan pada variabel Kinerja adalah 1.319 dan signifikansinya pada 0,062 lebih besar dari nilai sig = 0,05, sehingga data yang diuji berdistribusi normal.

D. Uji Regresi Linier Sederhana

Analisis data dan pengujian hipotesis dalam penelitian ini menggunakan model regresi linier sederhana, dimana pengolahan data menggunakan program komputer SPSS versi 18.00 berdasarkan data-data yang diperoleh dari 30 responden. Hasil analisis yang dilakukan diperoleh koefisien regresi nilai thitung dan tingkat signifikansi sebagai berikut:

Tabel 4. Uji Regresi Linier Sederhana

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	20.339	6.521		3.119	.004
	Pengawasan	.402	.185	.379	2.169	.039

Sumber; Data Primer, 2019

Berdasarkan tabel 4 di atas diketahui hasil analisis regresi linier sederhana diperoleh koefisien untuk variabel Pengawasan sebesar 0,402 dan dengan intersep sebesar 20.339. Sehingga model persamaan regresi linier sederhana yang diperoleh adalah sebagai berikut :

$$Y = 20,339 + 0,402X + e$$

Keterangan :

Y = Kinerja

a = Konstanta

X = Pengawasan

Dari persamaan regresi diatas dapat diartikan sebagai berikut:

1. Koefisien regresi Kinerja (Y) adalah 20,339 yang artinya apabila nilai dari variabel lainnya tetap (konstan), maka Pengawasan adalah sebesar 20,339.

2. Koefisien regresi Pengawasan (X) adalah 0,402 yang artinya setiap kenaikan ataupun penurunan nilai Pengawasan, maka Kinerja akan mengalami kenaikan ataupun penurunan sebesar 0,402.

E. Uji Parsial (T)

Uji t disini dilakukan untuk mengetahui ada tidaknya pengaruh variabel bebas dengan variabel terikat secara parsial. Dalam pengujian hipotesis ini peneliti menggunakan alat bantu olah data statistik SPSS versi 18.00 dengan ketentuan bahwa jika thitung > ttabel maka hipotesa dapat diterima, dan sebaliknya, jika thitung < ttabel maka hipotesa tidak dapat diterima. Diketahui bahwa ttabel dalam penelitian ini untuk derajat kebebasan $df = 30 - 1 - 1$ dengan signifikansi 5% adalah 2,04 Sedangkan perhitungannya adalah sebagai berikut:

Tabel 5. Uji Parsial (T)

Variabel	t	Sig
Kinerja	3.119	.004
Pengawasan	2.169	.039

Sumber; Data Primer, 2019

Dari tabel 5 bahwa hasil uji t sebagai berikut: Nilai t hitung pada variabel Pengawasan (X) adalah 2,169 dengan tingkat signifikansi 0,039 sedangkan ttabel sebesar 2,04 (lampiran) . Maka thitung > t tabel = 2,169 > 2,04 dan sig 0,039 < 0,05. Maka dapat disimpulkan H_0 ditolak dan H_1 diterima, yaitu variabel Pengawasan Kecepatan Bongkar Muat Barang pada PT Karya Karimun Mandiri mempengaruhi Kinerja Operasional dan berpengaruh secara signifikan karena lebih dari 0,05 atau 5%. Artinya bahwa: Terdapat Pengaruh signifikan antara Pengawasan Kecepatan Bongkar Muat Barang terhadap Kinerja Operasional PT Karya Karimun Mandiri.

F. Uji Determinan

Koefisien determinasi (R^2) pada intinya mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen. Nilai koefisien determinasi adalah antara nol dan satu. Nilai koefisien determinasi dapat dilihat pada tabel 6

Tabel 6. Uji Koefisien Determinan

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.379 ^a	.144	.113	3.046

Sumber; Data Primer, 2019

Berdasarkan tabel 6 bahwa output SPSS *model summary* besarnya *R Square* adalah 0,144. Hal ini berarti 14,4% variabel Kinerja (Y) dapat dijelaskan oleh variabel independen di atas yaitu Pengawasan (X). Sedangkan sisanya 85,6% ($100\% - 14,4\% = 85,6\%$) merupakan variabel lain yang belum diteliti.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil uji T, didapati bahwa Nilai thitung pada variabel Pengawasan (X) adalah 2,169 dengan tingkat signifikansi 0,039 sedangkan ttabel sebesar 2,04. Maka thitung > ttabel = 2,169 > 2,04 dan sig 0,039 < 0,05. Artinya bahwa Terdapat Pengaruh signifikan antara Pengawasan Kecepatan Bongkar Muat Barang terhadap Kinerja Operasional PT Karya Karimun Mandiri. Berdasarkan hasil uji Determinan bahwa nilai *R Square* adalah 0,144. Hal ini berarti 14,4% variabel Kinerja (Y) dapat dijelaskan oleh variabel-variabel independen di atas yaitu Pengawasan (X). Sedangkan sisanya 85,6% ($100\% - 14,4\% = 85,6\%$) merupakan variabel lain yang belum diteliti.

SARAN

Pengawasan terbukti dapat mempengaruhi Kinerja Operasional PT Karya Karimun Mandiri, oleh karena itu PT Karya Karimun Mandiri harus lebih memperhatikan lagi kinerja dengan meningkatkan pengawasan serta kerjasama antara karyawan dan TKBM. Untuk penelitian selanjutnya, disarankan agar dapat meneliti variabel lain dan tempat penelitian tidak hanya disatu tempat saja agar mendapatkan hasil yang lebih baik, serta dalam menggunakan uji analisis statistik dipastikan bahwa data yang diperoleh lulus uji asumsi klasik agar tingkat ketepatan penelitian menjadi lebih tinggi.

DAFTAR PUSTAKA

- Mahmudi, M. (2010). *Manajemen Kinerja Sektor Publik*. Yogyakarta: UPP-STIM YKPN.
- Perhubungan, D. (2002). *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 54 tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut*. Jakarta.
- Perhubungan, D. J. P. L. D. (2002). *Kumpulan Keputusan Menteri Perhubungan di Bidang Kepelabuhanan dan Pedoman dasar Perhitungan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal di Pelabuhan*. Jakarta.
- Setyabudhi, A. L. (2017). Analisis waktu standar pelayanan dan produktivitas pegawai menggunakan metode work sampling. *Jurnal Industri Kreatif (JIK)*, 1(01), 9–20.
- Siagian, S. P. (2016). *Sistem Informasi Manajemen*, Bumi Aksara. Jakarta.
- Sudjana, N. (2005). *Metode statistika*. Bandung: Tarsito, 168.
- Sudjatmiko, F. D. C. (1979). *Pokok-pokok pelayaran niaga*. Bharatara Karya Aksara.
- Sugiyono. (2008). *Metode penelitian pendidikan:(pendekatan kuantitatif, kualitatif dan R & D)*. Alfabeta.
- Suranto, S. E. (2004). *Manajemen Operasional Angkutan Laut dan Kepelabuhanan serta Prosedur Impor Barang*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Triatmodjo, B. (2010). *Perencanaan pelabuhan*. Beta Offset, Yogyakarta, 299.
- Winardi, J. (2006). *Teori organisasi dan pengorganisasian*. Raja Grafindo Persada.