

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka dan Penelitian Terdahulu

2.1.1 Keamanan

Keamanan adalah keadaan bebas dari bahaya. Istilah ini bisa digunakan dengan sebab dari kejahatan, segala dari bentuk kecelakaan, dan lain-lain. Menurut Nurviana (2020) menyatakan bahwa peningkatan keamanan berbanding lurus dengan peningkatan efisiensi. Kondisi keamanan pegawai dan pekerja yang berada di dalam pelabuhan adalah suatu penilaian yang sangat memengaruhi tercapainya tujuan atau sasaran penyelenggaraan pelabuhan yang efektif. Dalam UU No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 1 butir 32 menyatakan bahwa keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhan, dan lingkungan maritim. Pengertian Keamanan tersebut menekan pada suatu proses Keamanan berjalan secara sistematis dengan tahapan-tahapan yang ditentukan.

Keamanan mengacu pada situasi dimana satu atau lebih orang yang dilindungi dari bahaya/ancaman dari kecelakaan. Rendahnya level keamanan dan keselamatan akan berdampak pada meningkatnya angka kecelakaan (Gayatri, Pramono, 2014). Kecelakaan adalah kejadian yang tidak terduga atau tidak diharapkan yang dapat menyebabkan kerugian, dan sedangkan keamanan adalah keadaan aman dan damai. Keamanan dan keselamatan dalam bekerja sangatlah penting untuk menunjang kelancaran proses bongkar muat dan mencegah atau menghindari terjadinya kecelakaan. Dengan memperhatikan keselamatan dan keamanan kegiatan bongkar muat atau dialur pelayaran guna menghindari dari kecelakaan maka

dapat diartikan bahwa kapal dalam melakukan proses bongkar muat juga harus menjaga tingkat kerjasama terhadap sesama pekerja dalam ruang lingkup tersebut sehingga dapat menghindari terjadinya konflik dalam antar sesama pekerja.

Adapun faktor – faktor yang mempengaruhi implementasi keamanan adalah pengawasan tempat pemeriksaan keamanan pertama belum sesuai dengan standar implementasi keamanan yang belum optimal, akses keluar pelabuhan yang cukup besar sehingga keamanan sulit dilakukan, minimnya alat pemeriksaan yang kurang memadai untuk melakukan pemeriksaan penumpang.

2.1.2 Fasilitas

Fasilitas adalah sarana untuk melancarkan dan memfasilitasi pelaksanaan fungsi. Fasilitas merupakan komponen individual dari penawaran yang mudah ditumbuhkan atau dikurangi tanpa merubah kualitas dan model jasa. Fasilitas juga adalah alat untuk membedakan program lembaga yang satu dari pesaing yang lainnya. “Handoko (2016) Mengatakan bahwa fasilitas merupakan sarana dan prasarana penunjang yang bertujuan melindungi operasi – operasi manufacturing dan pelayanan operasi

”. Dengan kata lain bahwa fasilitas yang tersedia dapat berupa alat-alat yang dapat menunjang dalam memberikan suatu pelayanan yang memuaskan bagi pengguna jasa. Tahir (2020) Mengatakan bahwa pengembangan fasilitas pelabuhan dapat berupa pembangunan fasilitas baru atau penambahan kapasitas dari fasilitas yang telah ada sesuai dengan kebutuhan operasional pelabuhan. Fasilitas biasanya dipengaruhi oleh tingkat harga, artinya penambahan fasilitas dalam suatu perusahaan akan menyebabkan meningkatnya harga, fasilitas yang memadai dan lengkap merupakan suatu daya tarik tersendiri bagi konsumen di dalam menentukan pilihan terhadap penggunaan suatu produk jasa ataupun sebaliknya.

Dalam sejumlah tipe jasa, persepsi yang terbentuk dari interaksi antara pelanggan dengan fasilitas berpengaruh terhadap kualitas jasa terhadap

pelanggan. Selain itu perusahaan yang memberikan suasana yang menyenangkan dengan fasilitas yang menarik akan mempengaruhi konsumen. Dari beberapa pengertian fasilitas tersebut, maka dijelaskan bahwa fasilitas merupakan sarana yang dimiliki oleh suatu usaha dalam memberikan pelayanan kepada konsumen, biasanya terkait dengan penampilan fisik, seperti bangunan/gedung, ruang tunggu, tempat parkir, kebersihan, keterampilan dan kenyamanan ruangan, kelengkapan peralatan komunikasi dan penampilan karyawan tersebut. Handoko membagi fasilitas-fasilitas dalam dua bagian antara lain :

1. Fasilitas-fasilitas pelayanan, fasilitas jenis ini diberikan dengan maksud dan tujuan untuk meningkatkan kepuasan konsumen agar dapat menjadi pelanggan tetap. Dengan demikian dalam jangka waktu lama menjadi pelanggan karena perbedaan sarana pelayanan yang diberikan. Tetapi juga harus dicatat bahwa terkadang fasilitas pelayanan juga menimbulkan biaya baru yang dapat mengganggu produksi dan efisiensi dengan kenaikan-kenaikan biaya penanganan bahan
2. Fasilitas-fasilitas produktif, dalam kegiatan ekonomis biaya yang digunakan untuk membeli fasilitas ini mutlak adanya. Karena pembelian fasilitas produksi adalah modal kedua dan dapat dihitung sebagai harga tetap (Handoko, 2016)

Dapat disimpulkan bahwa keberadaan sarana dan prasarana penunjang dalam kegiatan ekonomis juga harus mendapat perhatian, serta perlu dipertimbangkan alokasi pembiayaannya agar dapat dicapai keuntungan yang maksimal. Dalam kaitan tersebut, perlu dibedakan mana yang termasuk fasilitas produksi dan mana yang termasuk pelayanan guna menunjang keuntungan dan peningkatan jumlah pelanggan. “ Berkaitan dengan obyek pada penelitian ini yang mengambil objek tempat bongkar muat di terminal jamrud, maka tentunya sangat diperlukan beberapa fasilitas penunjang agar operasi perusahaan dapat berjalan dengan baik. Fasilitas yang dimaksud adalah mulai dari alat bongkar muat yang dapat digunakan, kemudahan akses

jalan menuju lokasi tersebut, kondisi lapangan penumpukan yang memadai apabila terdapat aktifitas kerja bongkar muat, dan disediakan fasilitas lain yang mendorong minat dan kenyamanan para pengguna jasa untuk memilih suatu jenis pelabuhan tersebut.

Fasilitas pelabuhan terdiri dari fasilitas utama dan fasilitas penunjang yang ada dalam Terminal Jamrud, adalah sebagai berikut :

1. Fasilitas utama merupakan suatu fasilitas yang sangat sah dimiliki dalam suatu pelabuhan, antara lain :
 - a. Bangunan kantor Terminal, yaitu suatu bangunan yang biasanya untuk pengawas atau pegawai yang berfungsi sebagai tempat untuk memantau pergerakan kendaraan dan penumpang.
 - b. Pos pemeriksaan, yaitu pos yang biasanya berlokasi di pintu masuk dari pelabuhan yang berfungsi memeriksa terhadap masing-masing kendaraan dan penumpang yang akan memasuki pelabuhan.
 - c. Tempat Labuh, yaitu tempat perairan dimana kapal melego jangkarnya untuk melakukan kegiatan. Tempat labuh biasanya berfungsi sebagai tempat menunggu untuk masuk ke suatu pelabuhan.
 - d. Gudang, yaitu Tempat penampungan barang yang tertutup agar terhindar dari cuaca buruk. Namun ada juga gudang terbuka untuk barang tertentu atau petikemas. Gudang merupakan bagian penting dari suatu pelabuhan, karena dalam gudang ini barang yang akan dimuat atau setelah dibongkar dari kapal untuk sementara disimpan, kecuali apabila muatan dimuat dalam petikemas.
 - e. Dermaga, yaitu untuk melayani kapal-kapal yang masuk, pelabuhan menyediakan dermaga, yaitu tempat dimana kapal dapat berlabuh atau bersandar guna melakukan kegiatannya, baik bongkar/muat.
 - f. Bolder, yaitu perangkat pelabuhan untuk menambatkan kapal di dermaga untuk mengikat tali di kapal.

- g. Fender, yaitu bumper yang digunakan untuk meredam benturan yang terjadi pada saat kapal akan merapat ke dermaga atau pada saat kala yang sedang ditambatkan tergoyang oleh gelombang atau arus yang terjadi di pelabuhan.
 - h. Lapangan Penumpukan (*Container Yard*), yaitu suatu bangunan atau tempat yang luas dan terletak dekat dermaga yang berguna untuk menyimpan barang/petikemas yang akan dimuat atau setelah dibongkar dari kapal, atau fasilitas penumpukan dan penyimpanan dengan kondisi terbuka.
2. Fasilitas penunjang, selain fasilitas utama dalam system yang terdapat di Terminal Jamrud terdapat pula fasilitas penunjang di Terminal Jamrud, yang diantaranya:
- a. Tempat informasi dan pengaduan
 - b. Ruang pengobatan
 - c. Musholla
 - d. Kamar mandi
 - e. Kantin
3. Fasilitas Darurat adalah fasilitas yang disediakan dengan maksud dan tujuannya adalah sebagai fasilitas yang akan digunakan atau dipakai dalam keadaan darurat, yang diantaranya :
- a. Alat Pemadam Api Ringan (APAR)
 - b. Hydrant
 - c. Fire Alarm
 - d. Smoke Detector

2.1.3 Aksesibilitas

Menurut Susantono (2004) dalam Muslim (2021) menyatakan bahwa aksesibilitas adalah hak atas akses yang merupakan layanan kebutuhan merupakan layanan kebutuhan melakukan perjalanan yang mendasar. Aksesibilitas berasal dari kata *accessibility* merupakan bahasa inggris yaitu hal yang dapat masuk / hal yang mudah dicapai /

hal yang mudah dijangkau. Aksesibilitas dapat diartikan pula sebagai kemudahan atau keterjangkauan terhadap suatu objek yang ada di permukaan bumi. Terkait dengan lokasi atau tempat maka salah satu penyebab yang menentukan apakah suatu lokasi menarik untuk dikunjungi atau tidak adalah tingkat aksesibilitas. Menurut Lalu (2021) Aksesibilitas merupakan hal yang paling penting dalam kegiatan pelabuhan. Segala macam transportasi ataupun jasa transportasi menjadi akses penting dalam pelabuhan. Di sisi lain akses ini diidentikkan dengan transferabilitas, yaitu kemudahan untuk bergerak dari daerah yang satu ke daerah yang lain. Jika suatu daerah tidak tersedia aksesibilitas yang baik seperti bandara, pelabuhan dan jalan raya, maka tidak akan ada pelanggan/pengguna jasa yang mempengaruhi perkembangan aksesibilitas di daerah tersebut. Jika suatu daerah memiliki potensi industri, maka harus disediakan aksesibilitas yang memadai sehingga daerah tersebut dapat dikunjungi. Tingkat aksesibilitas adalah tingkat kemudahan untuk mencapai suatu lokasi ditinjau dari tempat lokasi yang ada di sekitarnya. Menurut peraturan menteri Pekerjaan Umum Nomor 30/PRT/RI/2006 tentang pedoman teknis fasilitas dan aksesibilitas pada bangunan dan lingkungan Bab 1 Pasal 1 ayat (3) aksesibilitas adalah tingkat kemudahan yang disediakan bagi semua orang termasuk penyandang cacat dan lansia guna mewujudkan kesamaan kesempatan dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan.

Muslim (2021) menambahkan bahwa aksesibilitas merupakan suatu ukuran potensial atau kemudahan orang untuk mencapai tujuan dalam suatu perjalanan . Karakteristik sistem transportasi ditentukan oleh aksesibilitas. Sedangkan menurut Muslim (2021) elemen-elemen aksesibilitas adalah:

1. Infrastruktur.
2. Jalan, bandara, jalur kereta api, pelabuhan laut, dan marina.

3. Perlengkapan, meliputi ukuran, kecepatan, jangkauan dari sarana transportasi laut.
4. Faktor-faktor operasional seperti jalur/rute operasi, frekuensi pelayanan dan harga yang dikenakan.

Aksesibilitas adalah ukuran kemudahan yang meliputi waktu, biaya, dan usaha dalam melakukan perpindahan antara tempat-tempat atau kawasan dari sebuah sistem. Salah satu yang menyatakan tinggi rendahnya tingkat aksesibilitas adalah dapat dilihat dari banyaknya sistem dan jaringan yang tersedia pada suatu daerah. “Avianto dan Fauziah” (2020) Menyebutkan fasilitas dan aksesibilitas meliputi toilet, tempat parkir, telepon umum, jalur pemandu, rambu dan marka, pintu, tangga, dan lift bagi penyandang disabilitas dan lanjut usia”. Tingkat dari suatu aksesibilitas pada bidang transportasi khususnya pada jasa bongkar muat, sangatlah berpengaruh pada tingkat optimalisasi kinerja bongkar muat untuk memperlancar arus bongkar muat sehingga faktor kondisi jalan, tata letak dan jarak sangat mempengaruhi dalam aksesibilitas. Aksesibilitas merupakan hal pokok yang sangat penting diperhatikan, mengingat aspek tersebut memberikan pengaruh yang cukup besar untuk para pengguna jasa untuk memilih suatu terminal atau pelabuhan yang dirasa sangat cocok untuk menunjang suatu kegiatan bongkar muat

Semakin baik aksesibilitas yang disediakan oleh operasional pelabuhan atau jasa bongkar muat, maka semakin banyak pengguna jasa yang tertarik datang ke pelabuhan untuk menggunakan jasa bongkar muat. Faktor yang mempengaruhi tinggi atau rendahnya suatu aksesibilitas salah satunya adalah topografi, sebab dapat menjadi penghalang bagi kelancaran untuk mengadakan interaksi pada suatu daerah. Keadaan alam seperti sungai, danau, rawa dan laut juga sangat berpengaruh terhadap perkembangan dan pembangunan perhubungan, pertanian, perikanan, perindustrian, dan kepariwisataan. Sarana dan prasarana yang berada di suatu wilayah berupa jalan, jembatan,

jaringan telekomunikasi, kendaraan, terminal, pelabuhan dan lainnya, dapat memberikan landasan terhadap kelancaran perencanaan dan pelaksanaan pembangunan dalam suatu wilayah, yang menunjang dan mendukung pembangunan secara fisik.

2.1.4 Efektivitas Kinerja Bongkar Muat

A. Pengertian efektivitas

Nur Widyawati (2020) Efektivitas adalah pemanfaatan sumber daya, sarana dan prasarana dalam jumlah tertentu yang secara sadar ditetapkan sebelumnya untuk menghasilkan sejumlah pekerjaan tepat pada waktunya. Berdasar uraian tersebut maka Efektivitas adalah pencapaian tujuan secara tepat dan memiliki tujuan-tujuan yang tepat dari serangkaian alternatif atau pilihan cara dan menentukan pilihan dari beberapa pilihan lainnya. Efektivitas juga diartikan sebagai pengukuran keberhasilan dalam pencapaian tujuan-tujuan yang telah ditentukan. “Kurniawan (2005) Menyebutkan dalam bukunya Transformasi Pelayanan Publik Efektivitas adalah kemampuan melaksanakan tugas, fungsi (operasi kegiatan program atau misi) dari pada suatu organisasi atau sejenisnya yang tidak adanya tekanan atau ketegangan diantara pelaksanaannya”. Efektivitas memiliki arti hasil berhasil atau tepat guna. Efektif merupakan kata dasar, sementara kata sifat dari efektif adalah efektivitas.

B. Pengertian Kinerja

Kinerja merupakan output dari tingkat keberhasilan pelayanan atau penggunaan fasilitas atau peralatan pelabuhan pada suatu periode (waktu tertentu yang ditetapkan) dalam ukuran suatu waktu, satuan berat, ratio perbandingan (presentase) atau satuan lainnya. Kemampuan pelayanan kapal dan barang merupakan kinerja yang diukur dengan mengamati/melihat jumlah muatan atau barang secara rata-rata melewati/melalui dermaga (berth) dan gudang (shed) atau lapangan penumpukan (open storage) dalam satu waktu tertentu.

Kinerja pelabuhan dapat digunakan untuk mengetahui pelayanan pelabuhan kepada pengguna (kapal dan barang), yang tergantung pada waktu pelayanan kapal berada di pelabuhan. Kinerja pelabuhan yang tinggi menunjukkan bahwa pelabuhan dapat memberikan pelayanan yang baik (Ribka R. Plangiten, 2019). Berdasarkan Keputusan Dirjen Perhubungan Laut Nomor UM.002/38/DJPL-2011 telah ditentukan hal hal yang mempengaruhi Operasional pelayanan yang terkait dengan pelabuhan yaitu Waktu tunggu kapal dan juga Produktivitas kerja (T/G/H), karena keduanya sangat berpengaruh dalam bongkar muat di pelabuhan

Waktu tunggu kapal/Waiting Time (WT) adalah waktu tunggu yang dikeluarkan oleh kapal untuk menjalani kegiatan di area perairan pelabuhan, yang bertujuan untuk mendapatkan pelayanan sandar di pelabuhan atau dermaga, guna melakukan aktivitas atau kegiatan bongkar muat barang di suatu pelabuhan.

Berikut akan dijelaskan mengenai sembilan macam waktu pada saat melakukan aktifitas bongkar muat di pelabuhan :

1. Waktu Pelayanan Pemanduan (*Approach Time/AT*) merupakan jumlah waktu terpakai untuk kapal bergerak dari lokasi labuh sampai ikat tali di tambatan atau sebaliknya.
2. Waktu Efektif (*Effective Time/ET*) merupakan jumlah jam bagi suatu kapal yang benar-benar digunakan untuk bongkar muat selama kapal di tambatan.
3. Waktu Terbuang (*Idle Time/IT*) merupakan waktu tidak efektif atau tidak produktif atau terbuang cuma-cuma tanpa perencanaan selama kapal berada di tambatan yang bisa disebabkan oleh faktor cuaca dan peralatan bongkar muat yang trouble atau rusak.
4. Waktu Jeda (*Not Operation Time/NOT*) merupakan waktu jeda, waktu berhenti yang telah direncanakan atau disepakati selama kapal berada di pelabuhan. (Istirahat kerja dan Persiapan bongkar muat).

5. Berth Time (BT) adalah jumlah waktu operasi tambatan untuk melayani kapal
6. Berth Working Time (BWT) adalah waktu untuk bongkar muat selama kapal berada di dermaga.
7. Tingkat Penggunaan Dermaga (Berth Occupancy Ratio/BOR) merupakan perbandingan antara waktu penggunaan dermaga dengan waktu yang tersedia (dermaga siap beroperasi) dalam periode waktu tertentu yang dinyatakan dalam presentase.
8. Turn Around Time (TRT) merupakan waktu tiba atau kedatangan kapal berlabuh jangkar di dermaga serta waktu keberangkatan kapal setelah melakukan kegiatan bongkar muat barang
9. Pastpone Time (PT) adalah waktu tunggu yang disebabkan oleh pengurusan administrasi di pelabuhan.

Produktivitas kerja di pelabuhan, dapat dengan mudah dinilai dengan T/G/H yang disebut Ton/Gang/Hours. Angka T/G/H menandakan jumlah ton yang dapat dibongkar per gang (regu kapal) dalam setiap satu jam. Satu gang terdiri dari pihak PBM yang terdiri dari satu operator crane, foreman dan juga terdiri dari buruh atau TKBM/Tenaga Kerja Bongkar Muat yang bekerja di atas dan dibawah kapal. T/G/H mewakili efektivitas, semakin tingginya nilai T/G/H maka semakin efektif kinerja bongkar muatnya, karena telah melakukan bongkar muat sesuai dengan target yang telah disepakati. Peningkatan produktivitas kinerja antara lain dapat dipengaruhi oleh beberapa indikator seperti berth output, ship output dan gang output. Untuk menentukan pengaruhnya terhadap produktivitas kinerja bongkar muat di pelabuhan.

1. Berth Output, atau disebut juga dengan berth throughput (BTP) merupakan indikator dalam rangka untuk mengetahui banyaknya barang yang diangkut.

2. Ship Output, yang diukur dengan satuan TSHP adalah indikator produktivitas kapal selama melakukan kegiatan bongkar muat barang di lingkungan pelabuhan. TSHP (ton per ship per hour in port) merupakan jumlah barang yang dapat dibongkar atau dimuat dari dan ke atas kapal selama kapal sandar di dermaga.
3. Gang Output, adalah suatu indikator dalam satuan T/G/H (Ton/Gang/Hour) yang digunakan untuk melihat tingkat kemampuan para tenaga kerja selama berlangsungnya kegiatan bongkar muat di pelabuhan.

C. Pengertian Bongkar Muat

Menurut Nur Widyawati (2020) Bongkar muat adalah suatu pemindahan barang dari suatu tempat ketempat lain dan bisa juga dikatakan pembongkaran barang dari kapal ke dermaga lalu ke gudang dan sebaliknya dari gudang ke dermaga kemudian diangkat ke kapal. Pekerjaan membongkar barang dari atas kapal dan menempatkan di dermaga (kade) atau ke dalam tongkang atau sebaliknya, memuat dari atas dermaga atau dalam tongkang dan menempatkan ke atas dek atau ke dalam palka dengan menggunakan derek kapal. Sedangkan menurut Mudayat Haqi (2018) yaitu : “Bongkar muat adalah sebuah rangkaian kegiatan perusahaan terminal untuk melaksanakan pemuatan atau pembongkaran dari dan ke atas kapal”. Pengertian bongkar muat merupakan pemindahan muatan dari dan ke atas kapal untuk ditimbun ke dalam atau langsung diangkut ke tempat pemilik barang dengan melalui dermaga pelabuhan dengan menggunakan alat pelengkap bongkar muat, baik yang berada di dermaga maupun yang berada di kapal itu sendiri.

Berdasarkan PP. No. 17 tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan laut, bongkar muat adalah kegiatan jasa yang bergerak dalam kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal, yang terdiri dari kegiatan *stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving/delivery*.

Menurut Keputusan Menteri No. 25 Tahun 2002 pasal 1 Tentang Pedoman Dasar Perhitungan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat dari dan ke kapal di pelabuhan :

1. Stevedoring adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truck atau memuat barang dari dermaga/tongkang/truck ke kapal sampai dengan tersusun dalam palka dengan menggunakan derek kapal atau derek darat
2. Cargodoring adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali/jala-jala (ex tackle) di dermaga dan mengangkat dari dermaga ke gudang/lapangan selanjutnya menyusun di gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya
3. Receiving/delivery adalah 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.

2.2 Penelitian Terdahulu

Penelitian-penelitian terdahulu berfungsi sebagai acuan dan pendukung untuk melakukan penelitian ini. Penelitian-penelitian terdahulu yang digunakan sebagai acuan dan pendukung adalah penelitian dengan salah satu atau lebih variabel yang sama dengan penelitian ini Sujarweni (2014). Berikut adalah penelitian terdahulu yang dapat dijadikan bahan acuan bagi penelitian ini.

2.2.1 Rujukan jurnal Penelitian Untuk Variabel Keamanan

Pada tabel 2.1 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Penelitian ini berfokus pada Variabel dengan pengaruh Keamanan

Tabel 2.1
Rujukan untuk Variabel Keamanan

Sumber Penelitian	Ima Nurviana dan Nurhidayati (2020), Jurnal Perspektif Bea dan Cukai, Vol. 1, 2020
Judul	Apakah Sertifikasi Standar Keamanan Penting ? Persepsi Perusahaan Authorised Economic Operator
Metode Analisis Data	Menggunakan Metode jenis data Kuantitatif
Variabel Penelitian	Variabel Independen : X1 : Suply Chain X2 : Keamanan Versus Efisien Variabel Dependen : Y : Perdagangan Internasional
Hasil Penelitian	Dari hasil penelitian, sertifikasi keamanan terbukti memiliki pengaruh yang positif terhadap efisiensi <i>supply chain</i> . Sehingga bagi pemerintah terutama DJBC. Sebagai unit in charge dalam pengembangan program AEO sebaiknya terus melakukan sosialisasi baik untuk kalangan perusahaan sebagai sasaran implementasi program AEO maupun dengan kalangan pemerintahan juga sebagai instansi pendukung perdagangan untuk semakin <i>aware</i> terhadap pengaruh AEO bagi supply chain serta pengembangan sehingga dapat mendukung keefektifan implementasi program AEO.
Hubungan dengan Penelitian	Variabel Keamanan dalam jurnal penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel keputusan penumpang dalam penelitian ini.

Sumber: Jurnal yang dipublikasikan di Google Scholar (31 Maret 2021)

2.2.2 Rujukan Jurnal Penelitian Untuk Variabel Fasilitas

Pada tabel 2.2 dijelaskan secara singkat jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Penelitian ini berfokus pada Variabel dengan pengaruh Fasilitas

Tabel 2.2

Rujukan untuk Variabel Fasilitas

Sumber Penelitian	Aminullah Nurdin dan Sumayyah (2021), Jurnal Manajemen Dan Bisnis, Vol. 07, No. 01, 2020
Judul	Pengaruh P Penumpukan Petikemas Memaksimalkan Kapasitas Lapangan Petikemas Terminal Selatan To II PT. Pelabuhan Tanjung Priok
Metode Analisis Data	Menggunakan Metode Penelitian Kuantitatif
Variabel Penelitian	Variabel Independen X : Penataan Petikemas Y : Optimalisasi Kapasitas lapangan petikemas
Hasil Penelitian	Dalam menganalisis pengaruh penataan petikemas (dalam satuan Teus) sebagai variabel X dengan memaksimalkan kapasitas lapangan petikemas TPKS TO 2 PT. Pelabuhan Tanjung Priok sebagai variabel Y. Data yang penulis dapatkan dengan cara survey langsung meninjau lapangan yang bisa digunakan atau tidak bisa digunakan. Dengan koefisien sebesar 0,59 berarti menunjukkan adanya hubungan yang cukup kuat positif sempurna, dimana hubungan penataan penumpukan petikemas dalam memaksimalkan kapasitas lapangan penumpukan. Analisis Koefisien Determinasi $Kd = r^2 \times 100\%$ Dimana $Kd =$ Koefisien Determinasi $r =$ Koefisien Korelasi Maka perhitungannya sebagai

	berikut: $Kd = (0.595)^2 \times 100\%$ $Kd = 0.354025 \times 100\%$ $Kd = 35.40\%$ Hal ini berarti selama ini besarnya kontribusi penumpukan petikemas (teus) terhadap kapasitas maksimal (teus) sebesar 35.40%, sedangkan sisanya 64.6% dipengaruhi oleh variable lain
Hubungan dengan Penelitian	Variabel Fasilitas dalam jurnal Penelitian Terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel Fasilitas dalam penelitian ini.

Sumber: Jurnal yang dipublikasikan di Google Scholar (31 Maret 2021)

2.2.3 Rujukan Jurnal Penelitian Untuk Variabel Aksesibilitas

Pada tabel 2.3 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Penelitian ini berfokus pada Variabel dengan pengaruh Aksesibilitas

Tabel 2.3

Rujukan Untuk Variabel Aksesibilitas

Sumber Penelitian	Mohamad Bagus (2021), Jurnal Visi Manajemen Vol 6 No 1 2021
Judul	Pengaruh Atraksi, Aktivitas, Amenitas dan Aksesibilitas Terhadap Kepuasan Wisatawan di Taman Nusa Bali
Metode Analisis Data	Menggunakan analisis Deskriptif dan analisis statistik Kuantitatif
Variabel Penelitian	Variabel Independen X1 : Atraksi X2 : Aktivitas X3 : Amenitas Variabel Dependen Y : Kepuasan Wisatawan

Hasil Penelitian	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara variabel atraksi (X1), aktivitas (X2), amenitas (X3), dan aksesibilitas (X4), terhadap kepuasan wisatawan (Y) di Taman Nusa Bali. Maka hasil uji analisis regresi berganda menunjukkan nilai F yang signifikan, dengan nilai korelasi determinasi adjusted R2 square sebesar 0,604. Hal ini menunjukkan bahwa semua atraksi, aktivitas, amenitas dan aksesibilitas mempengaruhi secara nyata terhadap kepuasan wisatawan secara bersama-sama dengan keratan hubungan sebesar 60,4%.
Hubungan dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal penelitian terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel aksesibilitas.

Sumber: Jurnal yang dipublikasikan di *google scholar*

2.2.4 Rujukan jurnal penelitian Untuk Variabel *Efektivitas Kinerja Bongkar Muat*

Pada tabel 2.4 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Penelitian ini berfokus pada Variabel dengan pengaruh *Efektivitas kinerja Bongkar Muat*.

Tabel 2.4

Rujukan Untuk Variabel *Efektivitas Kinerja Bongkar Muat*

Sumber Penelitian	Nur widyanti dan Erlie Hinriyani (2020), Majalah Ilmiah Bahari Jogja, Vol. 18, No. 1, Februari 2020
Judul	Analisis Keterlambatan dan Efektivitas Kinerja Bongkar Muat Petikemas Terhadap Pendapatan Terminal Mirah
Metode	Analisis Regresi Linier Berganda

Analisis data	
Variabel Penelitian	Variabel Independen X1 : Keterlambatan X2 : efektivitas Kinerja Bongkar Muat Variabel Dependen Y : Pendapatan
Hasil Penelitian	Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel keterlambatan (X1) memiliki hubungan yang signifikan dan positif terhadap pendapatan (Y). Hal ini berarti semakin tinggi keterlambatan maka pendapatan akan semakin meningkat. Variabel Efektivitas kinerja bongkar muat (X2) memiliki hubungan yang signifikan dan positif terhadap pendapatan (Y). Hal ini berarti semakin efektif kinerja bongkar muat maka pendapatan akan semakin meningkat. Secara bersama-sama (simultan) memiliki hubungan yang signifikan terhadap variabel dependen yaitu pendapatan (Y). Hal ini dibuktikan dengan nilai signifikan Fhitung 39,223 lebih besar dari Ftabel 3,27 dan tingkat signifikansi 0,000 lebih kecil dari <i>alpha</i> 0,05
Hubungan dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal penelitian terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel Efektivitas Kinerja Bongkar Muat

Sumber: Jurnal penelitian yang Dipublikasikan

2.2.5 Rujukan Jurnal Penelitian Untuk Variabel *Efektivitas Kinerja Bongkar Muat*

Pada tabel 2.4 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Penelitian ini berfokus pada Variabel dengan pengaruh *Efektivitas kinerja Bongkar Muat*.

Tabel 2.5

Rujukan Untuk Variabel *Efektivitas Kinerja Bongkar Muat*

Sumber Penelitian	Ari Soeti Yani dan Apriady (2018),Jurnal Bisnis Dan Manajemen Vol. 12, No. 3 September 2018 Hal. 341 - 350
Judul	Pengaruh Fasilitas Dan Sarana Penunjang Terhadap Efektivitas Kegiatan Bongkar muat Serta Dampaknya Terhadap Peningkatan Kinerja Kapal Di PT. Pelindo II (Persero) Cabang Sunda Kelapa
Metode Analisis Data	Analisis Linier Berganda
Variabel Penelitian	Variabel Independen X1 : Fasilitas XII : sarana penunjang Variabel Dependen Y : Efektivitas Kegiatan Bongkar Muat
Hasil Penelitian	(a) Hasil pengujian hipotesis pertama ditemukan bukti empiris bahwa secara parsial, Yard Occupacy Ratio mempunyai pengaruh yang tidak signifikan terhadap Berth Occupacy Ratio. Arah pengaruh yang diberikan adalah pengaruh negatif, yang berarti pengaruhnya tidak searah. (b) Hasil pengujian hipotesis kedua ditemukan bukti empiris bahwa secara parsial,Shed Occupacy Ratiomempunyai pengaruh yang signifikan terhadap Berth Occupacy Ratio. Arah pengaruh yang diberikan adalah pengaruh positif, yang berarti pengaruhnya

	<p>searah.</p> <p>(c) Hasil pengujian hipotesis ketiga ditemukan bukti empiris bahwa secara parsial, Yard Occupancy Ratio mempunyai pengaruh yang tidak signifikan terhadap Turn Round Time. Arah pengaruh yang diberikan adalah pengaruh negatif, yang berarti pengaruhnya tidak searah.</p> <p>(d) Hasil pengujian hipotesis keempat ditemukan bukti empiris bahwa secara parsial, Shed Occupancy Ratio mempunyai pengaruh yang tidak signifikan terhadap Turn Round Time. Arah pengaruh yang diberikan adalah pengaruh negatif, yang berarti pengaruhnya tidak searah.</p> <p>(e) Hasil pengujian hipotesis kelima ditemukan bukti empiris bahwa secara parsial, Berth Occupancy Ratio mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap Turn Round Time di Pelabuhan sunda kelapa. Arah pengaruh yang diberikan adalah pengaruh positif, yang berarti pengaruhnya searah.</p> <p>(f) Hasil pengujian hipotesis keenam ditemukan bukti empiris bahwa secara simultan Yard Occupancy Ratio dan Berth Occupancy Ratio berpengaruh signifikan terhadap Turn Round Time di Pelabuhan sunda kelapa.</p> <p>(g) Hasil pengujian hipotesis ketujuh ditemukan bukti empiris bahwa secara simultan Shed Occupancy Ratio dan Berth Occupancy Ratio berpengaruh signifikan terhadap Turn Round Time di Pelabuhan sunda kelapa</p>
<p>Hubungan dengan Penelitian</p>	<p>Dari kesimpulan jurnal penelitian terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulisan yaitu variabel Efektivitas Kinerja Bongkar Muat.</p>

Sumber: Jurnal yang dipublikasikan di Google Scholar (31 Maret 2021)

2.3 Hipotesis

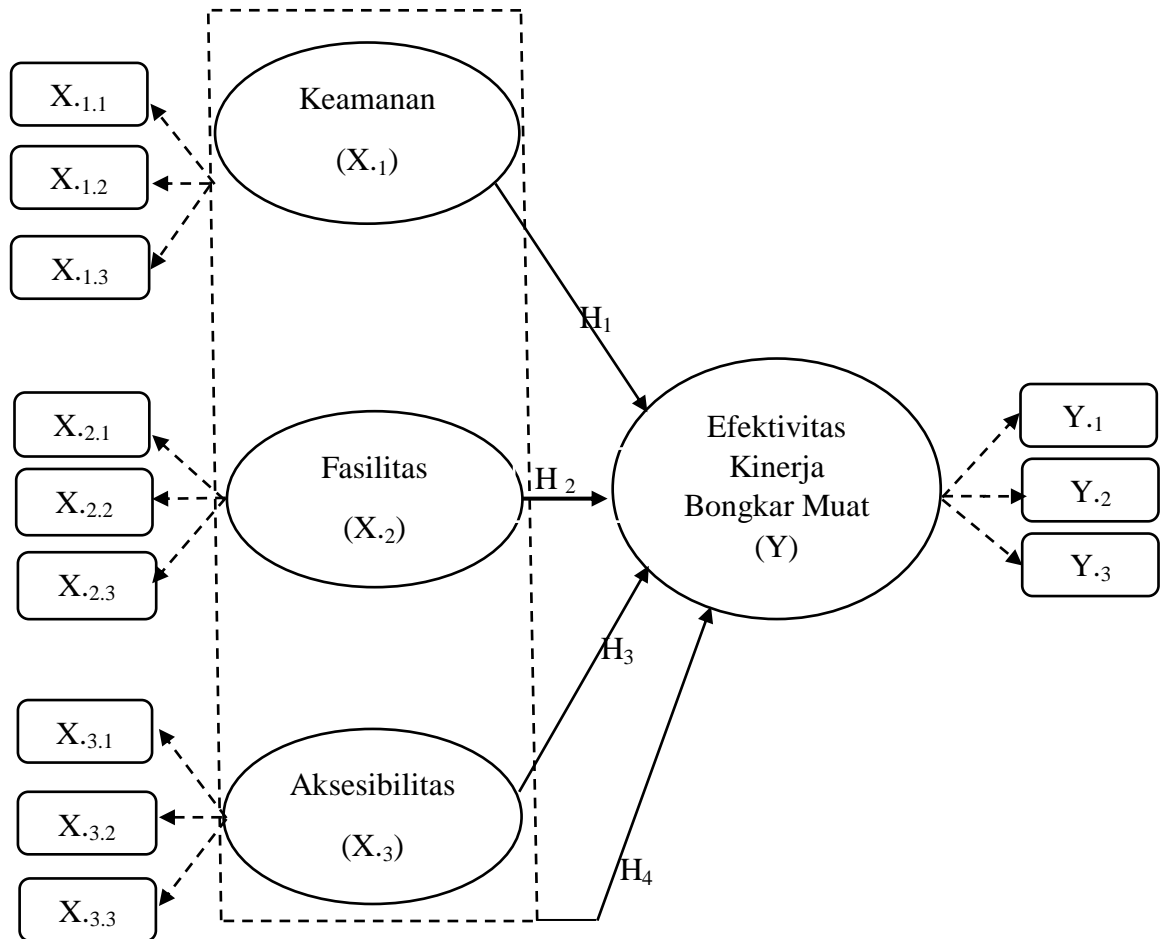
“Hipotesis adalah jawaban yang bersifat sementara terhadap rumusan masalah penelitian, dimana rumusan masalah penelitian telah dinyatakan dalam bentuk pernyataan (Sugiono, 2016). Hipotesis ilmiah mencoba mengutarakan jawaban sementara terhadap masalah yang akan diteliti. Hipotesis menjadi teruji apabila semua gejala yang ditimbulkan bertentangan dengan hipotesis tersebut..Hipotesis selalu mengambil bentuk pernyataan (declarative) dengan menghubungkan secara umum maupun khusus-variabel satu dengan variabel lain. Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap tujuan penelitian yang diturunkan dari kerangka pemikiran yang telah dibuat (Sujarweni, 2014). Hipotesis selalu mengambil bentuk kalimat pernyataan dan menghubungkan secara umum maupun khusus variabel yang satu dengan yang lainnya.

Pada penelitian ini menggunakan hipotesis yang merupakan dugaan sementara yang berfungsi sebagai pedoman untuk mempermudah dalam penelitian ini. Hipotesis dari penelitian ini meliputi :

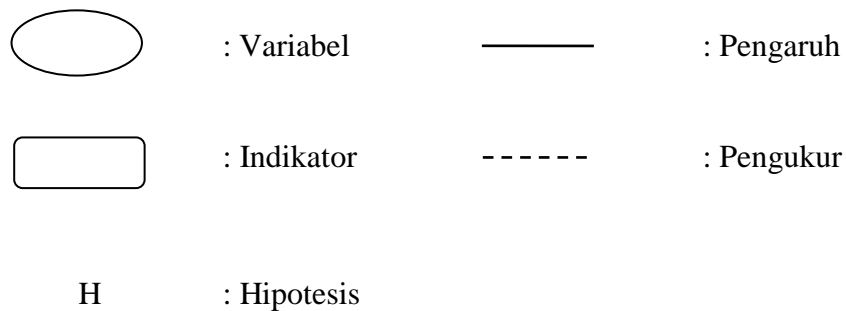
- H1 : Diduga faktor keamanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap efektivitas kinerja bongkar muat di Terminal Jamrud Surabaya.
- H2 : Diduga faktor fasilitas berpengaruh positif dan signifikan terhadap efektivitas kinerja bongkar muat di Terminal jamrud Surabaya.
- H3 : Diduga faktor aksesibilitas berpengaruh positif dan signifikan terhadap efektivitas kinerja bongkar muat di Terminal Jamrud surabaya.
- H4 : Diduga faktor keamanan, fasilitas, dan aksesibilitas secara simultan berpengaruh positif dan signifikan terhadap efektivitas kinerja bongkar muat di Terminal Jamrud Surabaya.

2.4 Kerangka pemikiran

Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran



Keterangan :



1. Keamanan (X₁) Menurut Dian Artati DKK 2019

Indikator – indikator Keamanan adalah :

- a. Aman dari segi kecelakaan (X.1.1)
- b. Aman dari tindak kriminal (X.1.2)
- c. Aman dari kerusakan barang (X.1.3)

2. Fasilitas (X.2) Menurut Heru Suprpto 2014

- a. Fasilitas utama (X.2.1)
- b. Fasilitas penunjang (X.2.1)
- c. Fasilitas darurat (X.2.3)

3. Aksesibilitas (X.3) Menurut Mohamad Bagus 2021

- a. Kondisi jalan (X.3.1)
- b. Tata letak (X.3.2)
- c. Jarak (X.3.3)

4. Efektivitas Kinerja Bongkar Muat (Y) Menurut Nur Widyawati 2020

Indikator – indikator Efektivitas adalah :

- a) Pencapaian Tujuan (Y.1)
- b) Kecepatan Bongkar Muat (Y.2)
- c) Kualitas Kerja (Y.3)