

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka dan Penelitian Terdahulu

2.1.1 Pendapatan Pelabuhan

Pendapatan (*Revenue*) dapat didefinisikan secara umum sebagai hasil dari suatu perusahaan. Pendapatan adalah darah kehidupan dari suatu perusahaan. Mengingat pentingnya sangat sulit mendefinisikan pendapatan sebagai unsur akuntansi pada dirinya sendiri. Pada dasarnya pendapatan adalah kenaikan laba. Seperti laba pendapatan adalah proses arus penciptaan barang atau jasa oleh suatu perusahaan selama suatu kurun waktu tertentu. Umumnya, pendapatan dinyatakan dalam satuan uang. Dari pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa pendapatan adalah suatu jumlah yang diperoleh dari hasil penjualan barang atau jasa yang dilakukan oleh dalam suatu usaha. (Christina Menuk, 2016)

Pendapatan pelabuhan merupakan segala aktivitas dimana yang mengakibatkan adanya aliran masuk ataupun menciptakan peningkatan pada aktiva oleh suatu bidang usaha khususnya pelabuhan. Tarif pelayanan jasa pelabuhan terdiri dari tarif pelayanan jasa kapal, tarif pelayanan jasa barang, tarif pelayanan jasa alat, dan tarif pelayanan jasa kepelabuhan lainnya. (Christina Menuk, 2016)

Jenis-jenis pendapatan menurut Christina Menuk (2016) adalah sebagai berikut :

1. Pendapatan operasi yaitu pendapatan sebelum dikurangi penjualan return dan potongan penjualan. Pendapatan operasi dapat diperoleh dari dua sumber yaitu penjualan kotor (penjualan sebagaimana tercantum dalam faktur atau jumlah awal pembebanan dan penjualan bersih adalah penjualan kotor dikurangi return penjualan ditambah dengan potongan penjualan lain-lain.
2. Pendapatan non operasi yaitu pendapatan diperoleh dari dua sumber yaitu pendapatan bunga adalah pendapatan yang diterima

perusahaan karena telah meminjamkan uangnya kepada pihak lain dan pendapatan sewa adalah pendapatan yang diterima perusahaan karena telah menyewakan aktivitya untuk perusahaan lain.

Menurut Raka Argiansyah (2016) merumuskan pengertian pendapatan adalah suatu aliran masuk atau kenaikan lain aktiva suatu badan usaha atau pelunasan utang (atau kombinasi dari keduanya) selama suatu periode yang berasal dari penyerahan atau pembuatan barang, penyerahan jasa, atau dari kegiatan lain yang merupakan kegiatan lain yang merupakan kegiatan utama adalah usaha. Pendapatan pelabuhan merupakan segala aktivitas dimana yang mengakibatkan adanya aliran masuk ataupun menciptakan peningkatan pada aktiva oleh suatu bidang usaha khususnya pelabuhan. Serta mengemukakan bahwa tarif jasa pelayanan jasa pelayanan terdiri dari tarif pelayanan jasa kapal, tarif pelayanan jasa barang, tarif pelayanan jasa penumpang, tarif pelayanan jasa alat, dan tarif pelayanan jasa kepelabuhanan lainnya.

Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan (Christina Menuk, 2016)

1. Produk

Salah satu tugas utama dari manajemen penjualan adalah desain produk yaitu mereka merupakan pemberi saran perbaikan yang diperlukan desain produk dengan akibat dari keluhan para pelanggan.

2. Harga

Jumlah uang yang harus dibayarkan konsumen untuk mendapatkan suatu produk dengan akibat dari keluhan pelanggan.

3. Distribusi

Prantara barang dari produsen ke konsumen, semakin luas pendistribusiannya maka akan mempengaruhi penjualan suatu produk.

4. Promosi

Kegiatan yang dilakukan perusahaan dengan tujuan utama menginformasikan, mempengaruhi dan mengingatkan agar memilih program atau produk yang di berikan perusahaan.

Pendapatan Pelabuhan

Pelayanan jasa fasilitas terbagi menjadi dua yakni fasilitas pokok dan fasilitas penunjang (*ancillary service*). Fasilitas pokok ditunjukkan terutama untuk pelayanan kapal, barang, dan penumpang. Fasilitas penunjang meliputi pelayanan umum, persewaan tanah dan bangunan/perkantoran, air untuk kapal, tenaga listrik, perparkiran, dan pas pelabuhan.

Produksi fasilitas pokok untuk kapal (MD Bakri, 2019), meliputi :

1. Jasa keselamatan navigasi (*port dues*) dipungut atas pemakaian fasilitas berlayar berupa alur, *vessel traffic control*, *break waters*, pasukan pemadam kebakaran, pengawasan pencemaran laut, dan sekuriti maritim.
2. Jasa labuh (*anchorage*) dikenakan atas pemanfaatan area labuh jangkar ketika tiba, menunggu, atau berangkat.
3. Jasa pemanduan (*pilotage*) dikenakan atas pemakaian jasa personel pandu laut dan/atau pandu bandar.
4. Jasa tunda (*towage*) dikenakan atas pemakaian kapal tunda ketika kapal *mooring*, *shifting*, dan *unmooring*.
5. Jasa pengepilan (*mooring/unmooring*) dikenakan atas pemakaian tenaga gang pengikat/pelepas tali kapal (*mooring gang*).
6. Jasa tambat (*berthage*) dikenakan atas pemakaian fasilitas sandar, tambatan, *jetty*

Produksi fasilitas pokok untuk kargo (I Endrawijaya, 2020), meliputi :

1. Jasa dermaga (*wharfage*) dikenakan atas barang melintas dermaga.

2. Jasa bongkar muat (*cargo handling*) dikenakan atas kegiatan bongkar, menggeser muatan di atas kapal, dan memuat.
3. Jasa transfer ke gudang (*quay transfer*) dikenakan atas pemindahan barang dari/ke tempat penumpukan gudang atau lapangan.
4. Jasa pergerakan ekstra (*extra movement*) dikenakan atas gerakan ekstra barang di tempat penumpukan.
5. Jasa serah terima (*receiving/delivery*) dikenakan atas gerakan menurunkan/menaikkan barang dari/ke atas truk di sisi gudang.
6. Jasa gudang/lapangan (*storage*) dikenakan atas pemakaian ruang penumpukan.
7. Jasa persewaan alat (*handling equipment fee*) sewa pemakaian alat mekanis dari/atau non mekanis.

2.1.2 Pengertian Dwelling Time

Minto Basuki, (2016) Dwelling Time pelabuhan dapat diartikan sebagai waktu yang dibutuhkan bagi container untuk ditimbun ditempat penimbunan sementara di area pelabuhan, dihitung sejak barang impor dibongkar dari kapal sampai dikeluarkan dari TPS. Oleh karena itu, setiap masalah yang terjadi pada komponen dwelling time berpotensi untuk meningkatkan dwelling time dipelabuhan. Wajar apabila dalam suatu sistem muncul sebuah permasalahan, namun jika masalah yang sama terjadi dan terulang lagi dengan konsekuensi yang sama atau justru lebih buruk maka hal itu sangat ironis terutama bagi organisasi yang sudah menerapkan prinsip-prinsip manajemen.

Prinsip-prinsip manajemen antara lain adalah perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, pengawasan dan pengendalian serta evaluasi dan tindak lanjut. Dalam tahap pengawasan dan pengendalian, masalah yang timbul segera dicatat dan ditangani sesuai dengan prosedur preventif. Selanjutnya dalam tahap evaluasi dan tindak lanjut, maka masalah tersebut akan dianalisis untuk menentukan langkah antisipatif yang diterapkan pada periode sistem berikutnya atau akan ditentukan

langkah preventif yang lebih optimal untuk mengurangi dampak yang ditimbulkan. Selain manajemen yang kurang optimal, kemungkinan perulangan masalah bisa terjadi apabila yang diatasi hanya sumber permasalahan pertama, bukan akar dari permasalahan utama.

Pengertian Petikemas

Petikemas secara umum dapat digambarkan sebagai gudang yang dapat dipindahkan (*removable warehouse*) yang digunakan untuk mengangkut barang merupakan perangkat perdagangan dan sekaligus juga merupakan komponen dari pada sistem pengangkutan. Menurut Meyti Hanna (2019) Petikemas adalah semua media yang didalamnya dapat dimasukkan sesuatu barang atau tempat mengisi barang, digunakan untuk mengangkut barang, merupakan komponen dari pada sistem pengangkutan dan dapat digunakan berulang kali. Petikemas merupakan salah satu suatu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali dan dipergunakan untuk menyimpan sekaligus mengangkut muatan yang ada di dalamnya.

Jenis – jenis petikemas antara lain sebagai berikut :

1. *Dry Cargo Container*

Jenis petikemas ini digunakan untuk mengangkut muatan umum atau bisa disebut *general cargo* yang terdiri dari berbagai jenis barang dagangan kering yang sudah dikemas dalam *commodity packing* yang tidak memerlukan penanganan khusus.

2. *Reefer Container*

Jenis petikemas ini digunakan untuk mengangkut barang yang harus diangkut dalam keadaan beku seperti ikan segar, daging hewan.

3. *Bulk Container*

Jenis petikemas ini digunakan untuk mengangkut muatan curah (*cargo*), seperti beras, gandum yang tidak dikemas. Konstruksinya tidak menggunakan pintu biasa melainkan hanya bukaan kecil

dibagian bawah belakang untuk membongkar muatan curah tersebut. Sedangkang untuk pemuatan barang di curahkan melalui bukaan yang ada pada atap petikemas.

4. *Open Side Container*

Petikemas jenis ini mempunyai pintu yang berada di bagian samping memanjang sepanjang petikemas, tidak diberi pintu sebagaimana jenis lainnya melainkan hanya terpal saja guna melindungi muatan dari pengaruh cuaca. Kegunaan petikemas jenis ini seperti mesin dan alat berat lainnya.

5. *Soft Top Container*

Petikemas jenis ini terbuka bagian atasnya dari bagian itulah biasanya muatan diletakkan dan diambil. Bagian atasnya biasanya ditutup dengan terpal untuk melindungi dari pengaruh cuaca, petikemas ini biasanya digunakan untuk barang – barang yang tingginya melebihi ketinggian petikemas tersebut.

6. *Open Top-Open Side Container*

Petikemas ini hanya berupa geladak dengan empat tinggi sudut dan empat set lubang untuk memasukkan *locking pin*. Petikemas ini digunakan untuk pengapalan barang berat yang tidak memerlukan perlindungan terhadap pengaruh cuaca.

7. *Tank Container*

Jenis petikemas ini berupa tanki baja berkapasitas 4000 galon (kl. 15.140 liter) yang dibangun di dalam kerangka petikemas jenis *open side*. Petikemas ini digunakan untuk mengapalkan bahan kimia atau bahan cair lainnya.

8. *Flat Rack Container*

Jenis petikemas ini hampir berupa alas saja tapi memiliki dua sekat yang terdapat di muka dan belakang, berfungsi untuk memuat

barang atau muatan seperti *head truck*, *dump truck*, dan muatan yang tidak dapat dimasukkan dalam *dry cargo container*.

2.1.3 Efektivitas Kinerja Bongkar Muat

A. Efektivitas

Menurut Abdurahmat (2008), Efektivitas adalah pemanfaatan sumber daya, sarana dan prasarana dalam jumlah tertentu yang secara sadar ditetapkan sebelumnya untuk menghasilkan sejumlah pekerjaan tepat pada waktunya. Berdasarkan uraian diatas maka pengertian efektivitas adalah pencapaian tujuan secara tepat atau memilih tujuan-tujuan yang tepat dari serangkaian alternatif atau pilihan cara dan menentukan pilihan dari beberapa pilihan lainnya. Efektifitas bisa juga diartikan sebagai pengukuran keberhasilan dalam pencapaian tujuan-tujuan yang telah ditentukan.

B. Kinerja

Menurut Nur Widyawati (2020), 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 (presentase) atau satuan lainnya. Kemampuan pelayanan kapal dan barang merupakan kinerja operasional yang dapat diukur dengan melihat jumlah muatan atau barang yang secara rata-rata melewati/melalui dermaga (*berth*) dan gudang (*shed*) atau lapangan penumpukan (*open storage*) dalam satu waktu tertentu.

C. Bongkar Muat

Menurut Dirk Koleangan, pengertian kegiatan Bongkar Muat adalah kegiatan memindahkan barang – barang dari alat angkut darat, dan untuk melaksanakan kegiatan pemindahan muatan tersebut dibutuhkan tersedianya fasilitas atau peralatan yang memadai dalam suatu cara atau prosedur pelayanan. Menurut Nur Widyawati (2020) Bongkar muat adalah suatu pemindahan barang dari suatu tempat ke tempat lain dan

bisa juga dikatakan pembongkaran barang dari kapal ke dermaga lalu ke gudang dan juga sebaliknya dari gudang ke dermaga kemudian diangkat ke kapal. Pekerjaan membongkar barang dari atas dek atau palka dan menempatkannya ke atas dermaga (kade) atau tongkang dan menempatkannya 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 pekerjaan membongkar barang dari atas dek atau palka dan menempatkannya ke atas dermaga (kade) atau ke dalam tongkang atau kebalikannya, memuat dari atas dermaga atau dalam tongkang dan menempatkannya ke atas dek atau ke dalam palka dengan menggunakan derek kapal.

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 33 (2001 ; 5) Kegiatan Bongkar Muat adalah kegiatan bongkar muat barang dari dan atas ke kapal meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermaga di 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*).

Bongkar Muat Menurut PP. No. 17/1988 didefinisikan sebagai : “Suatu kegiatan jasa yang bergerak yang membongkar ataupun memuat benda atau barang baik dari kapal atau ke kapal yang meliputi 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*, 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.

2. *Cargodoring*, pekerjaan melepaskan barang dari tali/jala-jala (*eks tackle*) di dermaga dan mengangkat dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan selanjutnya menyusun di gudang lapangan atau sebaliknya.
3. *Receiving/deliveri*, 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.

Di dalam Keputusan Menteri No. 25 Tahun 2002 menyebutkan bahwa kegiatan bongkar muat dibedakan menjadi :

1. Bongkar muat *direede* adalah pekerjaan membongkar dari kapal yang tidak bersandar di dermaga ke tongkang di lambung kapal selanjutnya mengeluarkan dari tali/jala-jala (*eks tackle*) dan menyusun di tongkang serta membongkar dari tongkang ke dermaga atau sebaliknya.
2. Bongkar muat langsung ke atau dari dermaga (*kade lossing/loading*) adalah pekerjaan membongkar muatan atau barang dari kapal langsung ke dermaga dan selanjutnya mengeluarkan dari tali/jala-jala (*eks tackle*) serta menyusun di truk/tongkang atau sebaliknya.

2.1.4 Teknologi

A. Pengertian Teknologi

Seiring dengan perkembangan dan kemajuan zaman, pengertian teknologi menjadi semakin meluas, sehingga saat ini teknologi merupakan sebuah konsep yang berkaitan dengan jenis penggunaan dan pengetahuan tentang alat dan keahlian, dan bagaimana alat teknologi dapat memberi pengaruh pada kemampuan manusia untuk mengendalikan dan mengubah sesuatu yang ada di sekitarnya. Teknologi

adalah ilmu yang menyelidiki cara kerja di dalam teknik, dan juga ilmu pengetahuan yang digunakan dalam pabrik dan industri. Oleh karena itu teknologi juga disebut sebagai cabang ilmu pengetahuan yang berkenaan dengan industri bangunan dan mesin-mesin dan sebagainya. Dibutuhkan teknologi untuk membantu meningkatkan produksi karena dengan adanya teknologi, maka proses produksi menjadi lebih efektif dan efisien sehingga output yang diperoleh lebih berkualitas. Namun, tanpa menggunakan teknologi yang canggih, hal tersebut akan mustahil tercapai (Lisda Rahmasari, 2017). Semakin canggih teknologi yang digunakan akan semakin meningkatkan produktifitas, hasilnya lebih meningkatkan produksi, yang di dalamnya tersirat kesimpulan bahwa masyarakat akan memperoleh penghasilan yang lebih tinggi.

Teknologi adalah proses yang meningkatkan nilai tambah, proses tersebut menggunakan dan menghasilkan suatu produk, produk yang dihasilkan tidak terpisah dari produk lain yang telah ada dan karena itu menjadi bagian integral dari suatu sistem. Jadi dapat disimpulkan teknologi adalah pengetahuan manusia tentang bagaimana menggabungkan sumber daya untuk memproduksi produk yang diinginkan, untuk memecahkan masalah, memenuhi kebutuhan, atau memenuhi keinginan, termasuk metode teknis, ketrampilan, proses, teknik, alat dan bahan baku. Teknologi juga sebagai perkembangan suatu media atau alat yang dapat digunakan dengan lebih efisien guna memproses serta mengendalikan suatu masalah. (AB Arif, 2018)

Kehandalan yang dimiliki teknologi peralatan angkat-angkut pada kegiatan operasi pelabuhan merupakan tolak ukur daya tahan (*endurance*) alat untuk dapat dioperasikan tanpa gangguan/kejadian yang berarti dan kemudahan melakukan pemulihan gangguan dalam dimensi waktu, diekspresikan secara kuantitatif dalam formula *Mean Time Between Failure* dan diformulasikan sebagai *Mean Time To Repair*. Sumber daya yang dimanfaatkan untuk menunjang tercapainya kinerja bongkar muat yang baik adalah tenaga kerja bongkar muat yang terampil berpasangan dengan peralatan (*handling equipment*).

B. Alat Bongkar Muat

Dalam penelitian ini alat teknologi yang digunakan untuk menunjang proses bongkar muat adalah :

1. *Rubber Tyred Gantry Crane*

Jenis RTG lebih banyak digunakan karena alasan operasional, lebih luwes dalam oleh gerak (*manoeuver*), dan mudah bergerak menjelajahi seluruh terminal. RTG mampu melayani lima sampai enam *rows* dalam setiap blok dengan ketinggian samapai lima *stack* atau *one – over four*. Pada setiap blok tersedia satu jalur *roadway* untuk *head truck – chassis* pengangkut petikemas yang dimuat (*lift on*) atau diturunkan (*lift off*) dengan menggunakan RTG. Mobilitas RGT mencapai 5,5 – 9 km/jam ; kecepatan angkat (*hoist speed*) antara 9 – 23 meter/menit dengan beban, dan 18 – 49 meter/menit tanpa beban. Total angka sebanyak 18 – 23 box/jam.

2. *Reach Stacker*

Alat angkat ini disebut *reach stacker*. Dirancang sebagai *yard crane* yang mobilitasnya melebihi *top loader*. Boom *telescopic* dilengkapi *spreader* dapat menjangkau sampai dengan 3 *rows* dengan ketinggian 5 *stack*. Kelebihan alat in lagi adalah *spreader* dapat berputar 90⁰ sehingga dapat mengangkat petikemas dalam posisi melintang maupun membujur. Pada perlintasan relatif sempit yang hanya selebar ukuran petikemas dan badan *reach stacker* sekitar 4,5 meter, dapat dilewati. Melayani *lift on* atau *lift off* ke dan dari atas trailer dapat dilakukan dari arah sisi kiri atau kanan dan dari arah belakang jika diperlukan.

3. *Head Truck dan Chassis*

Kegiatan – kegiatan *ship operation, quay transfer operation, yard operation, dan receipt/delivery operation* sangat tergantung pada lini penghubungan satu sama lain yakni kegiatan *haulage* dengan menggunakan pasangan *head truck – chassis*. Alat ini menjebatani

berbagai lokasi kegiatan (*spots*) di terminal, dari dan ke dermaga, CFS, lapangan, depot, bahkan ikut bersama kapal *ro-ro*.

4. *Forklift*

Di antara semua jenis *lift truck* seperti *front-end loader* atau *top loader*, *wheel loader*, dan *reach stacker*, *forklift truck* adalah yang paling populer karena dapat digunakan serba guna di terminal umum atau khususm cukup dengan menyesuaikan alat bantu (*attachments*). Di terminal petikemas, *forklift* berkapasitas angkat antara 12-50 ton banyak disediakan sebagai *back up system* yang selalu siap mengisi kekurangan jumlah alat jenis *forklift*. *Forklift* yang dioperasikan pada kegiatan *lift on* dan *lift off*, atau di CFS sambil maju memasukkan garpu angkatannya ke dalam packets yang disediakan di sisi dasar petikemas, lalu mengangkat, meletakkan, kemudian mundur untuk melepaskan.

2.2 Penelitian Terdahulu

Untuk mengadakan penelitian, tidak terlepas dari penelitian yang dilakukan oleh penelitian terdahulu dengan tujuan untuk memperkuat hasil penelitian yang sedang dilakukan, selain itu hal ini juga bertujuan untuk membandingkan dengan penelitian yang dilakukan sebelumnya. Berikut ringkasan hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh peneliti selama melakukan penelitian.

2.2.1 Rujukan Jurnal Penelitian Untuk Variabel *Pendapatan Pelabuhan*

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

Tabel 2.1

Rujukan Untuk Variabel *Pendapatan Pelabuhan*

| | |
|-----------------------------------|--|
| Sumber Penelitian | Syena Riana Putri, Fikri Hamidy (2019), Vol 7. No 3 November 2019 |
| Judul | Sistem Informasi Manajemen Atas Pendapatan Pelabuhan |
| Metode Analisis Data | Analisis Regresi Linier Sederhana |
| Variabel Penelitian | Variabel X: Diterima Variabel Y: Y: Jumlah Pertanyaan |
| Hasil Penelitian | Sistem yang telah dianalisis dan didesain secara rinci dan menggunakan suatu teknologi yang telah diseleksi, selanjutnya sistem dapat diimplementasikan (diterapkan). Tahap implementasi sistem merupakan tahap dimana sistem siap untuk dioperasikan. |
| Hubungan dengan Penelitian | Dari kesimpulan jurnal penelitian ini sistem informasi pendapatan dapat melakukan pengelolaan data, proses transaksi, dan SPV dapat melihat dan laporan secara online melalui web sehingga akan memudahkan pekerjaan karyawan PT.PELINDO II Persero Pelabuhan Panjang karena sistem sudah terkomputerisasi dan dapat digunakan dengan mudah. |

Sumber: Jurnal Penelitian yang Dipublikasikan.

2.2.2 Rujukan Jurnal Penelitian Untuk Variabel *Dwelling Time*

Pada tabel 2.2 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Penelitian ini berfokus pada Variabel *Dwelling Time*

Tabel 2.2

Rujukan Untuk Variabel *Dwelling Time*

| | |
|--------------------------|---|
| Sumber Penelitian | Raka Argiansyah Arya Narindra dan Mochammad Al Musadieg Supriono (2016), Administrasi Bisnis, Vol. 41 |
|--------------------------|---|

| | |
|-----------------------------------|--|
| | No. 1 Desember 2016 |
| Judul | Analisis Pengaruh Dwelling Time Terhadap Pendapatan Pelabuhan |
| Metode Analisis Data | Analisis Regresi Linier Sederhana |
| Variabel Penelitian | Variabel X: Pre Clearance, Custom Clearance, dan Post Clearance Variabel Y: Y: Pendapatan Pelabuhan |
| Hasil Penelitian | Berdasarkan hasil perhitungan statistik uji t dapat diketahui bahwa terdapat pengaruh positif yang signifikan dari <i>dwelling time</i> (X) terhadap pendapatan pelabuhan (Y). Adanya pengaruh positif tersebut dapat dikatakan bahwa apabila semakin lama <i>dwelling time</i> maka pendapatan pelabuhan akan meningkat, khususnya pada sisi biaya penumpukan. Hal ini ditunjukkan oleh koefisien <i>dwelling time</i> sebesar 1,933E9 dengan nilai sig.t sebesar 0,04 kurang dari taraf signifikansi yang ditentukan ($\alpha=0,05$). Berdasarkan uji t yang telah dilakukan, maka hipotesis yang menyatakan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara <i>dwelling time</i> (X) terhadap Pendapatan Pelabuhan (Y) dapat diterima. |
| Hubungan dengan Penelitian | Dari kesimpulan jurnal penelitian ini dilakukan untuk mengetahui variable yang dapat mempengaruhi pendapatan pelabuhan. |

Sumber: Jurnal Penelitian yang Dipublikasikan

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

Pada tabel 2.3 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Penelitian ini berfokus pada Variabel dengan pengaruh *Efektivitas Kinerja Bongkar Muat*

Tabel 2.3**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 Efektifitas Kinerja Bongkar Muat Petikemas Terhadap Pendapatan Terminal Mirah |
| Metode Analisis Data | Analisis Regresi Linier Berganda |
| Variabel Penelitian | Variabel X: X ₁ : Keterlambatan X ₂ : Efektivitas Kinerja Bongkar Muat Variabel Y: Y: Pendapatan |
| Hasil Penelitian | Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel keterlambatan (X ₁) 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 (X ₂) 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) variabel keterlambatan (X ₁), dan Efektivitas kinerja bongkar muat (X ₂) 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 | Dari kesimpulan jurnal penelitian terdahulu terdapat |

| | |
|--------------------------|---|
| dengan Penelitian | variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel Efektivitas Kinerja Bongkar Muat |
|--------------------------|---|

Sumber: Jurnal Penelitian yang Dipublikasikan

2.2.4 Rujukan Jurnal Penelitian Untuk Variabel Kinerja Operasional Perusahaan

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.4 dibawah ini. Penelitian ini berfokus pada variabel pengawasan, variabel bongkar muat, dan variabel kinerja operasional.

Tabel 2.4

Rujukan Penelitian Untuk Variabel Kinerja Operasional Perusahaan

| | |
|----------------------------|---|
| Sumber Penelitian | Tri Mardalena dan Dewi Asmarita (2019) Jurnal Industri Kreatif Vol. 3 – No. 2 – 2019 |
| Judul | Pengaruh Pengawasan Bongkar Muat Barang Terhadap Kinerja Operasional |
| Metode Analisis | Kuantitatif |
| Variabel Penelitian | Variabel X: • Pengawasan Variabel Y: • Kinerja Operasional |
| 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 : $Y = 20,339 + 0,402X + \epsilon$. Artinya terdapat pengaruh positif antara variabel Pengawasan (X) terhadap variabel (Y). berdasarkan hasil uji T, didapati bahwa nilai t hitung pada variabel Pengawasan (X) adalah $2,169 > 2,04$ 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 uji Determinan bahwa nilai <i>R Square</i> 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. |
| Hubungan dengan penelitian ini | Variabel kinerja operasional dalam penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel kinerja operasional perusahaan dalam penelitian ini. |

Sumber : Penelitian Tri Mardalena dan Dewi Asmarita (2019)

2.2.5 Rujukan Jurnal Penelitian Untuk Variabel *Teknologi*

Pada tabel 2.5 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Penelitian ini berfokus pada Variabel dengan pengaruh *Teknologi*.

Tabel 2.5

Rujukan Untuk Variabel *Teknologi*

| | |
|-----------------------------|---|
| Sumber Penelitian | Lisda Rahmasari (2017), Jurnal Saintek Maritim, Vol. XVI, No. 2, Maret 2017 |
| Judul | Pengaruh Jarak Tempuh Melaut, Lama Bekerja Dan Teknologi Terhadap Pendapatan Nelayan |
| Metode Analisis Data | Analisi Regresi Linier Berganda |
| Variabel Penelitian | Variabel independen: X_1 : Jarak Tempuh Melaut X_2 : Lama Bekerja X_3 : Teknologi Variabel dependen: Y: Pendapatan Nelayan |

| | |
|-----------------------------------|---|
| Hasil Penelitian | Hasil analisis mendapatkan bahwa jarak tempuh melaut (X1), lama bekerja (X2), teknologi (X3) memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan nelayan. Pengujian hipotesis menggunakan uji t menunjukkan bahwa variabel independen yang diteliti terbukti secara signifikan mempengaruhi variabel dependen. |
| Hubungan dengan Penelitian | Dari kesimpulan jurnal penelitian terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel Teknologi |

Sumber: Jurnal Penelitian yang Dipublikasikan

2.3 Hipotesis

Hipotesis adalah jawaban yang bersifat sementara terhadap rumusan masalah penelitian, dimana rumusan masalah penelitian telah dinyatakan dalam bentuk pertanyaan (Sugiono, 2017). Hipotesis adalah pernyataan dugaan (*conjectural*) tentang hubungan antara dua variabel atau lebih. Hipotesis selalu mengambil bentuk kalimat pernyataan (*declarative*) dan menghubungkan secara umum maupun khusus-variabel yang satu dengan variabel yang 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. Dalam penelitian ini, hipotesis dikemukakan dengan tujuan untuk mengarahkan serta memberi pedoman bagi penelitian yang akan dilakukan.

Adapun hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah :

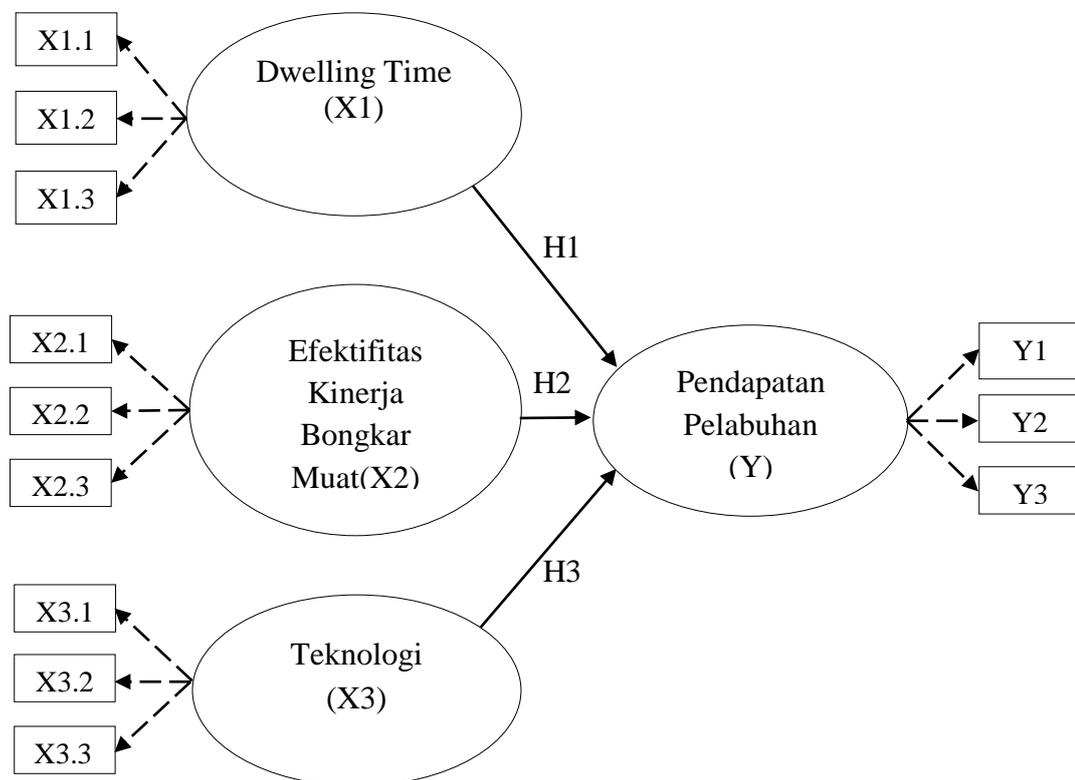
- H1** : Diduga variabel *Dwelling Time* berpengaruh positif terhadap *pendapatan pelabuhan* Terminal Mirah pada PT. Pelabuhan Indonesia III Surabaya.
- H2** : Diduga variabel *efektivitas kinerja bongkar muat* berpengaruh positif terhadap *pendapatan pelabuhan* Terminal Mirah pada PT. Pelabuhan

Indonesia III Surabaya.

H3 : Diduga variabel *teknologi peralatan bongkar muat* berpengaruh positif terhadap *pendapatan pelabuhan* Terminal Mirah pada PT. Pelabuhan Indonesia III Surabaya.

2.2 Kerangka Pemikiran

Berdasarkan kerangka berpikir diatas, dapat digambarkan model penelitian sebagai berikut :



Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran

Keterangan Gambar :

 = Indikator - - - - -> = Pengukur



= Variabel \longrightarrow = Pengaruh

H = Hipotesis

Variabel dan indikator yang dikembangkan dalam penelitian ini meliputi :

1. **Dwelling Time (X1)**

Indikator-indikator Dwelling Time antara lain :

X_{1.1} = Pre Clearance

X_{1.2} = Customs Clearance

X_{1.3} = Post Clearance

(Sumber : Raka Argiansyah, 2016)

2. **Efektivitas Kinerja Bongkar Muat (X2)**

Indikator-indikator Efektivitas Kinerja Bongkar Muat antara lain :

X_{2.1} = Kecepatan Bongkar Muat

X_{2.2} = Penggunaan Fasilitas

X_{2.3} = Pemilihan Cara

(Sumber : Nur Widyanti dan Erlie Hinriyani, 2020)

3. **Teknologi (X3)**

Indikator-indikator Teknologi antara lain :

X_{3.1} = Keandalan Alat

X_{3.2} = Ketersediaan Jumlah Alat

X_{3.3} = Kemampuan Operator Alat

(Sumber : Lisda Rahmasari, 2017)

4. **Pendapatan Pelabuhan (Y)**

Indikator-indikator Pendapatan Pelabuhan antara lain:

Y₁ = Pendapatan Dari Penjualan Jasa

Y₂ = Pendapatan Dari Pelayanan Bongkar muat

Y₃ = Pendapatan Dari Penyewaan Fasilitas Pelabuhan

(Sumber : Hadi Noviono dan Dyah Pelitawati, 2019)