

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka dan Penelitian Terdahulu

2.1.1 Definisi *Receiving, Delivery* Dan Bongkar Muat

Receiving secara umum penerimaan / pemasukan barang dalam penulisan ini receiving mempunyai arti sebagai penerimaan penyerahan petikemas ke dalam terminal penumpukan container untuk proses pengiriman petikemas moda transportasi laut, delivery secara umum mempunyai arti yaitu penyerahan / pengiriman. Tetapi dalam Terminal Penumpukan lain sebagai arti biasa disebut penarikan petikemas atau penyerahan petikemas ke pengguna jasa atas pengiriman yang telah dilakukan ataupun sebaliknya.

Menurut Forum Komunikasi Operator Terminal Asosiasi PBM Jakarta (2016) “Bongkar adalah kegiatan membongkar barang muatan kapal”. Adapun menurut. Bongkar muat adalah kegiatan yang mendukung kelancaran angkutan dari dan ke kapal ke suatu pelabuhan sehingga kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal mempunyai kedudukan yang penting (Rinitami Njatrijani, 2016)..

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (2015), kata “bongkar” berarti angkat atau turunkan dan bila dirangkai dengan kata muat sehingga menjadi “bongkar muat” berarti mengeluarkan dan memasukkan muatan dari atau ke kapal. Sedangkan kata “muat” sendiri dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (2015) berarti ada ruang untuk diisi, ditempati, dimasuki, dipakai, dapat berisi. Pengertian lain yakni ada di dalamnya, berisi atau mengandung.

Di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 60 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar dan Muat Barang dari dan ke Kapal, BAB I Pasal 1 ayat 6 menjelaskan tentang Usaha Bongkar dan Muat Barang yakni :

“Usaha Bongkar dan Muat Barang adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving/ delivery*”. Jasa bongkar muat di pelabuhan dilakukan oleh pihak Perusahaan Bongkar Muat (PBM). Perusahaan bongkar muat (PBM) adalah badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan dan mengusahakan kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal Kegiatan bongkar muat.

Stevedoring, *cargodoring* dan *receiving/ delivery* di pelabuhan dilakukan dengan menggunakan bantuan tenaga kerja bongkar muat (TKBM) dan peralatan bongkar muat. Kegiatan bongkar muat langsung truk/ tongkang (*truck/lossing/loading* atau *barge lossing/loading*) adalah kegiatan membongkar dari kapal langsung ke truk/ tongkang di lambung kapal dan selanjutnya mengeluarkan dari tali/ jala-jala (eks tackle) serta menyusun di truk/ tongkang atau sebaliknya. (Soegijatna Tjakranegara, 2015 dalam Sasono, 2016). Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 14 Tahun 2002

Bab 1 Pasal 1, kegiatan bongkar muat adalah kegiatan bongkar muat barang dari dan atau ke kapal meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka ke atas dermaga di lambung kapal atau sebaliknya (*stevedoring*), kegiatan pemindahan barang dari dermaga di lambung kapal ke gudang lapangan penumpukan atau sebaliknya (*cargo doring*) dan kegiatan pengambilan barang dari gudang atau lapangan dibawake atas truk atau sebaliknya (*receiving/ delivery*).

Dalam peraturan General Manager PT. Pelabuhan Indonesia III (PERSERO) Cabang Tenau Kupang No : PER.35/05.0102/TUK- 2011 tentang prosedur pelayanan jasa kapal dan barang, PBM (Perusahaan Bongkar Muat) adalah badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan dan mengusahakan kegiatan bongkar muatBarang dari dan ke kapal. Sedangkan TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat) adalah semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan setempat yang melakukanpekerjaan bongkar muat di pelabuhan.

Dalam kegiatannya, upaya bongkar/ muat kapal atau biasa disebut *stevedoring* menggunakan alat bantu untuk mempercepat prosesnya. Adapun peralatan yang digunakan Pelabuhan. Sumber pelabuhanku.wordpress(2010):

1. Crane kapal (*ship gear*)

Untuk kepraktisan, kapal cargo umumnya dilengkapi dengan crane kapal (*ship gear*). Crane kapal harus dapat digunakan dalam melakukan kegiatan *stevedoring* baik untuk barang berjenis container, maupun bag cargo (dengan menggunakan jala-jala).

2. *Wheel Loader*

Alat ini sangat lincah dan dapat manuver dengan cepat di dalam palka kapal, bahkan di tempat-tempat sempit sekalipun, alat ini diadakan guna memberikan dukungan kinerja bongkar muat barang curah kering seperti kedelai, jagung, gandum, bungkil, *raw sugar*, garam dan sebagainya

3. *Excavator*

Alat ini berguna untuk menunjang kegiatan bongkar muat di Pelabuhan. Alat ini bisa dipakai untuk membongkar batu bara dan muatan lainnya.

4. *Forklift*

Kendaraan yang difungsikan untuk bongkar muat atau pemindahan barang dari satu area ke area yang lain bahkan dapat digunakan untuk mempermudah penataan pada rak — rak tinggi. Memiliki kapasitas hingga 2 ton dengan tinggi angkat hingga 2 meter.

5. *Hopper*

Alat yang berbentuk seperti corong yang ada di pelabuhan yang digunakan untuk mempercepat proses bongkar barang curah *Grabe*.

Alat yang berupa singkup baja yang di gerakan dengan katrol untuk mengeruk dan menggenggam batu bara yang akan dipindahkan dari tongkang penumpukan ke atas kapal. *Grabe* juga digunakan untk penanganan bongkar muat curah kering/ basah.

6. Jala jala

Berfungsi untuk bongkar muat *bag cargo*, *box cargo* dan sebagainya jala jala tersebut dihemparkan kemudian kargo di letakkan di atas jala jala. lalu jala jala tersebut ditutup dan di ikatkan pada *hook crane*.

7. *Hook Crane*

Alat pengikat pada crane kapal , *hook crane* terletak pada ujung kabel crane, fungsinya untuk diikatkan pada beban atau muatan.

Dalam membantu proses kelancaran pelaksanaan receiving dan delivery pada bongkar muat PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cab.Tenau Kupang menyediakan peralatan bongkar muat sebagai berikut :

Tabel 2.1.2.
Jenis Peralatan Bongkar Muat di
PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cab. Tenau Kupang

No	Nama Alat	Jumlah
1	RTG	4
2	Container Crane	2
3	Grab	2
4	Hoper	2
5	Forklift	1
6	Rich staker	2

Sumber : PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cab Tenau Kupang

PBM adalah Perusahaan Bongkar Muat. Usaha bongkar muat barang adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan. Menurut (Suyono, 2003 dalam Gunawan dkk, 2008) Ruang Lingkup Bongkar Muat meliputi :

1. *Stevedoring*

Stevedoring adalah jasa bongkar/muat dari/ke kapal, dari/ke dermaga, tongkang, gudang, truk atau lapangan dengan menggunakan derek kapal atau alat bantu pemuatan yang lain. Orang yang bertugas mengurus bongkar muat kapal disebut *stevedore*. *Stevedore* yang bertugas di atas kapal disebut *stevedore* kapal, sedangkan yang bertugas di darat disebut *quay supervisor*. Dalam melaksanakan tugasnya *stevedore* harus bekerja sama dengan berbagai pihak seperti PT Pelabuhan Indonesia, EMKL, *forwarder*, TKBM, dan yang lain. Seorang *stevedore* umumnya adalah orang yang bertugas di atas

kapal dan berdinis sebagai perwira atau orang yang bisa menangani buruh karena *stevedore* akan mengkoordinir pekerjaan dan buruh TKBM melalui mandor atau kepala regu kerja(KRK). Dalam bekerja, *stevedore* dibantu oleh *foreman*. Koordinasi kegiatan *stevedoring* di atas kapal dengan di darat dilakukan oleh seorang *chief stevedore* atau operator terminal.

2. *Cargodoring*

Cargodoring adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali/ jala-jala didermaga dan mengangkut barang tersebut dari dermaga ke gudang/ lapangan penumpukan selanjutnya menyusun di barang gudang/ lapangan penumpukan atau sebaliknya.

3. *Receiving*

Receiving adalah pekerjaan memindahkan barang dari tempat penumpukan di gudang/ lapangan penumpukan dan menyerahkan barang sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gerbang/ lapangan penumpukan.

4. *Deliverydoring*

Delivery doring merupakan proses pengiriman barang-barang muatan kapal yang sudah ada digudang penyimpanan pelabuhan menuju keluar lingkungan pelabuhan untuk disimpan.

Menurut (Sasono, 2006) Kegiatan bongkar muat barang dibedakan menjadi 2 kondisi:

- *Fios*

Merupakan kondisi dimana si importir menanggung seluruh biaya pengangkutan yang terdiri dari *stevedoring*, *cargodoring* dan *deliverydoring*. Kondisi Fios : untuk barang-barang besar dan berat sehingga membutuhkan alat-alat mekanis untuk mengangkut barang dari dek kapal.

- *Linier*

Merupakan kondisi dimana si importir hanya menanggung biaya pengangkutan yang terdiri dari *cargodoring* dan *deliverydoring*. Kondisi Linier : untuk barang-barang ringan sehingga tidak membutuhkan alat-alat mekanis maka barang-barang ini tidak dikenakan biaya *stevedoring*.

2.1.2. Peralatan Bongkar Muat

Peralatan bongkar muat peti kemas terdiri dari alat-alat angkat dan angkut mulai dari operasi kapal, *haulage*, *lift on lift off*, *receipt* dan *delivery*. Menurut (Janto Yoeli, 2014) urutan kegiatan operasi adalah :

1. *Ship Operation*, meliputi memuat dan membongkar peti kemas antara kapal dengan dermaga. Semua peti kemas yang masuk maupun keluar mesti melalui operasi kapal, sehingga operasi kapal secara mutlak menentukan kecepatan handling pada keseluruhan terminal. Operasi kapal dengan alasan itu disebut juga sebagai “*dominant system*”.
2. Gerakan pemindahan peti kemas antara dermaga lapangan (*container yard*) disebut *Quay Transfer Operation (QTO)* berperan mengatur dan mengimbangi kecepatan memuat dan membongkar peti kemas ke dan dari atas kapal. Kebanyakan sistem terminal peti kemas tidak melakukan kegiatan memuat atau membongkar secara langsung.
3. Peti kemas pada umumnya ditempatkan sementara di lapangan sambil menunggu penyelesaian dokumen, administrasi dan formalitas lain. Karena lapangan dianggap sebagai gudang terbuka, maka kegiatan ini disebut *Storage Operation* yang berfungsi sebagai stok pengaman antara operasi penyerahan/ penerimaan dengan operasi kapal.
4. *Receipt/ Delivery Operation* adalah kegiatan operasi penerimaan dan penyerahan peti kemas. Operasi ini menghubungkan terminal peti kemas dengan kendaraan angkutan jalan raya dan angkutan rel kereta api. Operasi ini berhubungan langsung dengan pihak-pihak pengguna jasa meliputi importir, eksportir dan depo peti kemas.

Suatu terminal peti kemas merupakan sebuah sistem yang terdiri dari banyak sub-sub sistem, diantaranya :

- a. *Tractor-trailer system*, sebagai alat angkut peti kemas dalam QTO dan di lingkungan terminal.

- b. *Straddle carrier* atau *reach stacker system*, sebagai alat pemindah peti kemas antara lapangan ke alat angkut (*head truck-chassis*) atau sebaliknya dari kendaraan angkutan darat ke lapangan
- c. *Yard gantry system*, alat angkat di lapangan untuk melakukan *stacking* dan *unstacking*, ke/ dari *tractor-trailer system* dalam QTO dan gerakan lain di lingkungan terminal.
- d. *Front-end loader system*, alat angkat berat untuk menunjang kegiatan QTO dan gerakan lain di lingkungan terminal.

Sistem-sistem tersebut sambung-menyambung satu sama lain membentuk rangkaian (*chain*) alat angkat dan angkut yang dinamakan "*terminal system*". Kinerja keseluruhan sistem (*whole system performance*) menentukan tingkat performansi terminal. Ukuran kinerja (*output*) setiap unit alat ditentukan berdasarkan jumlah ton atau siklus selama satu satuan waktu per individual alat. Akan tetapi ukuran kinerja terminal tidak ditentukan secara individual alat, melainkan diukur secara keseluruhan sistem, yakni mulai dari operasi kapal sampai *delivery* untuk impor dan dari *receipt* hingga operasi muat ke kapal untuk di ekspor. Alat bantu untuk proses bongkar muat peti kemas dibagi dalam dua kelompok yaitu :

- a) Kelengkapan alat bantu bongkar-muat pada kapal

Kapal di lengkapi dengan beberapa alat yang berfungsi untuk membantu dalam mempermudah kegiatan bongkar-muat dan juga menjamin keselamatan dari barang yang diangkutnya. Adapun beberapa alat bantu yang di maksud adalah:

1. *Ramp door*

Alat ini umumnya terdapat pada kapal jenis RORO (*roll on roll out*), merupakan jenis kapal yang diperuntukan untuk mengangkut berbagai

jenis kendaraan. Fungsinya sebagai jembatan penghubung antara dermaga dan kapal. *Ramp door* umumnya terletak pada haluan/ buritan kapal.

2. Crane kapal (*Ship Gear*)

Letaknya di bagian tengah kapal dan berfungsi untuk mengangkat kargo dari palka kapal kemudian di pindahkan ke dermaga. Lengan dari crane harus panjang guna mempermudah memindahkan barang dari palka ke dermaga. Sistem pada crane kapal serupa dengan crane pada umumnya yaitu menggunakan kabel baja, motor penggerak, dan berbagai ukuran *pully* sebagai pemindah daya nya.

3. *Hook Crane*

Hook crane terletak pada ujung kabel crane, fungsinya untuk di kaitkan pada beban atau muatan.

4. Jala- jala kapal

Berfungsi dalam kegiatan bongkar-muat *Bag cargo*, *Box cargo*, dan sebagainya. Jala tersebut di hamparkan kemudian kargo di letakan diatas jala—jala. Lalu jala-jala tersebut di tutup dan di kaitkan pada *hook crane*.

5. *Spreader*

Guna meningkatkan produktifitas bongkar—muat, *spreader* tersedia dengan berbagai kegunaan yaitu *sprader* untuk peti kemas, *spreader beam* untuk *general cargo*, dan *clamp* untuk curah kering. Dengan menggunakan *spreader* kecepatan bongkar muat akan meningkat namun pada hakekatnya penggunaan *spreader* harus sesuai SWL(*safety weight load*) pada setiap *crane*.

b) Kelengkapan alat bantu bongkar — muat di pelabuhan.

1. *Mobile Crane*

Adalah alat bongkar-muat yang berbentuk truck yang menggondong crane pada punggungnya, alat ini di gunakan untuk melakukan

kegiatan bongkar muat barang berupa container maupun *bag cargo*.

2. *Gantry crane*

Kegiatan bongkar muat akan lebih cepat di banding menggunakan *mobile crane* maupun crane kapal, karena *gantry crane* sanggup untuk mengangkat 2 s/d 4 container ukuran 20 feet sekaligus.

3. *Harbour Mobile Crane*

Alat bongkar muat di pelabuhan/ crane yang dapat berpindah-pindah tempat serta memiliki sifat yang fleksibel sehingga bisa digunakan untuk bongkar/ muat container maupun barang-barang curah/ general cargo dengan kapasitas angkat/ SWL (*safety weight load*) 100 ton

4. *Reach Stacker*

Alat yang digunakan untuk menaikkan/ menurunkan (*lift on/ lift off*) container di dalam CY (*container yard*) atau Depo Container.

5. *Fork Lift*

Alat yang dapat bergerak dan memiliki garpu/ fork yang digunakan untuk menaikkan/ menurunkan (*lift on/ lift off*) container/ general cargo dalam suatu tempat (CY atau Depo Container) yang memiliki kapasitas mengangkat cargo sampai dengan 32 ton.

6. *Rubber Tyred Gantry*

Alat bongkar muat container yang dapat bergerak dalam lapangan penumpukan/ CY yang berfungsi untuk menaikkan/ menurunkan container dari dan ke atas trailer atau sebaliknya dalam area stack/ penumpukan sesuai dengan *block, slot, row* dan *tier*.

7. *Container Gantry Crane*

Alat bongkar muat yang dipasang permanen dipinggir dermaga dengan menggunakan rel sehingga dapat bergeser yang berfungsi untuk bongkar muat container dengan jangkauan/ *row* yang cukup jauh.

2.1.3. Kinerja Pegawai

Setiap perusahaan atau instansi tertentu pasti ingin karyawannya memiliki kemampuan dalam menghasilkan suatu kinerja yang baik dan tinggi. Hal ini sangat sulit dicapai apabila karyawan yang bekerja di dalamnya merupakan orang—orang yang tidak produktif. Baik perusahaan maupun instansi kadang kala tidak memiliki kemampuan untuk membedakan mana karyawan yang produktif atau mana karyawan yang tidak produktif. Kinerja suatu karyawan yang produktif atau memadai akan membawa suatu instansi ataupun perusahaan ke arah yang lebih baik.

Kinerja merupakan istilah yang berasal dari kata *Job Performance* atau *Actual Performance* (prestasi kerja atau prestasi sesungguhnya dicapai seseorang). Kinerja (prestasi kerja) adalah “hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang dicapai seorang pegawai dalam melaksanakan tugasnya.

Pada dasarnya kinerja karyawan merupakan hasil proses kompleks, baik berasal dari diri pribadi karyawan, maupun upaya strategis dari perusahaan. Factor-factor internal nya seperti motivasi, tujuan, harapan dan lain-lain. Sementara contoh factor eksternal adalah lingkungan fisik dan non fisik perusahaan. Kinerja yang baik tentu saja merupakan harapan bagi semua perusahaan dan institusi yang mempekerjakan karyawan sebab kinerja karyawan ini pada akhirnya diharapkan dapat meningkatkan kinerja perusahaan secara keseluruhan. Menurut Strees (dalam Sutrisno 2015:151) untuk mendapatkan kinerja yang baik tidaklah mudah karena harus didukung oleh kemampuan dan motivasi karyawan itu sendiri ditambah dengan system yang tepat yang harus diterapkan oleh perusahaan seperti kejelasan pembagian tugas sesuai dengan beban kerja dan tanggung jawabnya.

Kinerja Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2008:53) adalah sesuatu yang dicapai atau presatasi yang diperlihatkan, kinerja pada hakikatnya merupakan prestasi yang dicapai oleh seseorang dalam melaksanakan tugasnya atau pekerjaannya sesuai dengan standart dan kriteria yang ditetapkan oleh pekerjaan itu.

Sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya” Mangkunegara, (2015) dalam Murti dan Hudiwinarsih (2012). Kinerja merupakan hasil kerja baik kualitas maupun kuantitas yang dihasilkan karyawan atau perilaku nyata yang ditampilkan sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya. Kinerja dalam organisasi merupakan jawaban dari berhasil atau tidaknya tujuan organisasi yang telah ditetapkan. Wirawan (2014) dalam Potu (2016) menyatakan kinerja adalah keluaran yang dihasilkan oleh fungsi-fungsi atau indikator-indikator suatu pekerjaan atau suatu profesi dalam waktu tertentu. Mangkunegara (2000) dalam Potu (2015) menyatakan kinerja adalah hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang dicapai oleh seorang pegawai dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya.

Setiap karyawan dituntut untuk memberikan kontribusi positif melalui kinerja yang baik, mengingat kinerja organisasi tergantung pada kinerja karyawannya. Menurut Dessler (2006) dalam Tampi (2014) kinerja karyawan merupakan prestasi kerja, yakni perbandingan antara hasil kerja yang dilihat secara nyata dengan standar kerja yang telah ditetapkan organisasi. Kemudian Robbins (2008) dalam Tampi (2014) mendefinisikan kinerja yaitu suatu hasil yang dicapai oleh karyawan dalam pekerjaannya menurut kriteria tertentu yang berlaku untuk suatu pekerjaan.

Waldman (2005) dalam Koesmono (2018) kinerja merupakan gabungan perilaku dengan prestasi dari apa yang diharapkan dan pilihannya atau bagian syarat-syarat tugas yang ada pada masing-masing individu dalam organisasi. Sedangkan menurut Mangkunegara (2010) dalam Koesmono (2015) kinerja dapat didefinisikan sebagai hasil kerja secara kualitas dan

kuantitas yang dapat dicapai oleh seseorang pegawai dalam melaksanakan tugas sesuai dengan tanggungjawab yang diberikan kepadanya. Cascio (2015) dalam Koesmono (2016) mengatakan bahwa kinerja merupakan prestasi karyawan dari tugas-tuganya yang telah ditetapkan. Soeprihantono (2014) dalam Koesmono (2016) mengatakan bahwa kinerja merupakan hasil pekerjaan seorang karyawan selama periode tertentu dibandingkan dengan berbagai kemungkinan, misalnya standard, target/sasaran/criteria yang telah ditentukan terlebih dahulu dan telah disepakati bersama.

Kinerja adalah hasil kerja secara mutu, kuantitas dan secara kualitas yang dicapai oleh karyawan dalam melaksanakan tugas atau pekerjaannya sesuai dengan tanggung jawab yang telah diberikan kepadanya Mangkunegara (2001) dalam Suyono (2014). Sedangkan menurut Dewi (2006) dalam Suyono (2014) kinerja karyawan adalah salah satu faktor yang menentukan kelangsungan hidup lama atau tidaknya suatu perusahaan tersebut. Tujuan suatu perusahaan akan kurang efektif apabila para karyawannya tidak mempunyai kinerja yang baik dan maksimal sehingga hal ini menjadi pemborosan bagi perusahaan.

Dharma dalam Hetami (2008) dalam Suyono (2014) menyatakan bahwa pada umumnya dalam mengukur kinerja mempertimbangkan:

- (1) mutu, yaitu mutu yang dihasilkan,
- (2) kuantitas, yaitu jumlah yang harus diselesaikan,
- (3) ketepatan waktu kerja, yaitu kesesuaian dengan waktu yang telah direncanakan.

2.1.4. Operasional

Operasional bongkar muat peti kemas di terminal menurut Henesey et al. (2003) terdiri dari 4 sub sistem yaitu :

- a. Kapal sandar ke dermaga (*ship to shore system*)
- b. Sistem pemindahan peti kemas (*transfer cycle system*)
- c. Sistem penyimpanan peti kemas (*storage system*)

d. Sistem penerimaan dan penyerahan peti kemas (*delivery/receipt system*).

Proses bongkar muat peti kemas pada subsistem transfer cycle pada dasarnya dibedakan menjadi kegiatan bongkar dan kegiatan muat. Secara umum kegiatan tersebut melibatkan 3 unit kerja terminal yaitu pengendalian, operasional terminal, dan billing. Bagian operasional terminal terdiri dari dua unit yaitu unit kerja Dermaga (*Berth*) dan unit kerja penumpukan Peti Kemas (*container yard*).

Alur kerja kegiatan bongkar dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. Supervisor/ KOL menerima dan mempelajari dokumen yang meliputi *bayplan*, rencana *crane*, dan profil bongkar serta menyiapkan personil dan peralatan.
2. Operator *crane* melaksanakan tugas bongkar peti kemas sesuai dengan rencana *crane* dan *bayplan* serta bekerja sama dengan operator Solo dan *whiskey* khususnya dalam pengecekan peti kemas (segel dan kondisi) yang data nya diperbarui (*update*) melalui Hand Held Terminal (HHT).
3. Apabila ada masalah dalam peti kemas, segera melapor ke pengendalian menggunakan prosedur yang ada.
4. Kalau tidak ada masalah, peti kemas selanjutnya disimpan di lapangan penumpukan menggunakan *transtainer* (RTG) sekaligus memperbaru idatanya melalui VMT sehingga dapat dimonitor oleh bagian pengendalian.
5. Laporan yang dibuat meliputi :
 - a. Operasi per *shift* dan *time sheet* yang divesifikasikan oleh KOL.
 - b. Laporan realisasi bongkar muat yang disesuaikan dengan rekapitulasi bongkar muat. Laporan tersebut harus diparaf oleh supervisor operasional terminal dan selanjutnya ditandatangani oleh pihak pelayaran dan manajer operasi.
6. Laporan diserahkan ke Billing untuk dapat dilaksanakan penagihan jasa. Alur kerja kegiatan muat dapat dijelaskan sebagai berikut :

- a) Supervisor/ kolonel menerima dan mempelajari dokumen yang meliputi *bayplan*, rencana crane, dan profil muat dan peralatan.
- b) Operator RTG (Tango) menerima *job list* dan mengirimkan peti kemas ke dermaga secara berurutan dan sekaligus melakukan proses *update*.
- c) Apabila ada masalah mengenai peti kemas, segera lapor ke pengendalian menggunakan prosedur yang sudah ada.
- d) Kalau tidak ada masalah, operator *crane* melaksanakan pemuatan peti kemas sesuai dengan *bayplan* muat dengan berkoordinasi dengan solo dan wiskey dimana posisi peti kemas secara aktual akan diperbarui oleh solo menggunakan HHT.
- e) Laporan yang dibuat meliputi :
 - 1) Operasi per shift dan time sheet yang diverifikasi oleh kolonel.
 - 2) Laporan realisasi bongkar muat yang disesuaikan dengan rekapitulasi bongkar muat. Laporan tersebut harus diparaf oleh supervisor operator terminal dan selanjutnya ditandatangani oleh pihak pelayaran dan manajer operasi.
- f) Laporan diserahkan ke Billing untuk dapat dilaksanakan penagihan jasa.

Dengan demikian pengertian operasioanl dalam kajian ini adalah suatu kegiatan bongkar dan muat di dermaga dan di lapangan penumpukan yang sebelumnya sudah ada tahapan-tahapannya.

2.1.5. Kelancaran Proses Receiving dan Delivery

Kelancaran dalam arti luas adalah tidak tersendat-sendat, kelancaran terjadi ketika seseorang atau kelompok akan mencapai tujuan. Kelancaran ini bersifat positif, karena sebagai suatu pemacu untuk mencapai tujuan yang

dicapai. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2008) lancar adalah tidak tersendat-sendat atau tidak tersangkut-sangkut. Kelancaran memiliki arti yang sangat penting dalam setiap pelaksanaan suatu tugas atau pekerjaan. Suatu tugas atau pekerjaan akan terlaksana apabila ada kelancaran pekerjaan tersebut. Kelancaran merupakan keadaan yang dapat menyebabkan pelaksanaan terlaksana dengan baik dan maksimal.

Dengan demikian kelancaran adalah suatu yang dapat mendorong kegiatan aktivitas yang akan dikerjakan oleh mahasiswa sehingga akan berpengaruh pada pencapaian hasil yang diinginkan. (Menurut Dimiyati dan Mudjiono 2019) faktor-faktor yang mempengaruhi kelancaran adalah faktor internal dan faktor eksternal.

Pengertian kelancaran menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2002) adalah “Lancar adalah melaju dengan cepat atau bergerak maju dengan cepat. Sedangkan kelancaran adalah keadaan lancarnya (sesuatu) pembangunan sangat bergantung pada sarana, tenaga dan biaya yang tersedia”. Berdasarkan pengertian yang dipaparkan, maka dapat disimpulkan bahwa kelancaran merupakan suatu keadaan dimana sesuatu berjalan dengan lancar, bergerak maju dengan cepat dan sangat bergantung pada sarana, tenaga, dan biaya yang tersedia, sehingga pelaksanaan yang diharapkan dapat terjamin. Maka dengan begitu kelancaran adalah faktor yang sangat berpengaruh dalam suatu proses pengerjaan dengan bergantung pada beberapa faktor yaitu biaya yang tersedia, sarana dan tenaga dalam unsur-unsur yang terdapat didalamnya.

Kelancaran operasional pelabuhan laut merupakan salah satu faktor pendukung berkembangnya suatu daerah yang secara langsung juga akan berdampak kepada berkembangnya kegiatan perekonomian daerah/ wilayah setempat. Pelabuhan Tenau Kupang merupakan salah satu dari tiga pelabuhan di pantura Pulau NTT disamping Pelabuhan Alor di belahan Barat dan Pelabuhan Eli dibagian Timur. Peran Pelabuhan Tenau Kupang menjadi sangat penting dan strategis, karena merupakan simpul utama perekonomian dan pintu gerbang ekspor import Provinsi Nusa Tenggara Timur (Janto

Yoeli, 2014).

Menurut Ghiselli dan Brown (2017) melihat kelancaran dari dua segi yaitu output sebagai pengukur kelancaran, yang didalamnya mengandung dua aspek yaitu jumlah dan kualitas, sedang yang lain dilihat dari segi hilangnya waktu sebagai pengukur kelancaran kerja. Menurut Widwoyo, Mu'thi (2008) menyatakan bahwa kelancaran adalah rasio antara keluaran dan masukan. Masukan disini adalah semua sumber daya yang digunakan untuk menghasilkan keluaran, seperti bahan baku, energi dan tenaga kerja. Menurut Herjanto, produktivitas merupakan suatu ukuran yang menyatakan bagaimana baiknya sumber daya diatur dan dimanfaatkan untuk mencapai hasil yang optimal.

2.2. Penelitian Terdahulu

Penelitian dahulu digunakan sebagai pedoman dasar pertimbangan maupun perbandingan bagi peneliti dalam upaya memperoleh arah dan kerangka berfikir. Berikut adalah penelitian terdahulu yang dapat dijadikan bahan acuan bagi penelitian ini :

2.2.1. Rujukan Jurnal Penelitian Weweti dan Tjuk Sukardiman(2013)

Pada tabel 2.2.1. dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel Alat Angkut, Fasilitas dan Kelancaran Proses Bongkar Muat.

Tabel 2.2.1.
Rujukan Penelitian Untuk Variabel
Peralatan dan Kelancaran Proses Bongkar Muat.

Judul Penelitian	Manajemen Operasional di Pelabuhan Nusantara Kendari
Penulis	Werweti dan Tjuk Sukardiman Sekolah Tinggi Manajemen Transportasi Trisakti, Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik — Vol.04 No.01, Maret 2017
Variabel Yang Diteliti	Variabel Independen : X.1 Manajemen Operasional Pelabuhan X.2 Kualitas Pelayanan X.3 Operasional Variabel Dependen : Y. Kepuasan Pelanggan
Teknis Analisis	Menggunakan metode Kuantitatif
Hasil Penelitian	<p>1. Hasil pengolahan data SPSS pada tabel t hitung = 11,055 .Dengan menggunakan $\alpha = 5\%$ di ketahui t tabel 5% (100-2)=1,661. Sehingga di simpulkan t hitung >t tabel H_0 di tolak dan H_a diterima artinya manajemen operasional berpengaruh terhadap kepuasan pelanggan di pelabuhan Nusa Kendari</p> <p>2. Dilihat dari hasil korelasi antara pelayanan dengan kepuasan pelanggan di Pelabuhan Nusantara Kendari diperoleh r sebesar 0,78 berarti hubungan pelayanan dengan kepuasan pelanggan adalah kuat dan searah (positif),sedangkan pengujian hipotesis menggunakan regresi terdapat pengaruh signifikan pelayanan yaitu t hitung lebih besar dari t tabel ($9,913 > 1,661$) atau hipotesis H_2 di terima</p>

	3. Di lihat dari hasil korelasi antara manajemen operasional dan pelayanan secara bersamaan terhadap kepuasan pelanggan di pelabuhan Nusantara Kendari diperoleh r sebesar 0,817 berarti berpengaruh positif karena kepuasan pelanggan yaitu Fhitung lebih besar dari Ftabel ($97,224 > 3,090$) atau hipotesis penelitian diterima .
Hubungan dengan penelitian terdahulu	Dari Kesimpulan jurnal penelitian terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel operasional

2.2.2. Rujukan Jurnal Penelitian Mauli Siagian (2017)

Pada tabel 2.2.2. dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel Kinerja Pegawai.

Tabel 2.2.2.

Rujukan Penelitian Untuk Variabel Kinerja.

Judul Penelitian	Analisis Disiplin Kerja, Kompetensi, dan Komunikasi Terhadap Kinerja Pegawai Dengan Motivasi Kerja Sebagai Variabel Intervening di Kantor Pelabuhan Kota Batam Provinsi Kepri.
Penulis	Mauli Siagian, Universitas Putra Batam, Volume 1 Nomor 3 Edisi Agustus 2017 (1-16)

<p>Variabel Yang Diteliti</p>	<p>Variabel Independen :</p> <p>X.1 Pengaruh Langsung Disiplin Kerja</p> <p>X.2 Pengaruh Langsung Kompetensi</p> <p>X.3 Pengaruh Langsung Komunikasi</p> <p>Dependen :</p> <p>Y. Motivasi Kerja</p>
<p>Teknis Analisis</p>	<p>Menggunakan Teknik Kuantitatif</p>
<p>Hasil Penelitian</p>	<p>1. Pengaruh Disiplin Kerja (X1) terhadap motivasi Kerja (Y) Pada kantor pelabuhan Kota Batam Prov. Kepri Terdapat Nilai Sig $0,000 < \alpha 0,05$ maka tolak H_0 yang berarti bahwa disiplin kerja (X1) pengaruh yang signifikan terhadap (Y).</p> <p>2. Pengaruh langsung kompetensi (X2) terhadap motivasi kerja (Y) pada kantor pelabuhan Kota Batam Prov Kepri terdapat nilai Sig $0,000 < \alpha 0,05$ maka H_0 di tolak yang berarti bahwa kompetensi (X2) memiliki pengaruh signifikan terhadap motivasi kerja (Y)</p> <p>3. Pengaruh langsung komunikasi (X3) terhadap motivasi kerja (Y) pada kantor Pelabuhan Kota Batam Provinsi Kepri. Terdapat nilai sig. $0,000 < \alpha 0,05$ maka tolak H_0 yang berarti bahwa komunikasi (X3) memiliki pengaruh yang signifikan terhadap motivasi kerja (Y) dengan koefisien berdasarkan variabel yaitu disiplin kerja, kompetensi, komunikasi motivasi kerja dan pegawai semua variabel mempunyai koefisien korelasi $r >$ nilai batas (0,300) artinya semua konsep pengukur untuk semua butir adalah valid</p>
<p>Hubungan Dengan Penelitian ini</p>	<p>Dari Kesimpulan jurnal penelitian terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel X2</p>

2.2.3. Rujukan Jurnal Penelitian Amril dan Jerry M Logahan (2016)

Pada tabel 2.2.2. dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel Peralatan dan Kelancaran Pemuatan.

**Tabel 2.2.3.
Rujukan Penelitian Untuk Variabel Operasional**

Judul Penelitian	Pengaruh Pelayanan Kapal, Peralatan Bongkar Muat dan Operator Bongkar Muat Terhadap Kinerja Terminal Peti Kemas di JITC Tanjung Priok
Penulis	Amril dan Jerry M Logahan, Jurnal Manajemen dan Bisnis Asmi Vol.02/No.01/2016
Variabel Yang Diteliti	Variabel Independen : X.1 Pelayanan Kapal X.2 Peralatan Bongkar Muat X.3 Operator Bongkar Muat Dependen : Y. Kinerja Terminal Pelabuhan
Teknis Analisis	Menngunakan Analisa Kuantitatif

Hasil Penelitian	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dilihat Dari t hitung untuk variable (X1) sebesar 1.439, pelayanan bongkar muat (X2) dan operator (X3) sebesar 1.068 untuk $df = n - 2 = 48$ dengan taraf nyata $\alpha = 0.05$ dan uji dua sisi di peroleh t table = 2.314 (X2) > nilai t tabel maka H_0 di tolak berarti peralatan bongkar muat (X2) secara parsial berpengaruh signifikan terhadap kinerja (Y). 2. hasil uji anova F disajikan dalam menunjukkan nilai F hitung (8,815) > F 0.000 < taraf nyata 0,05 maka H_0 ditolak hal ini berarti variabel peralatan bongkar muat , pelayanan dan operator mempunyai pengaruh yang signifikan 3. Dari analisa Uji t maka dapat di prediksi besarnya nilai variabel terikat (kinerja) dengan menggunakan persamaan regresi angka koefisien b menyatakan bahwa setiap kenaikan suatu nilai pelayanan kapal (X1) akan meningkatkan kinerja (Y) sebesar 0.356 kali , kemudian setiap kenaikan satu nilai peralatan bongkar muat (X2) akan meningkatkan nilai kerja (Y) sebesar 0.504 kali dan setiap kenaikan satu nilai operasional bongkar muat (X3) akan meningkatkan kinerja (Y) sebesar 0,207 kali.
Hubungan Dengan Penelitian ini	<p>Dari Kesimpulan jurnal penelitian terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel Operasional dan peralatan bongkar muat</p>

2.2.4. Rujukan Jurnal Penelitian Fajar Muarifal dan Amrin (2008)

Pada tabel 2.2.2. dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variable .Kelancaran Receiving dan Delivery pada Bongkar Muat.

Tabel 2.2.3.
Rujukan Penelitian Untuk Variabel Kelancaran Receiving dan Delivery

Judul Penelitian	Analisis Pengaruh Kinerja Alat Bongkar Muat Terhadap Kelancaran Receiving/Delivery di Lapangan 219X PT.Pelabuhan Indonesia II Periode Tahun 2017 — 2018
Penulis	Fajar Muarifal Qhobir dan Amrin Soamole Jurnal Manajemen dan Bisnis Vol.08/No.01/2020
Variabel Yang Diteliti	Variabel Independen : X.1 Kinera Alat Bongkar Muat Variabel Dependen : Y. Kegiatan Receiving dan Delivery Lapangan Tanjung Priok
Teknis Analisis	Dalam penelitian ini penulismenggunakan teknik Kuantitatif
Hasil Penelitian	1. Dari Perhitungan analisis menunjukkan bahwa $t_{hit} 12,03 > t_{tab}=1,717$ dengan demikian H_0 ditolak dan H_1 di terima. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat pengaruh antara kinerja (X2) , alat bongkar muat(X1) terhadap kelancaran kegiatan Receiving dan delivery (Y) di Lapangan 219X PT. Pelabuhan Indonesia III . 2. Hasil persamaan regresi di atas di dapatkan nilai Y = sebesar Y = $-78,6169+1,0366X$ yang artinya adalah apabila nilai variabel X (kinerja alat bongkar) dinaikan sebesar 1 maka variabel Y akan naik sebesar 1,0366

	3. Kinerja alat bongkar di lapangan masih belum cukup maksimal sehingga mempengaruhi kelancaraan Receiving dan delivery yang sebenarnya masih bisa di tingkatkan.
Hubungan Dengan Penelitian ini	1. setelah melakukan penelitian leibuh jauh dapat ditarik kesimpulan bahwa terdapat hubungan dan pengaruh yang sangat kuat antara kinerja alat bongkar muat terhadap kelancaran <i>receiving/delivery</i> di Lapangan 219X PT. Pelabuhan Indonesia II

2.2.1 Hipotesis

Hipotesis pada dasarnya merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah yang diajukan peneliti, yang digambarkan dari landasan teori dan masih diuji kebenarannya melalui data empirik yang terkumpul atau peneliti ilmiah. Untuk dapat diuji, suatu hipotesis harus dinyatakan secara kuantitatif (dalam bentuk angka). Untuk menguji hipotesis, digunakan data yang dikumpulkan dari sample, sehingga merupakan data perkiraan. Itulah sebabnya keputusan dalam menolak atau tidak menolak hipotesis mengandung ketidak pastian, Sehingga keputusan bias benar atau bias juga salah.

Menurut Suharsimi Arikunto, (2013) hipotesisi merupakan suatu pernyataan yang paling penting kedudukannya dalam penelitian. Maka untuk memberikan jawaban sementara atas masalah yung dikemukakan diatas, maka peneliti mengajukan hipotesis sebagai berikut:

a. Hipotesis 1

Peralatan Bongkar Muat dan Kelancaraan *Receiving* dan *Delivery* menurut Sugiyono (2016) peralatan Bongkar muat alat yang di gerakan oleh mesin atau motor yang dipakai untuk mempermudah pekerjaan manusia dalam melakukan suatu kegiatan operasi.

Menurut Jerry M Logahan (2016) Diduga terdapat pengaruh partial signifikansi peralatan bongkar muat terhadap kinerja terminal JICT Tanjung Priok $H_0: X_2 = 0$, tidak dapat pengaruh signifikan dan $H_a: X_2 \neq 0$, terdapat pengaruh yang signifikan.

H1. Diduga faktor Peralatan Bongkar muat berpengaruh positif dan signifikan terhadap kelancaran *receiving dan delivery* di Pelabuhan Tenau Kupang.

b. Hipotesis 2

Kinerja Pegawai dan Kelancaran *Receiving dan Delivery* menurut Winardi (2021) kerja adalah sikap kesediaan dan kerelaan seseorang untuk mematuhi dan mentaati segala norma dan peraturan yang berlaku di organisasi.

Menurut Torang (2013) Kinerja (*performance*) adalah komunitas atau kualitas hasil kerja individu atau kelompok di dalam organisasi dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsi yang bepedoman pada norma, standar operasional prosedur, kriteria dan ukuran yang telah di tetapkan atau yang diberlakukan dalam organisasi

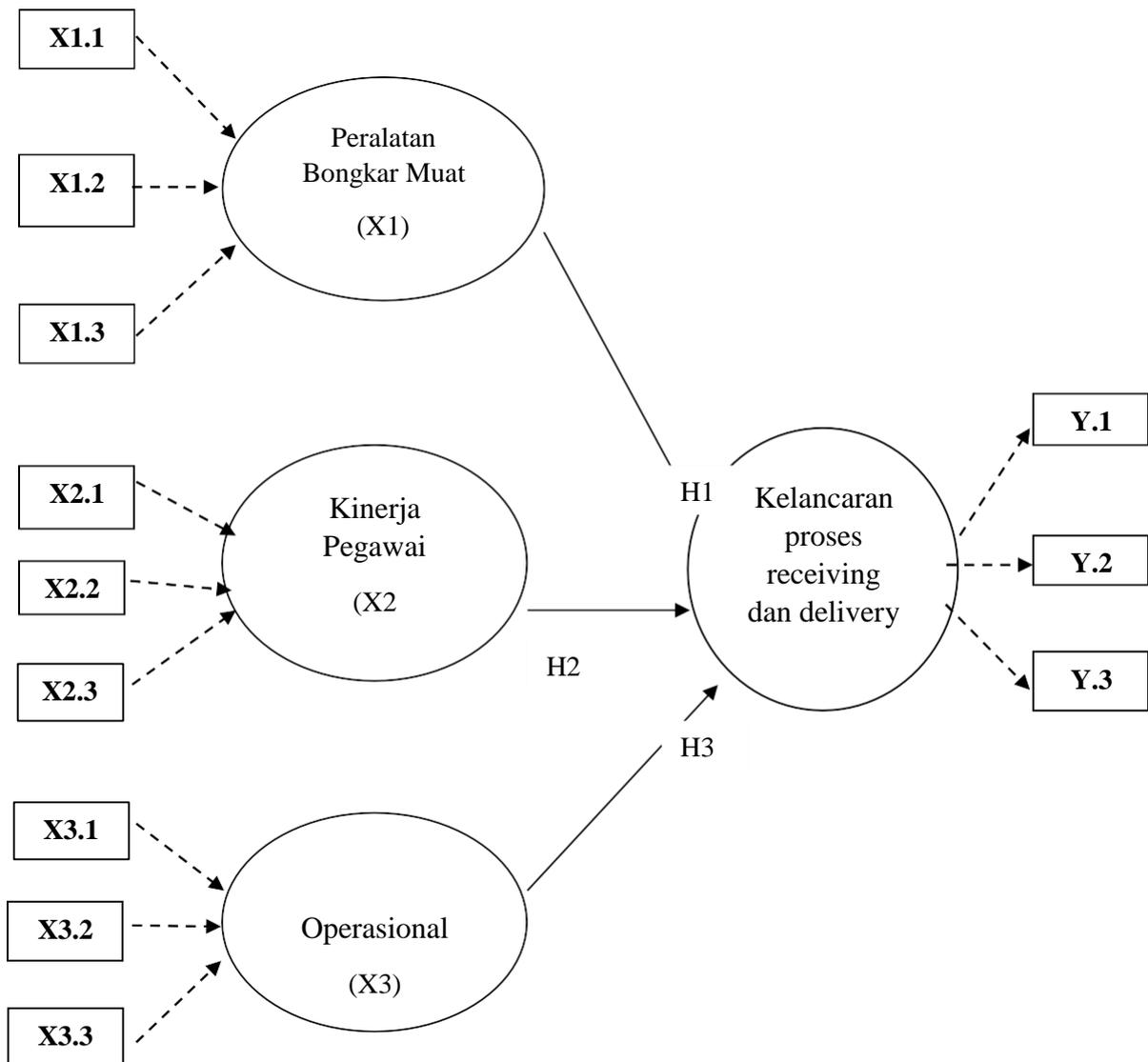
H2. Diduga faktor Kinerja Pegawai berpengaruh positif dan signifikan terhadap Kelancaran *receiving dan Delivery* di Pelabuhan Tenau Kupang.

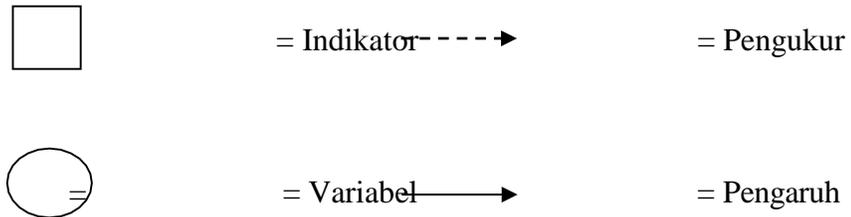
c. Hipotesis 3

Menurut Tjuk sukardiman (2017) Operasional dan kelancaran *Receiving dan Delivery* Dari hasil pengolahan data spss versi 20 pada tabel di atas, dengan melihat nilai R square yaitu sebesar 0.555 maka dapat diketahui nilai koefisien determinasi (KD) = $R^2 \times 100\%$ yaitu $0.555 \times 100\% = 55,5\%$, Artinya bahwa pengaruh manajemen di pelabuhan terhadap kepuasan pelayanan di pelabuhan Nusa Kendari adalah 55%.

H3. Diduga faktor Operasional berpengaruh positif dan signifikan terhadap Kelancaran *receiving dan delivery* di Pelabuhan Tenau Kupang

Gambar 2.2
Kerangka Pikir





Variabel dalam penelitian ini meliputi:

- 1) Peralatan Bongkar Muat (X1)
Amrill¹, Jerry M Logahan² (2016)
Indikator-indikator perilaku peralatan
antara lain:
 - a. Jenis Alat (X1.1)
 - b. Jumlah Peralatan yang digunakan (X1.2)
 - c. Kondisi (X1.3)
- 2) Kinerja Pegawai (X2
) Mauli Siagian (2017
) Indikator-indikator
kinerja pegawai antara
lain:
 - a. Kualitas Pegawai (X2.1)
 - b. Kuantitas Pegawai (X2.2)
 - c. Kreatifitas Pegawai (X2.3)
- 3) Operasional (X3) Werweti¹,
Tjuk Sukardiman² (2017)
Indikator-indikator
operasional antara lain:
 - a. Waktu Pengoperasian (X3.1)
 - b. Sarana *Receiving dan Delivery* (X3.2)

- c. Sarana Transportasi (X3.3)
- 4) Kelancaran Receiving dan Delivery (Y) Fajar Muarifal
Qhobir¹, Amrin Soamole² (2020)

Indikator-indikator Receiving dan delivery antara lain:

- a. Luas Lapangan Penumpukan (Y1)
- b. Keamanan Pelabuhan (Y2)
- c. Keselamatan Bongkar Muat (Y3)