



**ANALISIS HUBUNGAN KESIAPAN ALAT DAN DISIPLIN KERJA
TERHADAP PROSES BONGKAR MUAT
DI PELABUHAN TANJUNG INTAN, CILACAP
(STUDI KASUS KAPAL DI BAWAH MANAJEMEN PT. KSE)**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**ADITYA FAJAR SETYAWAN
541711106280 N**

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2021

HALAMAN PERSETUJUAN

**ANALISIS HUBUNGAN KESIAPAN ALAT DAN DISIPLIN KERJA
TERHADAP PROSES BONGKAR MUAT DI PELABUHAN TANJUNG INTAN,
CILACAP (STUDI KASUS KAPAL DI BAWAH MANAJEMEN PT. KSE)**

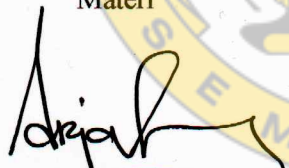
Disusun oleh:

ADITYA FAJAR SETYAWAN
NIT. 541711106280 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, *20 September 2021*

Dosen Pembimbing I
Materi



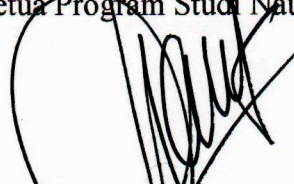
Capt. ARIKA PALAPA, M.Si., M.Mar
Pembina Tk. I (III/d)
NIP. 19760709 199808 1 001

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan



JANNY ADRIANI DJARI S.ST., M.M
Penata (III/c)
NIP. 19800118 200812 2 002

Mengetahui,
Ketua Program Studi Nautika



Capt. DWI ANTORO, M.M., M.Mar
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19740614 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Analisis Hubungan Kesiapan Alat Dan Disiplin Kerja Terhadap Proses Bongkar Muat Di Pelabuhan Tanjung Intan, Cilacap (Studi Kasus Kapal Di Bawah Manajemen PT. KSE)” karya,

Nama : Aditya Fajar Setyawan

NIT : 541711106280 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan panitia penguji skripsi prodi nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Senin, tanggal 20 oktober 2021

Semarang, 20 oktober 2021

Penguji I

Penguji II

Penguji III



Capt. TRI KRISMANTORO, M.M., M.Mar
Penata Tingkat I, III/d
NIP. 19751012 199808 1 001



Capt. ARIKA BALAPA M.Si., M.Mar
Pembina Tingkat I, III/d
NIP. 19760709 199808 1 001



RIA HERMINA SARL.S.S., M.Sc.
Penata, III/c
NIP. 19800118 200812 2 002

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang



Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Aditya Fajar Setyawan

NIT : 541711106280 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan Judul : “Analisis Hubungan Kesiapan Alat Dan Disiplin Kerja Terhadap Proses Bongkar Muat Di Pelabuhan Tanjung Intan, Cilacap (Studi Kasus Kapal Di Bawah Manajemen PT. KSE)”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 23 Agustus 2021

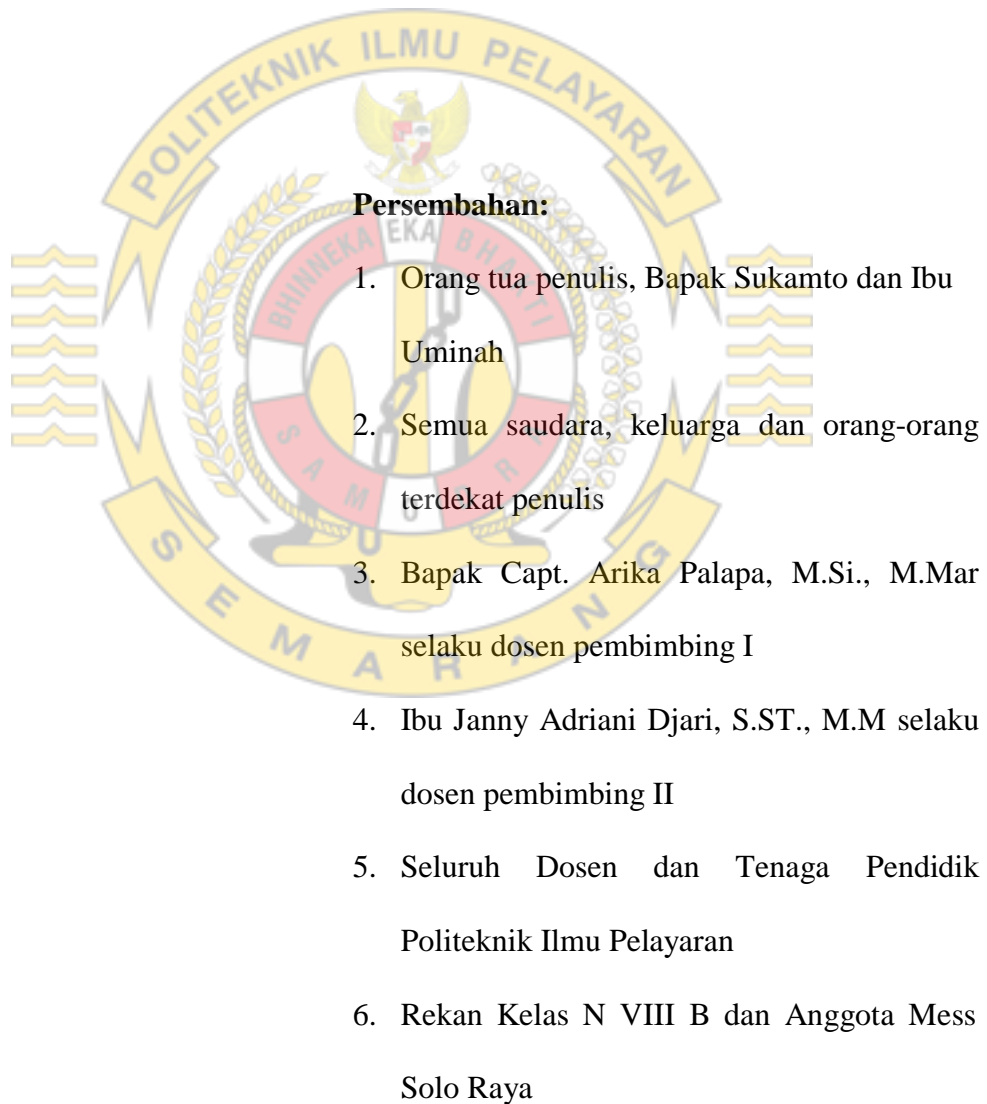
Yang membuat pernyataan




ADITYA FAJAR SETYAWN
NIT. 541711106280 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

“Jangan menjelaskan tentang dirimu kepada siapapun, karena yang menyukaimu tidak butuh itu, dan yang membencimu tidak percaya itu”



PRAKATA

Segala puji syukur saya panjatkan kehadiran Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala limpahan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul “Analisis Hubungan Kesiapan Alat Dan Disiplin Kerja Terhadap Proses Bongkar Muat Di Pelabuhan Tanjung Intan, Cilacap (Studi Kasus Kapal Di Bawah Manajemen PT. KSE)”.

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), sebagai syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis juga banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Sukamto dan Ibu Uminah tercinta yang selalu memberikan doa, motivasi dan dukungan, serta seluruh keluarga saya yang selalu memberi nasehat dan semangat.
2. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar selaku Ketua Program Studi Nautika PIP Semarang.
4. Bapak Capt. Arika Palapa, M.Si., M.Mar selaku dosen pembimbing materi skripsi.
5. Ibu Janny Adriani Djari, S.ST., M.M selaku dosen pembimbing metodologi dan penulisan skripsi.

6. Perusahaan PT. Karya Sumber Energy yang telah memberikan kesempatan pada penulis untuk melakukan penelitian serta praktek diatas kapal.
7. Nahkoda, *Chief Officer, Second Officer, Third Officer*, beserta seluruh *crew* kapal MV. DK 03 yang telah memberikan penulis ilmu yang sangat bermanfaat, membantu penulis melakukan penelitian, serta menyelesaikan praktek diatas kapal.
8. Seluruh Dosen dan Tenaga Pendidik Politeknik Ilmu Pelayaran yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
9. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Akhir kata, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Semarang, ... 23 Agustus ... 2021

Penulis



ADITYA FAJAR SETYAWAN

NIT. 541711106280 N

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR GAMBAR	
DAFTAR TABEL.....	
DAFTAR LAMPIRAN.....	
ABSTRAKSI.....	
<i>ABSTRACT</i>	
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang Masalah.....	1
1.2. Penelitian Terdahulu.....	3
1.3. Batasan Penelitian	4
1.4. Rumusan Masalah	4
1.5. Tujuan Penelitian.....	5
1.6. Manfaat Penelitian.....	5
1.7. Sistematika Penulisan.....	6
BAB II LANDASAN TEORI.....	9
2.1. Tinjauan Pustaka	9

2.2. Kerangka Pikir Penelitian.....	21
2.3. Hipotesis Penelitian.....	21
BAB III METODE PENELITIAN.....	23
3.1. Pendekatan dan Desain Penelitian.....	23
3.2. Variabel Penelitian	24
3.3. Definisi Konsep, Operasional dan Pengukuran Variabel.....	25
3.4. Waktu dan Tempat Penelitian	26
3.5. Populasi dan Sampel.....	26
3.6. Jenis dan Sumber Data	27
3.7. Metode Pengumpulan Data	27
3.8. Instrumen Penelitian.....	28
3.9. Teknik Analisis Data.....	29
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	31
4.1. Diskripsi Responden.....	31
4.2. Diskripsi Variabel.....	34
4.3. Uji Instrumen Penelitian.....	38
4.4. Teknik Analisis Data	43
4.5. Pembahasan	52
BAB V PENUTUP.....	56
5.1. Simpulan.....	56
5.2. Saran	57

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. *Ship Crane* MV. DK 03

Gambar 2.2. *Grab* MV. DK 03

Gambar 2.3. *Loader Vehicle* di palka MV. DK 03

Gambar 2.4. Kerangka Pikir Penelitian



DAFTAR TABEL

- Tabel 1.1 *Review* Penelitian Terdahulu
- Tabel 3.1. Daftar Nama Kapal dan Jumlah *Crew*
- Tabel 4.1. Jenis Kelamin
- Tabel 4.2. Usia
- Tabel 4. 3 Tempat Bekerja
- Tabel 4.4.. Pengalaman Bekerja
- Tabel 4. 5. Kesiapan Alat *Descriptive Statistics*
- Tabel 4. 6. Disiplin Kerja *Descriptive Statistics*
- Tabel 4. 7. Proses Bongkar Muat *Descriptive Statistics*
- Tabel 4. 8. Hasil Uji Validitas Variabel Kesiapan Alat (X_1)
- Tabel 4. 9. Hasil Uji Validitas Variabel Disiplin Kerja (X_2)
- Tabel 4. 10. Hasil Uji Validitas Variabel Proses Bongkar Muat Di Pelabuhan
Tanjung Intan, Cilacap (Y)
- Tabel 4. 11. Hasil Uji Reliabilitas
- Tabel 4. 12. *One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test*
- Tabel 4. 13. Rangkuman Hasil Uji Regresi Linier Ganda
- Tabel 4. 14. Koefisien Determinasi *Model Summary*
- Tabel 4. 15. Hasil Uji Sumbangan Relatif (SR)
- Tabel 4. 16. Hasil Uji Sumbangan Efektif (SE)
- Tabel 4. 17. Hasil Uji Simultan
- Tabel 4. 18. Uji Parsial (Uji t)

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 *Ship Particular*
- Lampiran 2 *IMO Crew List*
- Lampiran 3 Gambar Kapal MV. DK 03
- Lampiran 4 Gambar Pelabuhan Tanjung Intan, Cilacap
- Lampiran 5 Gambar Pelabuhan Tanjung Intan, Cilacap
- Lampiran 6 Hasil *Output* SPSS *Descriptive Statistics*
- Lampiran 7 Hasil *Output* SPSS Validitas *Correlation* X1
- Lampiran 8 Hasil *Output* SPSS Validitas *Correlation* X2
- Lampiran 9 Hasil *Output* SPSS Validitas *Correlation* Y
- Lampiran 10 Hasil *Output* SPSS Reliabilitas X1
- Lampiran 11 Hasil *Output* SPSS Reliabilitas X2
- Lampiran 12 Hasil *Output* SPSS Reliabilitas Y
- Lampiran 13 Hasil *Output* SPSS Uji R^2
- Lampiran 14 Hasil *Output* SPSS Uji t
- Lampiran 15 Hasil *Output* SPSS Uji F
- Lampiran 16 Tabel t
- Lampiran 17 Tabel r
- Lampiran 18 Kuesioner Responden
- Lampiran 19 Hasil Turnitin

ABSTRAKSI

Setyawan, Aditya Fajar, 541711106280 N, 2021, “Analisis Hubungan Kesiapan Alat dan Disiplin Kerja Terhadap Proses Bongkar Muat Di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap (Studi Kasus Kapal Di Bawah Manajemen PT. KSE)”, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Arika Palapa, M.Si., M.Mar., Pembimbing II: Janny Adriani Djari, S.ST., M.M.

Kegiatan bongkar muat barang adalah kegiatan yang mendukung kelancaran angkutan dari dan ke kapal ke suatu pelabuhan sehingga kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal. Sehubungan dengan kepentingan tersebut menunjukkan bahwa fasilitas penunjang bongkar muat kapal curah yang sudah dimiliki sekarang perlu dikembangkan atau ditambahkan di Pelabuhan Tanjung Intan, Cilacap masih konvensional sehingga membutuhkan tenaga kerja manusia saat melakukan persiapan alat bongkar muat. Pada saat peneliti praktek di kapal MV. DK 03, kapal sandar di Pelabuhan Tanjung Intan, Cilacap untuk membongkar muatan batu bara dalam bentuk curah masih terdapat kendala dari persiapan alat bongkar muat dari pegawai TKBM dan *crew* kapal. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh kesiapan alat terhadap proses bongkar muat, pengaruh disiplin kerja terhadap proses bongkar muat dan untuk mengetahui pengaruh kesiapan alat dan disiplin kerja secara bersama-sama terhadap proses bongkar muat.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode korelasi kuantitatif menggunakan SPSS. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara memberikan kuesioner kepada responden.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kesiapan alat berpengaruh signifikan terhadap proses bongkar muat, disiplin kerja tidak berpengaruh signifikan terhadap proses bongkar muat, kesiapan alat dan disiplin kerja secara bersama-sama berpengaruh terhadap proses bongkar muat.

Kata Kunci: kesiapan alat, disiplin kerja, proses bongkar muat.

ABSTRACT

Setyawan, Aditya Fajar, 541711106280 N, 2021, *"The Analysis Correlation of Equipment Readiness and Work Discipline on the Loading and Unloading Process at Tanjung Intan Port, Cilacap (A Case Study of Ships Under Management of PT. KSE)"*, Diploma IV Program, Nautics Study Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Supervisor I: Capt. Arika Palapa, M.Sc., M.Mar., Supervisor II: Janny Adriani Djari, S.ST., MM

The loading and unloading of goods is an activity that supports the smooth transportation from and to a ship to a port so that the loading and unloading of goods from and to the ship. In connection with these interests, it shows that the loading and unloading support facilities for bulk carriers that are already owned need to be developed or added at the Tanjung Intan Port, Cilacap is still conventional so it requires human labor when preparing loading and unloading equipment. At the time the researchers practiced on the ship MV. DK 03, the ship docks at the Port of Tanjung Intan, Cilacap to unload coal in bulk, there are still obstacles from the preparation of loading and unloading equipment from TKBM employees and crews ship. The purpose of this study was to determine the effect of tool readiness on the loading and unloading process, the effect of work discipline on the loading and unloading process and to determine the effect of tool readiness and work discipline together on the loading and unloading process.

The method used in this study is a quantitative correlation method using SPSS. The data collection technique was done by giving questionnaires to the respondents.

The results showed that the readiness of the tool had a significant effect on the loading and unloading process, work discipline had no significant effect on the loading and unloading process, the readiness of the tool and work discipline together had an effect on the loading and unloading process.

Keywords: *equipment readiness, work discipline, loading and unloading process.*

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Kondisi geografis Indonesia yang merupakan negara kepulauan dimana jauh lebih luas dibanding daratannya maka sudah menjadi hal yang biasa pembangunan dan pengaturan transportasi laut perlu mendapat perhatian yang besar sehingga mendukung proses kelancaran angkutan laut antara lain kegiatan bongkar muat. Kegiatan bongkar muat barang adalah kegiatan yang mendukung kelancaran angkutan dari dan ke kapal ke suatu pelabuhan

Pelabuhan menurut UU. Pelayaran No.17 Tahun 2008 adalah Tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi. Pelabuhan yang dikelola dengan efektif dan efisien serta dilengkapi dengan fasilitas yang memadai akan membawa dampak positif bagi perdagangan dan perindustrian dari daerah tempat pelabuhan tersebut berada.

Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap yang merupakan salah satu pelaksana usaha bongkar muat yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang Tanjung Intan Cilacap yang menangani bongkar muat kapal-kapal curah

Dan diharapkan dapat melayani arus kapal dan curah kering sehingga pelayanannya semakin meningkat pada tahun-tahun akan datang. Sehubungan dengan kepentingan tersebut menunjukkan bahwa fasilitas penunjang bongkar muat kapal curah yang sudah dimiliki sekarang perlu dikembangkan atau ditambahkan di Pelabuhan Tanjung Intan masih konvensional sehingga masih membutuhkan tenaga kerja manusia saat melakukan proses bongkar muat. Salah satu faktor penyebab kendala saat kegiatan bongkar muat curah kering adalah kesiapan alat dan kerusakan alat, sehubungan dengan itu perlu dibutuhkan kesiapan alat untuk menangani bongkar muat, penempatan tenaga bongkar muat yang tepat disertai disiplin yang tinggi, mekanisme kerja tersusun dengan baik, daya guna alat yang maksimal dan cara kerja yang efektif dalam prosedur penanganan kapal beserta muatan.

Pada saat peneliti melakukan praktik di kapal MV. DK 03, kapal baru saja sandar di Pelabuhan Tanjung Intan, Cilacap untuk membongkar muatan batu bara dalam bentuk curah, terdapat kendala-kendala seperti masih terjadi keterlambatan dalam persiapan alat, kerusakan pada alat bongkar muat, dan kurangnya alat penunjang bongkar muat dimana *ship crane* nomor 2 tidak dapat beroperasi. Sehingga menjadi pertanyaan apakah ada pengaruh antara kesiapan alat dan disiplin kerja terhadap proses bongkar muat.

Berdasarkan dari uraian di atas, penulis mengangkat permasalahan yang terjadi tersebut dalam penelitian dengan judul **“ANALISIS HUBUNGAN KESIAPAN ALAT BONGKAR MUAT DANN DISIPLIN**

**KERJA TERHADAP PROSES BONGKAR MUAT DI PELABUHAN
TANJUNG INTAN CILACAP” (Studi Kasus Kapal Di Bawah
Management PT. KSE).**

1.2. PENELITIAN TERDAHULU

Tabel 1.1 *Review* Penelitian Terdahulu

NO	PENELITI	JUDUL PENELITIAN	HASIL PENELITIAN
1	Yusuf (2014)	Pengaruh kesiapan alat dan disiplin kerja terhadap kecepatan bongkar muat di Terminal Petikemas Nilam Multipurpose PT Pelabuhan Indonesia III Tanjung Perak Surabaya	Kesiapan alat dan disiplin kerja berpengaruh secara bersama-sama terhadap kecepatan bongkar muat, kesiapan alat berpengaruh signifikan dan disiplin kerja tidak berpengaruh signifikan secara parsial terhadap kecepatan bongkar muat
2	Nur Widyawati (2019)	Kesiapan alat bongkar muat, cuaca dan waktu kedatangan kapal curah kering terhadap <i>waiting berth</i> di Terminal Jamrud Cabang Tanjung Perak	Kesiapan alat dan cuaca berpengaruh positif dan signifikan terhadap <i>waiting berth</i>
3	Soedarmanto (2019)	Kesiapan alat <i>forklift</i> Dan keterampilan operator terhadap kecepatan bongkar muat di Terminal Kalimas	Terdapat pengaruh yang signifikan antara kesiapan alat <i>forklift</i> dan keterampilan operator secara bersama-sama terhadap kecepatan bongkar muat

Berdasarkan Tabel 1.1, peneliti dapat menyimpulkan bahwasanya kesiapan alat bongkar muat dan disiplin kerja belum tentu mempunyai hubungan atau pengaruh terhadap proses bongkar muat. Kesiapan alat bongkar muat dan disiplin kerja belum tentu saling berkaitan dalam mendukung kegiatan operasi bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Intan, Cilacap.

1.3. BATASAN PENELITIAN

Pada penelitian ini terdapat beberapa batasan penelitian antara lain sebagai berikut :

- 1.3.1. Keterbatasan waktu dalam penelitian yang dilakukan, yaitu hanya selama peneliti melakukan praktik laut.
- 1.3.2. Jumlah responden yang diambil sebagai sampel penelitian hanya *crew* kapal perusahaan PT. KSE dan TKBM Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap.
- 1.3.3. Keterbatasan tempat dalam penelitian, yaitu Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap dan kapal-kapal di bawah manajemen PT. KSE yang sandar di pelabuhan tersebut.

1.4. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang diuraikan diatas rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- 1.4.1. Apakah terdapat pengaruh persiapan alat bongkar muat terhadap proses bongkar muat?
- 1.4.2. Apakah terdapat pengaruh disiplin kerja terhadap proses bongkar muat?

1.4.3. Apakah pengaruh persiapan alat bongkar muat dan disiplin kerja secara bersama-sama terhadap proses bongkar muat?

1.5. TUJUAN PENELITIAN

Berdasarkan judul penelitian, yaitu pengaruh persiapan alat bongkar muat dan disiplin kerja terhadap proses bongkar muat, maka tujuan dilakukannya penelitian ini adalah :

1.5.1. Untuk mengetahui pengaruh persiapan alat bongkar muat terhadap proses bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Intan, Cilacap.

1.5.2. Untuk mengetahui pengaruh disiplin kerja terhadap proses bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Intan, Cilacap.

1.5.3. Untuk mengetahui pengaruh persiapan alat bongkar muat dan disiplin kerja secara bersama-sama terhadap proses bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Intan, Cilacap.

1.6. MANFAAT PENELITIAN

Adapun beberapa manfaat penelitian yang akan dilakukan adalah sebagai berikut :

1.6.1. Manfaat Secara Teoritis

Manfaat penelitian ini secara teoritis adalah dapat menambah pengetahuan bagi pembaca, pelaut, tenaga kerja bongkar muat, maupun kalangan umum dalam memahami pengaruh persiapan alat dan disiplin kerja terhadap proses bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap.

1.6.2. Manfaat Secara Praktis

1.6.2.1. Penelitian ini diharapkan membuat *crew* dan tenaga kerja bongkar muat yang bertanggung untuk persiapan alat bongkar muat dapat melakukan persiapan yang lebih baik sesuai dengan peraturan yang berlaku, dan pihak pelabuhan maupun perusahaan pelayaran dapat menyediakan peralatan untuk melakukan perawatan terhadap alat bongkar muat yang dilakukan.

1.6.2.2. Seluruh *crew* dan tenaga kerja bongkar muat diharapkan dapat menerapkan disiplin kerja pada saat proses bongkar muat.

1.6.2.3. Perusahaan pelayaran, *crew* kapal, dan tenaga kerja bongkar muat diharapkan dapat bekerja sama dalam melengkapi dan merawat alat bongkar muat serta dapat menerapkan disiplin kerja dalam menjalankan tugas masing-masing demi kelancaran proses bongkar muat.

1.7. SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk mencapai tujuan yang diharapkan serta memudahkan pemahaman, skripsi ini disusun dengan sistematika yang terdiri dari lima bab secara berkesinambungan yang dalam pembahasannya merupakan suatu rangkaian yang tidak terpisahkan, sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini menjelaskan mengenai uraian yang melatarbelakangi pemilihan judul, perumusan masalah yang diambil, tujuan penelitian,

manfaat penelitian serta sistematika penulisan. Latar belakang berisi tentang nyata, kondisi yang seharusnya terjadi serta alasan pemilihan judul. Perumusan masalah adalah uraian masalah yang diteliti. Tujuan penelitian berisi tujuan yang akan dicapai melalui kegiatan penelitian ini. Manfaat penelitian berisi uraian tentang manfaat yang diperoleh dari penelitian. Sistematika penulisan berisi susunan bagian penelitian dimana bagian yang satu dengan bagian yang lain saling berkaitan dalam satu runtutan pikir.

BAB II LANDASAN TEORI

Pada bab ini peneliti menguraikan landasan teori yang berkaitan dengan penelitian dari buku atau referensi yang mendukung penelitian. Hipotesis merupakan dugaan sementara yang didapat dari kerangka pikir yang telah dibuat dan kebenaran dari hipotesis ini akan diuji kebenarannya pada bab pembahasan masalah. Kerangka pikir penelitian menjadi pedoman dalam mengerjakan penelitian.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini tentang uraian metode-metode penelitian yang dipergunakan peneliti dalam menyelesaikan penelitian, yang terdiri dari lokasi atau tempat penelitian, metode pendekatan, metode pengumpulan data dan teknik analisis data.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN MASALAH

Bab ini menjelaskan tentang hasil dan permasalahan atas masalah yang ada seperti objek yang diteliti, serta hasil dari pengolahan data penelitian.

BAB V PENUTUP

Penutup berisi simpulan yang dipaparkan secara singkat dan jelas serta saran dari peneliti sebagai upaya untuk memecahkan masalah yang mungkin dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang terlibat.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Tinjauan Pustaka

Untuk mempermudah pemahaman tentang pengaruh kesiapan alat bongkar muat dan disiplin kerja terhadap proses bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Intan, Cilacap, maka peneliti akan menambahkan teori-teori dan definisi dari berbagai istilah sebagai berikut :

2.1.1. Kesiapan Alat

Menurut Yusuf (2014:23) kesiapan alat adalah kondisi alat saat berada di Pelabuhan. Kesiapan alat menjadi pertimbangan penting dari konsumen untuk menjadi jasa atau produk dari sebuah perusahaan. Danang mengatakan terdapat hubungan antara kesiapan alat dengan waktu rusak alat serta berhubungan erat antara ketersediaan alat dengan yang sedang rusak, jika jumlah alat rusak adalah 10% maka pasti alat yang siap beroperasi adalah 90%.

Agar peralatan alat siap operasi maka dibutuhkan pemeliharaan. Menurut Gorski dalam Shelvy HR (2016:8) kerja sama yang menandai antara pemeliharaan dan operasi (produksi) memungkinkan peningkatan efisiensi bahkan dari mesin yang sering digunakan dan mengurangi bahaya yang signifikan seperti kerusakan permesinan, atau waktu henti (*trouble*) yang tidak direncanakan. Hal ini akan mempunyai tujuan untuk meningkatkan efisiensi cara dimana mesin dan peralatan digunakan.

Menurut Panggabean (2016:4) peralatan mengacu pada teknologi atau mesin-mesin yang diperlukan untuk mengubah bahan baku (*input*) menjadi barang jadi (*output*). Penggunaan peralatan merupakan bagian dari fungsi Manajemen Sumber Daya Manusia (MSDM) yaitu analisa aliran pekerjaan dan rencana pekerjaan.

Inti dari analisis aliran pekerjaan adalah *output*, proses dan *input*. Konsep aliran kerja ini bermanfaat karena menyediakan sebuah alat bagi manajer untuk memahami semua tugas dan tanggung jawab yang diperlukan dalam menghasilkan produk yang dihasilkan berkualitas dan mampu menganalisis keterampilan yang dibutuhkan.

Diketahui bahwa peralatan merupakan bagian penting bersama-sama dengan bahan baku dan SDM (sumber daya manusia) dalam rangka mewujudkan produk yang berkualitas, peralatan bersama bahan baku merupakan *input* yang harus direncanakan oleh manajemen.

2.1.2. Alat Bongkar Muat

Dalam penelitian ini yang dibahas adalah tentang bongkar muat curah, sedangkan barang curah di sini dibagi menjadi dua jenis menurut Capt. Hadi Supriyono, M. Mar. dalam Andi Setiawan (2017:44) yaitu barang curah kering dan barang curah cair. Barang curah kering adalah barang berupa butiran padat atau berbentuk biji-bijian seperti; batu bara, biji besi, kedelai, dan lain-lain. Barang curah cair berupa minyak kelapa sawit, minyak mentah, bahan kimia, dan

lain-lain. Kita ambil contoh bongkar muat batu bara, proses bongkar batu bara di Pelabuhan Tanjung Intan, Cilacap menggunakan *crane* kapal dan *grab* kemudian dipindahkan ke dalam *hooper* yang akan ditampung oleh *truck* yang akan ditimbun di *stockpile* PLTU Cilacap.

2.1.2.1. *Ship Crane*

Ship Crane adalah sebuah alat yang dimiliki oleh kapal untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang, alat ini terpasang secara permanen dalam kapal. Jumlah dari alat bergantung pada panjang kapal, jenis muatan, dan pertimbangan hal lainnya. Tujuan dari adanya alat bantu untuk bongkar muat ketika tidak ada alat bantu bongkar muat di darat serta untuk menghemat biaya. Kapasitas angkut dari *ship crane* biasanya antara 25 ton sampai maksimal 35 ton.

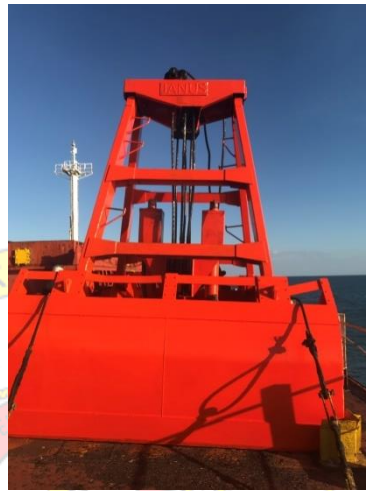


Gambar 2.1 *Ship Crane* MV. DK 03

Sumber : Dokumentasi Pribadi

2.1.2.2. *Grab*

Grab adalah alat khusus digunakan untuk memindahkan atau menggaruk muatan curah yang di dalam palka atau tongkang . *Grab* biasanya terkait dengan *ship crane*.



Gambar 2.2 *Grab* MV. DK 03

Sumber : Dokumentasi Pribadi

2.1.2.3. *Hooper*

Hoopers adalah alat penampungan awal sementara barang curah sebelum dimasukkan ke dalam bak *truck*. Alat ini biasanya terbuat dari *stainless steel* dimana bagian bawah berbentuk kerucut untuk mempermudah pengeluaran barang.

2.1.2.4. *Loader Vehicle*

Loader vehicle adalah kendaraan yang dipakai dalam proses bongkar muatan curah batubara yang berfungsi mengumpulkan muatan yang bersebaran yang ada didalam

palka menjadi satu tumpukan dan kemudian dapat diangkat oleh *grab*.



Gambar 2.4 *Loader Vehicle* di palka MV. DK 03

Sumber : Dokumentasi Pribadi

2.1.3. Indikator Kesiapan Alat

Bongkar muat barang di pelabuhan merupakan suatu siklus kegiatan dari membongkar dari kapal dan mengantarkannya ketujuan. Sebelum kegiatan bongkar muat dilaksanakan yang harus diperhatikan adalah kesiapan alat bongkar muat, Nur Widyawati (2019:17) berpendapat bahwa indikator dari kesiapan alat ada 4 yaitu:

1. Bongkar muat kapal dapat secepat mungkin
2. Tingkat kerusakan atau kecelakaan yang kecil
3. Cepat tanggap akan kebutuhan peralatan pendukung lain
4. Penggunaan alat keselamatan

Sedangkan menurut Yusuf (2014:30) indikator dari kesiapan alat ada 4 yaitu :

1. Perawatan yang dilakukan pada alat bongkar muat.
2. Peralatan bantu sebagai penunjang alat bongkar muat.
3. Kerusakan yang terjadi pada alat bongkar muat.
4. Jumlah alat bongkar muat yang digunakan.

Berdasarkan aspek-aspek indikator kesiapan alat di atas, dapat ditentukan bahwa indikator dari kesiapan alat sebagai berikut :

- a) Pemeliharaan dan perawatan terhadap alat bongkar muat.
- b) Instrumen alat bongkar miatt dalam kondisi yang bagus.
- c) Pada saat beroperasi alat bongkar muat tidak rusak.
- d) Instrumen *safety* pada alat bongkar muat dalam selalu kondisi optimal.

2.1.4. Disiplin Kerja

Disiplin sangat penting untuk pertumbuhan instansi, digunakan terutama untuk memotivasi pegawai agar dapat mendisiplinkan diri dalam melaksanakan pekerjaan baik perorangan maupun secara kelompok.

Menurut Bejo Siswanto (2013:291) bahwasannya disiplin kerja merupakan suatu sikap menghormati, menghargai, patuh dan taat terhadap peraturan-peraturan yang berlaku baik yang tertulis maupun yang tidak tertulis serta sanggup menjalankannya dan tidak mengelak menerima sanksi-sanksi apabila ia melanggar tugas dan wewenang yang diberikan kepadanya. Sedangkan menurut Sondang Siagian (2014:305) menyatakan bahwa disiplin kerja merupakan suatu bentuk

pelatihan yang berusaha memperbaiki dan membentuk pengetahuan, sikap dan perilaku pegawai sehingga para pegawai tersebut sukarela berusaha bekerja secara kooperatif.

Berdasarkan pemahaman di atas, maka pengertian disiplin kerja merupakan kesadaran dan ketersediaan seseorang untuk menaati peraturan perusahaan atau organisasi baik yang tertulis maupun tidak tertulis dan tidak mengelak untuk menerima sanksi apabila melanggar tugas dan wewenang yang diberikan kepadanya. Sehingga hal ini membuat karyawan bertanggung jawab atas semua aspek pekerjaannya dan meningkatkan prestasi kerjanya yang berarti akan meningkatkan pula efektivitas dan efisiensi kerja serta kualitas dan kuantitas kerja.

2.1.4.1. Bentuk Disiplin Kerja

Kedisiplinan kepada pegawai haruslah sama pemberlakuannya. Disiplin berlaku bagi semua, tidak memilih, memilah dan memihak kepada siapapun yang melanggar akan dikenakan sanksi yang sama. Anwar Prabu Mangkunegara (2013:129) mengemukakan bahwa bentuk disiplin kerja yaitu :

1. Disiplin preventif

Merupakan suatu upaya untuk menggerakkan pegawai untuk mengikuti dan mematuhi pedoman kerja, aturan-aturan yang telah digariskan oleh instansi.

2. Disiplin korektif

Merupakan suatu upaya untuk menggerakkan pegawai dalam suatu aturan dan mengarahkan untuk tetap mematuhi peraturan.

3. Disiplin progresif

Merupakan upaya yang memberikan hukuman-hukuman yang lebih berat terhadap pelanggaran-pelanggaran yang berulang.

Sedangkan bentuk-bentuk kedisiplinan menurut Veithzal Rivai (2014:125) adalah sebagai berikut :

1. Disiplin retributif, yaitu berusaha menghukum orang yang berbuat salah.
2. Disiplin korektif, yaitu berusaha membantu pegawai mengoreksi perilakunya yang tidak tepat.
3. Perspektif hak-hak individu, yaitu berusaha melindungi hak-hak dasar individu selama tindakan-tindakan disipliner.
4. Perspektif utilitarian, yaitu memiliki fokus kepada penggunaan disiplin pada saat konsekuensi-konsekuensi tindakan disiplin melebihi dampak negatifnya.

2.1.4.2. Indikator Disiplin Kerja

Disiplin kerja dapat terlihat apabila pegawai datang ke kantor teratur dan tepat waktu, jika pegawai berpakaian rapi

ditempat kerja dan pegawai menghasilkan jumlah serta kualitas pekerjaan yang memuaskan dengan mengikuti cara kerja yang ditentukan oleh instansi. Bejo Siswanto (2013:23) berpendapat bahwa indikator disiplin kerja ada 5 yaitu :

1. Kehadiran

Frekuensi kehadiran merupakan salah satu tolak ukur untuk mengetahui tingkat kedisiplinan.

2. Ketaatan Pada Standar Kerja

Pegawai dalam melaksanakan diharuskan menaati semua standard pekerjaan yang telah ditetapkan sesuai dengan aturan dan pedoman kerja.

3. Tingkat Kewaspadaan

Pegawai yang melaksanakan pekerjaannya selalu penuh perhitungan dan ketelitian.

4. Ketaatan Pada Peraturan Kerja

Ketaatan pada peraturan kerja ini dimaksudkan demi kelancaran dan kenyamanan dalam bekerja.

5. Etika Kerja

Etika kerja adalah sebuah nilai yang didasarkan pada kerja keras dan ketekunan.

Berdasarkan dari aspek-aspek disiplin kerja di atas, penulis menentukan indikator disiplin kerja sebagai berikut :

a) Disiplin terhadap peraturan-peraturan

Disiplin ini dapat berupa ketaatan untuk berpakaian sesuai dengan ketentuan, ketaatan dalam menggunakan alat-alat perlengkapan yang ada.

b) Disiplin waktu

Disiplin waktu dapat diberi pengertian sebagai ketaatan tenaga kerja terhadap waktu kerja. Hal ini meliputi ketaatan tenaga kerja terhadap jam masuk kerja, jam pulang kerja dan kehadirandi tempat kerja.

c) Disiplin terhadap tugas dan tanggung jawab

Disiplin terhadap tugas dan tanggung jawab ini dapat diberi pengertian sebagai ketaatan tenaga kerja dalam melakukan tugas dan tanggung jawab yang diberikan kepadanya. Hal ini meliputi ketaatan tenaga kerja mematuhi cara-cara kerja yang telah ditentukan, menerima tugas yang diberikan dan ketaatan untuk menyelesaikan tugas yang telah diberikan.

d) Disiplin terhadap penggunaan alat keselamatan

Disiplin terhadap penggunaan alat keselamatan dapat berupa selalu memakai alat keselamatan dalam bekerja yang bertujuan untuk melindungi diri dari kecelakaan kerja yang mungkin akan terjadi.

e) Motivasi dalam bekerja

Motivasi menjadi nilai penting seseorang dalam melakukan pekerjaan serta mempengaruhi tingkat kinerja seseorang.

2.1.5. Proses bongkar muat

Menurut F.D.C Sudjatmiko (2014:98) bongkar adalah pemindahan barang dari suatu tempat ke tempat lain. Yang dimaksud dengan kegiatan muat adalah proses memindahkan barang dari gudang, menaikkan lalu menumpuknya di atas kapal sedangkan kegiatan bongkar adalah proses menurunkan barang dari kapal lalu menyusunnya di dalam gudang di pelabuhan atau *stock pile* atau *container yard*. Keputusan Menteri Perhubungan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 152 Tahun 2016, Bongkar muat adalah kegiatan bongkar muat barang dari dan atau ke kapal meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka ke atas dermaga di lambung kapal ke gudang lapangan penumpukan atau sebaliknya. Membedakan proses bongkar muat secara langsung dan tidak langsung menurut Matius dalam Bahrul Usman (2017:15) yaitu :

1. Secara langsung

Pemuatan atau pembongkaran dari *truck* langsung ke kapal ataupun sebaliknya, ini memerlukan ijin khusus karena ada komponen atau pembayaran OPP.

2. Secara tidak langsung

Kegiatan bongkar muat dari kapal ke dermaga perpindahan barang ke gudang transit, dan selanjutnya akan diteruskan kepada penerima barang.

2.1.6. Pelabuhan

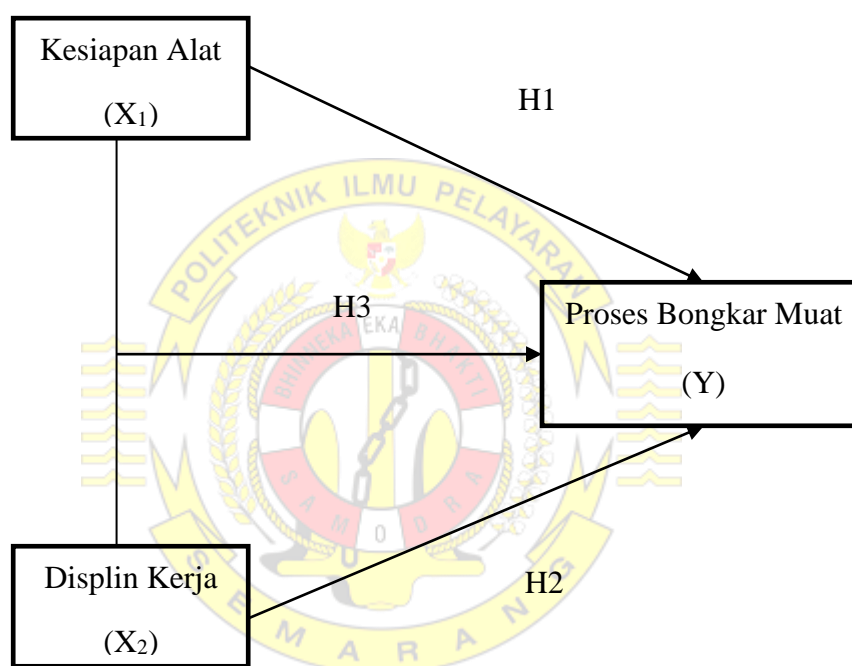
Pelabuhan merupakan suatu mata rantai jaringan transportasi, secara umum diartikan sebagai wilayah yang terdiri dari daratan dan perairan, dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai daerah tempat berlabuh dan aktivitas bongkar muat, serta sebagai tempat perpindahan intra dan moda transportasi. Dalam melakukan aktivitasnya, pelabuhan dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas pelayanan jasa kepelabuhan, keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang (Pelindo, 2000:1).

Pelabuhan juga merupakan prasarana titik pertemuan antara moda transportasi laut dan transportasi darat, yang berperan untuk mengumpulkan dan meyalurkan barang, penumpang, hewan, dan informasi secara signifikan telah menempatkan pelabuhan sebagai pemacu pembangunan dan pertumbuhan ekonomi bagi masyarakat disekitarnya.

2.2. Kerangka Pikir Penelitian

Untuk mempermudah memahami skripsi ini maka penulis membuat suatu kerangka pikir yang merupakan pemaparan secara kronologis dalam menjawab pokok-pokok permasalahan penelitian berdasarkan pemahaman teori dan konsep-konsep. Pemaparan ini digambarkan dalam bentuk bagan alur yang sederhana disertai dengan penjelasan singkat mengenai tiap bagian dari bagan tersebut.

Dalam bagan dijelaskan tentang pengaruh kesiapan alat dan disiplin kerja terhadap proses bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap sehingga diharapkan kelancaran dan ketepatan dalam pelaksanaan proses bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Intan, Cilacap dapat berjalan dengan lancar. Secara jelas dapat digambarkan kerangka pikir tersebut dalam bentuk alur bagan sebagai berikut :



Gambar 2.5. Kerangka Berpikir

2.3. Hipotesis Penelitian

Hipotesis merupakan dugaan sementara dari penulis (belum diuji kebenarannya) yang disimpulkan dari kerangka pikir penelitian atau landasan teori.

2.3.1. Hipotesis pertama (H₁)

Terdapat pengaruh yang signifikan kesiapan alat terhadap proses bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Intan, Cilacap.

2.3.2. Hipotesis kedua (H₂)

Terdapat pengaruh yang signifikan disiplin kerja terhadap proses bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Intan, Cilacap.

2.3.3. Hipotesis ketiga (H₃)

Terdapat pengaruh yang signifikan kesiapan alat dan disiplin kerja secara bersama-sama terhadap proses bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Intan, Cilacap.



BAB V

PENUTUP

5.1. KESIMPULAN

Hasil penelitian dan pembahasan yang telah dilakukan terkait dengan pengaruh kesiapan alat dan disiplin kerja terhadap proses bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Intan, Cilacap, dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

- 5.1.1. Kesiapan alat mempunyai pengaruh signifikan terhadap proses bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Intan, Cilacap. Hal ini berdasarkan hasil penelitian diperoleh hasil menunjukkan nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ yaitu sebesar $3,622 > 1,990$ dengan nilai signifikan sebesar $0,002 < 0,05$. Dikatakan signifikan karena nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05.
- 5.1.2. Disiplin kerja tidak berpengaruh signifikan terhadap proses bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Intan, Cilacap. Hal ini berdasarkan hasil penelitian diperoleh hasil menunjukkan nilai t_{hitung} lebih kecil dari t_{tabel} ($1,117 < 1,991$) atau sig ($0,267 > 0,05$), sehingga dapat ditarik kesimpulan bahwa tidak berpengaruh signifikan dari disiplin kerja terhadap proses bongkar muat.
- 5.1.3. Kesiapan alat dan disiplin kerja secara bersama-sama berpengaruh terhadap proses bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Intan, Cilacap. Hal ini dapat dibuktikan dengan hasil olah data menunjukkan bahwa hasil

F_{hitung} sebesar 12,422 dengan tingkat probabilitas 0,000 (signifikan), sedangkan F_{tabel} 3,11. Dengan demikian maka F_{hitung} lebih besar dari F_{tabel} dan probabilitas lebih kecil dari 0,05 yang berarti kesiapan alat dan disiplin kerja secara bersama berpengaruh terhadap proses bongkar muat.

5.2. SARAN

Berdasarkan kesimpulan yang telah diambil, beberapa saran dari peneliti adalah sebagai berikut:

5.2.1. Kesiapan alat berpengaruh signifikan terhadap proses bongkar muat.

Dengan melakukan perawatan maupun pemeliharaan alat bongkar muat sesuai dengan jadwal serta kebijakan yang ditetapkan oleh perusahaan agar kondisi dan kinerja alat bongkar muat tetap dalam keadaan baik dan siap digunakan.

5.2.2. Disiplin kerja tidak berpengaruh signifikan secara parsial terhadap proses bongkar muat, diharapkan *crew* kapal dan pekerja TKBM lebih meningkatkan kompetensi maupun profesionalisme dalam proses bongkar muat.

5.2.3. Dalam proses bongkar muat kru kapal dan pegawai TKBM lebih memperhatikan pemilihan cara bongkar muat agar dapat mempersingkat waktu dalam proses bongkar muat.

DAFTAR PUSTAKA

- Ghozali, I. 2011. *Aplikasi multivariate dengan program IBM SPSS 23*, Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang.
- HR, Shely. 2016. *Analisis Penyelenggaraan Sistem Pemeliharaan Alat Bongkar Muat Di Pelabuhan Tanjung Mas*.
Keputusan Menteri Perhubungan Tahun. 2016 No. 152,
- Mangkunegara, A., & Prabu, A. 2013, *Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan*. Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Noviandi, D. 2019, *Pengaruh Kepatuhan dan Kesiapan Alat Terhadap Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja dan Produktivitas Kerja Di PT. JICT*.
- Pratama, M. E. 2017, *Pengaruh Utilisasi Alat Continuous Ship Unloaders Terhadap Produktivitas Bongkar Muat Curah Kering Di Pelabuhan Khusus Petrokimia Gresik , Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan Vol 7* .
- Rivai, V. 2011, *Manajemen Sumber Daya Manusia Untuk Perusahaan: dari Teori ke Praktik*. Raja Grafindho Persada, Jakarta.
- Sasono, H. B. 2013, *Manajemen Pelabuhan & Realisasi Ekspor Impor*. AMN, Jakarta.
- Setiawan, Andi. 2017, *Analisis Optimalisasi Upaya Penyusutan Pada Saat Bongkar Muat Di Kapal MT. Sele*
- Sibarini, P. M. 2016, *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Universitas Terbuka, Banten.
- Siswanto, B. 2010, *Manajemen Tenaga Kerja Rancangan dalam Pendayagunaan dan Pengembangan Unsur Tenaga Kerja*, Sinar Baru, Bandung.

- Soedarmanto, & Kamhar, R. 2019, *Kesiapan Alat Forklift Dan Keterampilan Operator Terhadap Kecepatan Bongkar Muat Di Terminal Kalimas* , 6.
- Sudjatmiko, F. 2014, *Pokok Pokok Pelayaran Niaga*. CV. Akademika Pressindo.
- Sugiyono. 2018, *Metode Penelitian Bisnis (Vol. 18)* , Alfabeta, Jakarta.
- Sugiyono. 2017, *Metode Penelitian Pendidikan : Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, R&D*, Alfabeta, Bandung.
- Sujarweni, W. 2014, *Metodologi Penelitian*, PT. Pustaka Baru, Yogyakarta.
- Usman, B. 2017, *Bongkar Muat Biji Besi Di MT. San Diego*
- Undang-Undang Pelayaran No.17 Tahun 2008*.
- Widyawati, N. 2019, *Kesiapan Alat Bongkar Muat, Cuaca dan Waktu Kedatangan Kapal Curah Kering Terhadap Waiting Berth di Terminal Jamrud Cabang Tanjung Perak*.
- Yosafat. 2000, <https://www.pelindo.co.id>. di akses pada tanggal 17 Juni 2021.
- Yusuf. 2014, *Pengaruh kesiapan alat dan disiplin kerja terhadap kecepatan bongkar muat di Terminal Petikemas Nilam Multipurpose PT Pelabuhan Indonesia III Tanjung Perak Surabaya*.

Lampiran 1. Ship Particular



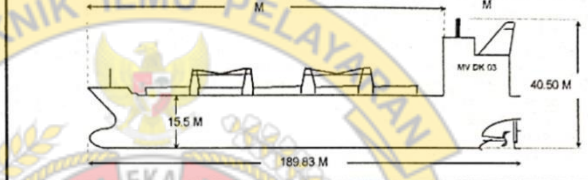
PT. KARYA SUMBER ENERGY SHIP'S PARTICULARS



NAME MV. DK 03 HARPOON		KEEL LAID		SATELLITE COMMUNICATION	
CALL SIGN	YCMV2	LAUNCHED	1994 JAPAN	INM-C	1626.9 Mhz
FLAG	INDONESIA	DELIVERED	-	E-MAIL	mv.dk03k5e@gmail.com
PORT OF REGISTRY	BATAM	SHIPYARD	MTSUI ENGINEERING & SHPBUILDING CO LTD	PHONE	021 6385 8999
OFFICIAL NUMBER	5483348	HULL NUMBER	1405	FAX	021 6385 0823
IMO NUMBER	9082908			TELEX	N/A
CLASS SOCIETY	BKI			MMSI	52630029
CLASSIFICATION CHARACTER	10A1			EX NAME	HARPOON
P & I CLUB				CS/FLAG	INDONESIA

OWNERS	PT KYK LINE, KYK BUILDING, JL. CIGENDI BARAT NO. 32-33 JAKARTA - 10160 INDONESIA
OPERATORS	PT KARYA SUMBER ENERGY, JL KOPI NO 27 JAKARTA BARAT - 11230 INDONESIA TLP +62216910382, PIC SUHAFRINAL, MOBILE PHONE +6281361593009, EMAIL suha@indoshipping.com, dpa.kse1@gmail.com

PRINCIPAL DIMENSIONS	
LOA	189.80 M
LBP	181.99 M
BREADTH	31.00 M
DEPTH (molded)	16.50 M
HEIGHT (maximum)	40.50 M
BRIDGE FRONT - BOW	158.10 M
BRIDGE FRONT - STERN	31.70 M
TPC	51.50 MT



TONNAGE	
NET	15.851 MT
GRT	27.011 MT
DEADWEIGHT	46.637 MT

TANK CAPACITIES (cbm)				
CARGO HOLD CAPACITY				BLST TKS (100 %)
GRAIN (M3)	BALE (M3)			F.P.Tk
NO 1	10.355 m3	NO 1	9.885 m3	NO.1P/S
NO 2	12.547 m3	NO 2	11.974 m3	NO.2P/S
NO 3	12.583 m3	NO 3	11.974 m3	NO.3P/S
NO 4	12.679 m3	NO 4	12.137 m3	NO.4P/S
NO 5	11.654 m3	NO 5	11.308 m3	NO.5P/S
				APT
				NO CH
TOTAL	59.818 m3	TOTAL	57.234 m3	TOTAL

LOAD LINE INFORMATION	FREEDBOARD	DRAFT	DWT
TROPICAL FRESH	3.616 M	11.864 M	48.637 MT
FRESH	3.574 M	11.926 M	45.861 MT
TROPICAL	3.374 M	12.126 M	47.858 MT
SUMMER	3.880 M	11.620 M	46.637 MT
WINTER	4.122 M	11.378 M	45.393 MT
LIGHT SHIP T=			7609 MT

MACHINERY / PROPELLER / RUDDER	
MAIN ENGINE	MITSUBI B&W 6550MC
M.C.O	6990 PS X 105.1 RPM
SPEED	ECO SPEED 11 KNOT
CONSUMPTION	28 MT / DAY
MAX CRITICAL RANGE	10,100 PS X 111 RPM
AUX BOILER TYPE	GADELIUS GCS-21
GENERATOR (3 sets)	DAIHATSU 6DL-20
WORKING IDLE	6 MT / DAY - 3MT / DAY
EMER D/G	SA-60 R
PROPELLER	SOLID KEYLESS
RUDDER	-

BUNKER TANKS	
MDO P	87.4
MDO S	87.4
MDO ST	7
4 FOT P	409.5
4 FOT S	409.2
DEEP FOT H	286.2
DEEP FOT H	253.2
SFO C	479.8
TOTAL MDO	181.8 M3
TOTAL MFO	1877.7 M3

WINCHES / WINDLASS / ROPES / EMERGENCY TOWING			
	FWD	AFT	PARTICULARS
WINCHES	2	2	Working Pleasure: 40 Kg
MRG Ropes	6	6	EYE Link: 2.5 m, D:75 mm, L: 200 m, SWL:760kN
Brake Gear	2	2	Manual Handle
Winch BHC	-	-	
WINDLASS	2	N/A	24 Tons x 15 m/min, Brake Capacity: 169.2 Tons
FIRE WIRE	-	-	
ANCHOR	2	N/A	Type: STOCKLESS, Weight: 8.300 MT
EMG. TOWING	1	-	

BALLAST PUMPING SYSTEM				
MAIN PUMPS	NO.	CAPACITY	HEAD	RPM
BALLAST PUMP				
BALLAST PUM 100 %		26.718		
CH BO 3 BALLAST		12.589		
UNPUMABLE		200		
CONSTANT EX FW		250		

LIFE BOATS	
2 X 28 PERSONS	
ENCLOSE LIFEBOATS	
LIFECRAFT	
4 X 16 PERSONS	
LAST DRYDOCK	
25/10/18 - 07/11/18	
BATAM	

FIRE FIGHTING SYSTEM	
E/RM	FIXED FIRE FIGHTING EQUIPMENT
CARGO/DK AREA	FIXED FIRE FIGHTING EQUIPMENT

LUBE OIL TANK M3	
NO 1 CYL TK	23
LO SUMP TANK	15.1
M/E LO	33.4
MFO	1877.7
MDO	181.8

CRANES	
4 X 25 T SWL	
TYPE FUKUSHIMA ELECTRO HYD KH-2525	
HATCH COVER MC GREGOR (4 PANELS PER HATCH)	

LOADING / UNLOADING RATE	
9000 MT / DAY LOADING UN LADING RATE WITH SHIP CRANE & GRAB	

Lampiran 2. IMO Crew List

CREW LIST

(Name of shipping line, agent, etc)										Page No.		
										<input checked="" type="checkbox"/> Arrival	<input type="checkbox"/> Departure	1/1
1. Name of ship		2. Port Of Arrival / Departure			3. Date							
MV.DK 03		BALIKPAPAN			20 JULY 2020							
4. Nationality of ship				5. Last port			6. Nature and No. of identity document (seamen's validity)		Date and Place of Engagement			
INDONESIA				CILACAP			(DD / MM / YY)		(DD / MM / YY)			
7. No.	8. Family name, Given names	9. Rank or rating	Gender	10. Nationality	11. Date and place of birth (DD / MM / YYYY)	12. Date and place of birth (DD / MM / YY)	13. Date and place of birth (DD / MM / YY)	14. Date and place of birth (DD / MM / YY)	15. Date and place of birth (DD / MM / YY)	16. Date and place of birth (DD / MM / YY)	17. Date and place of birth (DD / MM / YY)	18. Date and place of birth (DD / MM / YY)
1	FANUS MAFTUKHIN	MASTER	M	INDONESIAN	15/07/1974 Pasuruan, Indonesia	F 091429 19/02/21						19/12/19 Cilacap
2	TEGUH ARIYANTO	C/O	M	INDONESIAN	21/03/1989 Kediri, Indonesia	F 015008 25/04/22						29/01/20 Cilacap
3	AWAL SETIAWAN PUTRA	2/O	M	INDONESIAN	22/10/1991 Bangkalan, Indonesia	F 097661 08/01/21						24/01/20 Cilacap
4	ELFAN ARYO SAMBODO	3/O	M	INDONESIAN	24/03/1995 Semarang, Indonesia	D 075008 26/05/22						19/03/20 Cilacap
5	ADITYA FATHONY WICAKSONO	JR 3/O	M	INDONESIAN	16/04/1996 Surakarta, Indonesia	E 057379 1/04/2021						31/2/0/19 Cilacap
6	SUKASMAN	C/E	M	INDONESIAN	02/11/1961 Kebumen, Indonesia	D 059554 27/03/22						25/02/20 Cilacap
7	BAYU AJI KURNIAWAN	2/E	M	INDONESIAN	14/09/1988 Cilacap, Indonesia	F 029177 26/07/22						14/04/20 Cilacap
8	NANDA YOGGY FERNANDO	3/E	M	INDONESIAN	18/07/1992 Sragen, Indonesia	B 076857 23/06/20						20/03/20 Cilacap
9	RASULA ADE PRATAMA	JR 4/E	M	INDONESIAN	02/04/1996 Magelang, Indonesia	E 057259 28/03/21						19/12/19 Cilacap
10	KHUSNUL AMAR	BOATSWAIN	M	INDONESIAN	04/02/1981 Kebumen, Indonesia	F 177395 03/10/21						22/09/19 Cilacap
11	TONNY SETIAWAN	A/B - A	M	INDONESIAN	31/12/1979 Garut, Indonesia	F 220572 21/02/22						25/02/20 Cilacap
12	ARMAN	A/B - B	M	INDONESIAN	04/01/1982 Barana, Indonesia	E 120076 20/09/21						21/09/19 Cilacap
13	MUH. SUPARNO	A/B - C	M	INDONESIAN	18/03/1976 Purworejo, Indonesia	E 116971 06/09/21						20/03/20 Cilacap
14	MOHAMAD NADI FIRMANSYAH	ENG FOREMAN	M	INDONESIAN	4/04/1979 Jakarta, Indonesia	F 084613 10/11/20						29/01/20 Cilacap
15	FAISAL TAHIR	OILER - A	M	INDONESIAN	12/12/1986 Jakarta, Indonesia	F 005943 08/08/20						31/10/19 Cilacap
16	HAFIDH QWAIY	OILER - B	M	INDONESIAN	19/08/1992 Dumai, Indonesia	F 125577 22/03/21						14/04/20 Cilacap
17	ARIYANTO	OILER - C	M	INDONESIAN	07/10/1984 Kebumen, Indonesia	B 009806 20/02/21						19/12/19 Cilacap
18	ROFIDIN	COOK	M	INDONESIAN	21/04/1962 Brebès, Indonesia	E 096950 13/06/21						24/08/19 Cilacap
19	ADITYA FAJAR SETYAWAN	D/CADET - A	M	INDONESIAN	19/05/2000 Klatèn, Indonesia	F 241935 12/07/22						17/08/19 Cilacap
20	BHARATA NAROTAMA	D/CADET - B	M	INDONESIAN	08/12/1998 Tuban, Indonesia	F 241949 12/07/22						17/08/19 Cilacap
21	IBNU MAJAH	E/CADET - A	M	INDONESIAN	20/12/1997 Surakarta, Indonesia	F 241987 19/06/22						23/08/19 Cilacap
22	VEGA KAUTSAR SETIADY	E/CADET - B	M	INDONESIAN	15/02/1999 Semarang, Indonesia	F 241930 11/07/22						23/08/19 Cilacap

12. Date and signature by master, authorized agent or officer



Lampiran 3. Gambar Kapal MV. DK 03



Lampiran 4. Gambar Pelabuhan Tanjung Intan, Cilacap



Lampiran 5. Hasil Output SPSS Data Identitas Responden

Jenis_Kelamin

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Laki-Laki	105	100.0	100.0	100.0

Umur

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	20 th s/d 30th	45	42.9	42.9	42.9
	31th s/d 40th	37	35.2	35.2	78.1
	41th s/d 50th	15	14.3	14.3	92.4
	50th atau lebih	8	7.6	7.6	100.0
	Total	105	100.0	100.0	

Tempat_Bekerja

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	MV. DK 02	23	21.9	21.9	21.9
	MV. DK 03	23	21.9	21.9	43.8
	MV. KT 02	23	21.9	21.9	65.7
	TKBM Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap	36	34.3	34.3	100.0
	Total	105	100.0	100.0	

Pengalaman_Bekerja

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1th - 5 th	31	29.5	29.5	29.5
	5th - 10th	29	27.6	27.6	57.1
	10th - 15th	24	22.9	22.9	80.0
	15th lebih	21	20.0	20.0	100.0
	Total	105	100.0	100.0	

Lampiran 6. Hasil Output SPSS Descriptive Statistics

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
X1.1	83	1.00	5.00	4.1446	.82835
X1.2	83	1.00	5.00	3.9759	.91032
X1.3	83	2.00	5.00	3.7831	.84172
X1.4	83	2.00	5.00	4.0361	.84746
X1.5	83	1.00	5.00	3.8193	.96455
X1.6	83	2.00	5.00	4.1205	.88892
X1.7	83	1.00	5.00	3.9277	.93422
X1.8	83	2.00	5.00	3.9277	.79300
Valid N (listwise)	83				

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
X2.1	83	1.00	5.00	4.1205	.96774
X2.2	83	2.00	5.00	4.1325	.77729
X2.3	83	2.00	5.00	4.2410	.77444
X2.4	83	1.00	5.00	3.9277	.90773
X2.5	83	1.00	5.00	4.0964	.93201
X2.6	83	1.00	5.00	4.1566	.84798
X2.7	83	2.00	5.00	4.2410	.69124
X2.8	83	1.00	5.00	4.1205	.88892
X2.9	83	2.00	5.00	4.0602	.78631
X2.10	83	2.00	5.00	4.1084	.81168
Valid N (listwise)	83				

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Y.1	83	1.00	5.00	4.1205	.88892
Y.2	83	1.00	5.00	3.7229	.96668
Y.3	83	1.00	5.00	3.9639	.84746
Y.4	83	2.00	5.00	4.0964	.77482
Y.5	83	1.00	5.00	3.8434	.87627
Y.6	83	2.00	5.00	4.0602	.72161
Y.7	83	1.00	5.00	4.0361	.68869
Y.8	83	1.00	5.00	4.0723	.80824
Valid N (listwise)	83				

Lampiran 7. Hasil Output SPSS Validitas Correlation X1

Correlations

		X1.1	X1.2	X1.3	X1.4	X1.5	X1.6	X1.7	X1.8	Total_X1
X1.1	Pearson Correlation	1	.134	.168	.149	.155	.125	.266*	.313**	.537**
	Sig. (2-tailed)		.227	.129	.179	.161	.260	.015	.004	.000
	N	83	83	83	83	83	83	83	83	83
X1.2	Pearson Correlation	.134	1	-.086	.096	.120	.139	.170	.251*	.443**
	Sig. (2-tailed)	.227		.437	.388	.280	.209	.124	.022	.000
	N	83	83	83	83	83	83	83	83	83
X1.3	Pearson Correlation	.168	-.086	1	.080	.447*	-.128	.321*	.232*	.482**
	Sig. (2-tailed)	.129	.437		.475	.000	.250	.003	.035	.000
	N	83	83	83	83	83	83	83	83	83
X1.4	Pearson Correlation	.149	.096	.080	1	.172	.205	.419*	.312**	.575**
	Sig. (2-tailed)	.179	.388	.475		.120	.064	.000	.004	.000
	N	83	83	83	83	83	83	83	83	83
X1.5	Pearson Correlation	.155	.120	.447*	.172	1	-.459*	.259*	.174	.561**
	Sig. (2-tailed)	.161	.280	.000	.120		.018	.000	.116	.000
	N	83	83	83	83	83	83	83	83	83
X1.6	Pearson Correlation	.125	.139	-.128	.205	-.259*	1	-.063	.099	.260*
	Sig. (2-tailed)	.260	.209	.250	.064	.018		.573	.373	.018
	N	83	83	83	83	83	83	83	83	83
X1.7	Pearson Correlation	.266*	.170	.321*	.419**	.459*	.063	1	.355**	.708**
	Sig. (2-tailed)	.015	.124	.003	.000	.000	.573		.001	.000
	N	83	83	83	83	83	83	83	83	83
X1.8	Pearson Correlation	.313**	.251*	.232*	.312**	.174	.099	.355*	1	.633**
	Sig. (2-tailed)	.004	.022	.035	.004	.116	.373	.001		.000
	N	83	83	83	83	83	83	83	83	83
Total_X1	Pearson Correlation	.537**	.443*	.482*	.575**	.561*	.260*	.708*	.633**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.018	.000	.000	
	N	83	83	83	83	83	83	83	83	83

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

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

	Sig. (2-tailed)	.279	.632	.020	.547	.743	.095		.522	.333	.180	.001
	N	83	83	83	83	83	83	83	83	83	83	83
X2.8	Pearson Correlation	.139	.277*	.188	.359**	.059	.153	.071	1	-.011	.218*	.521*
	Sig. (2-tailed)	.211	.011	.089	.001	.594	.168	.522		.925	.047	.000
	N	83	83	83	83	83	83	83	83	83	83	83
X2.9	Pearson Correlation	.311**	.126	.016	.211	-.058	.187	.108	-	1	.219*	.429*
	Sig. (2-tailed)	.004	.255	.886	.055	.603	.091	.333	.925		.047	.000
	N	83	83	83	83	83	83	83	83	83	83	83
X2.10	Pearson Correlation	.216*	.248*	.113	.441**	.083	.241*	.148	.218*	.219*	1	.605*
	Sig. (2-tailed)	.050	.024	.309	.000	.457	.028	.180	.047	.047		.000
	N	83	83	83	83	83	83	83	83	83	83	83
Total	Pearson Correlation	.575*	.472*	.454*	.578**	.314**	.484*	.370*	.521*	.429**	.605**	1
_X2	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.004	.000	.001	.000	.000	.000	
	N	83	83	83	83	83	83	83	83	83	83	83

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

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

Lampiran 10. Hasil Output SPSS Reliabilitas X1

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	83	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	83	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.622	8

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X1.1	27.5904	10.928	.347	.582
X1.2	27.7590	11.380	.213	.620
X1.3	27.9518	11.242	.277	.601
X1.4	27.6988	10.652	.388	.570
X1.5	27.9157	10.468	.339	.583
X1.6	27.6145	12.606	.019	.669
X1.7	27.8072	9.523	.541	.518
X1.8	27.8072	10.450	.475	.549

Lampiran 11. Hasil Output SPSS Reliabilitas X2

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	83	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	83	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.631	10

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X2.1	37.0843	12.834	.380	.585
X2.2	37.0723	14.043	.302	.605
X2.3	36.9639	14.157	.283	.609
X2.4	37.2771	12.983	.398	.581
X2.5	37.1084	14.903	.089	.655
X2.6	37.0482	13.803	.300	.605
X2.7	36.9639	14.816	.210	.622
X2.8	37.0843	13.444	.334	.597
X2.9	37.1446	14.296	.251	.615
X2.10	37.0964	13.088	.453	.572

Lampiran 12. Hasil Output SPSS Reliabilitas Y

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	83	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	83	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.611	8

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Y.1	27.7952	8.653	.439	.537
Y.2	28.1928	9.353	.245	.602
Y.3	27.9518	9.559	.279	.588
Y.4	27.8193	9.638	.312	.578
Y.5	28.0723	9.190	.335	.571
Y.6	27.8554	10.101	.243	.596
Y.7	27.8795	10.010	.287	.586
Y.8	27.8434	9.378	.345	.569

Lampiran 13. Hasil Output SPSS Uji R²

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.504 ^a	.254	.235	2.99624

a. Predictors: (Constant), Total_X2, Total_X1

b. Dependent Variable: Total_Y



Lampiran 14. Hasil Output SPSS Uji t

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	
	B	Std. Error	Beta			
1	(Constant)	14.971	3.585		4.175	.000
	Total_X1	.392	.108	.420	3.622	.001
	Total_X2	.110	.098	.130	1.117	.267

a. Dependent Variable: Total_Y



Lampiran 15. Hasil Output SPSS Uji F

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	244.213	2	122.107	13.601	.000 ^b
	Residual	718.197	80	8.977		
	Total	962.410	82			

a. Dependent Variable: Total_Y

b. Predictors: (Constant), Total_X2, Total_X1



Lampiran 16. t Tabel

Pr df	0.25 0.50	0.10 0.20	0.05 0.10	0.025 0.050	0.01 0.02	0.005 0.010	0.001 0.002
41	0.68052	1.30254	1.68288	2.01954	2.42080	2.70118	3.30127
42	0.68038	1.30204	1.68195	2.01808	2.41847	2.69807	3.29595
43	0.68024	1.30155	1.68107	2.01669	2.41625	2.69510	3.29089
44	0.68011	1.30109	1.68023	2.01537	2.41413	2.69228	3.28607
45	0.67998	1.30065	1.67943	2.01410	2.41212	2.68959	3.28148
46	0.67986	1.30023	1.67866	2.01290	2.41019	2.68701	3.27710
47	0.67975	1.29982	1.67793	2.01174	2.40835	2.68456	3.27291
48	0.67964	1.29944	1.67722	2.01063	2.40658	2.68220	3.26891
49	0.67953	1.29907	1.67655	2.00958	2.40489	2.67995	3.26508
50	0.67943	1.29871	1.67591	2.00856	2.40327	2.67779	3.26141
51	0.67933	1.29837	1.67528	2.00758	2.40172	2.67572	3.25789
52	0.67924	1.29805	1.67469	2.00665	2.40022	2.67373	3.25451
53	0.67915	1.29773	1.67412	2.00575	2.39879	2.67182	3.25127
54	0.67906	1.29743	1.67356	2.00488	2.39741	2.66998	3.24815
55	0.67898	1.29713	1.67303	2.00404	2.39608	2.66822	3.24515
56	0.67890	1.29685	1.67252	2.00324	2.39480	2.66651	3.24226
57	0.67882	1.29658	1.67203	2.00247	2.39357	2.66487	3.23948
58	0.67874	1.29632	1.67155	2.00172	2.39238	2.66329	3.23680
59	0.67867	1.29607	1.67109	2.00100	2.39123	2.66176	3.23421
60	0.67860	1.29582	1.67065	2.00030	2.39012	2.66028	3.23171
61	0.67853	1.29558	1.67022	1.99962	2.38905	2.65886	3.22930
62	0.67847	1.29536	1.66980	1.99897	2.38801	2.65748	3.22696
63	0.67840	1.29513	1.66940	1.99834	2.38701	2.65615	3.22471
64	0.67834	1.29492	1.66901	1.99773	2.38604	2.65485	3.22253
65	0.67828	1.29471	1.66864	1.99714	2.38510	2.65360	3.22041
66	0.67823	1.29451	1.66827	1.99656	2.38419	2.65239	3.21837
67	0.67817	1.29432	1.66792	1.99601	2.38330	2.65122	3.21639
68	0.67811	1.29413	1.66757	1.99547	2.38245	2.65008	3.21446
69	0.67806	1.29394	1.66724	1.99495	2.38161	2.64898	3.21260
70	0.67801	1.29376	1.66691	1.99444	2.38081	2.64790	3.21079
71	0.67796	1.29359	1.66660	1.99394	2.38002	2.64686	3.20903
72	0.67791	1.29342	1.66629	1.99346	2.37926	2.64585	3.20733
73	0.67787	1.29326	1.66600	1.99300	2.37852	2.64487	3.20567
74	0.67782	1.29310	1.66571	1.99254	2.37780	2.64391	3.20406
75	0.67778	1.29294	1.66543	1.99210	2.37710	2.64298	3.20249
76	0.67773	1.29279	1.66515	1.99167	2.37642	2.64208	3.20096
77	0.67769	1.29264	1.66488	1.99125	2.37576	2.64120	3.19948
78	0.67765	1.29250	1.66462	1.99085	2.37511	2.64034	3.19804
79	0.67761	1.29236	1.66437	1.99045	2.37448	2.63950	3.19663
80	0.67757	1.29222	1.66412	1.99006	2.37387	2.63869	3.19526

Lampiran 17. r tabel

df = (N-2)	Tingkat signifikansi untuk uji satu arah				
	0.05	0.025	0.01	0.005	0.0005
	Tingkat signifikansi untuk uji dua arah				
	0.1	0.05	0.02	0.01	0.001
51	0.2284	0.2706	0.3188	0.3509	0.4393
52	0.2262	0.2681	0.3158	0.3477	0.4354
53	0.2241	0.2656	0.3129	0.3445	0.4317
54	0.2221	0.2632	0.3102	0.3415	0.4280
55	0.2201	0.2609	0.3074	0.3385	0.4244
56	0.2181	0.2586	0.3048	0.3357	0.4210
57	0.2162	0.2564	0.3022	0.3328	0.4176
58	0.2144	0.2542	0.2997	0.3301	0.4143
59	0.2126	0.2521	0.2972	0.3274	0.4110
60	0.2108	0.2500	0.2948	0.3248	0.4079
61	0.2091	0.2480	0.2925	0.3223	0.4048
62	0.2075	0.2461	0.2902	0.3198	0.4018
63	0.2058	0.2441	0.2880	0.3173	0.3988
64	0.2042	0.2423	0.2858	0.3150	0.3959
65	0.2027	0.2404	0.2837	0.3126	0.3931
66	0.2012	0.2387	0.2816	0.3104	0.3903
67	0.1997	0.2369	0.2796	0.3081	0.3876
68	0.1982	0.2352	0.2776	0.3060	0.3850
69	0.1968	0.2335	0.2756	0.3038	0.3823
70	0.1954	0.2319	0.2737	0.3017	0.3798
71	0.1940	0.2303	0.2718	0.2997	0.3773
72	0.1927	0.2287	0.2700	0.2977	0.3748
73	0.1914	0.2272	0.2682	0.2957	0.3724
74	0.1901	0.2257	0.2664	0.2938	0.3701
75	0.1888	0.2242	0.2647	0.2919	0.3678
76	0.1876	0.2227	0.2630	0.2900	0.3655
77	0.1864	0.2213	0.2613	0.2882	0.3633
78	0.1852	0.2199	0.2597	0.2864	0.3611
79	0.1841	0.2185	0.2581	0.2847	0.3589
80	0.1829	0.2172	0.2565	0.2830	0.3568
81	0.1818	0.2159	0.2550	0.2813	0.3547
82	0.1807	0.2146	0.2535	0.2796	0.3527
83	0.1796	0.2133	0.2520	0.2780	0.3507
84	0.1786	0.2120	0.2505	0.2764	0.3487
85	0.1775	0.2108	0.2491	0.2748	0.3468

Lampiran 18. Kuesioner Responden

No. Responden :

DAFTAR KUESIONER

PENGARUH KESIAPAN ALAT DAN DISIPLIN KERJA TERHADAP PROSES BONGKAR MUAT DI PELABUHAN TANJUNG INTAN CILACAP (Studi Kasus Kapal di bawah manajemen PT.KSE)

-
1. Nama :.....
 2. Jenis Kelamin : 1. Pria 2. Wanita
 3. Usia
 - a. 20 th s/d 30 th
 - b. 30 th s/d 40 th
 - c. 40 th s/d 50 th
 - d. 50 th atau lebih
 4. Tempat Bekerja
 - a. MV. DK 02
 - b. MV. DK 03
 - c. MV. KT 02
 - d. TKBM Pelabuhan Tanjung Intan
 5. Pengalaman Bekerja
 - a. 1 th sd 5 th
 - b. 5th sd 10 th
 - c. 10 th sd 15th
 - d. 15 th lebih

Petunjuk Pengisian :

- A. Isilah semua nomor dalam angket ini dan sebaiknya jangan ada yang terlewatkan.
- B. Pengisian jawaban cukup dengan memberi tanda (√) pada pernyataan yang dianggap sesuai dengan pendapat responden (satu jawaban dalam setiap nomor pernyataan).
- C. Pilhan jawaban :
 - a. Sangat Tidak Setuju (STS)
 - b. Tidak Setuju (TS)
 - c. Ragu-Ragu (R)
 - d. Setuju (S)
 - e. Sangat Setuju (SS)

1. VARIABLE KESIAPAN ALAT

NO	PERNYATAAN	STS	TS	R	S	SS
A. Pemeliharaan Alat						
1	Mualim 1 melaksanakan perawatan terhadap alat bongkar muat agar selalu dalam keadaan siap pakai					
2	Mualim 1 melakukan perawatan alat bongkar muat sesuai jadwal					
B. Instrumen Pendukung Alat Bongkar Muat Dalam Kondisi Bagus						
3	Kelengkapan pendukung alat bongkar muat tidak mengalami kendala					
4	Instrumen alat bongkar muat berfungsi secara optimal					
C. Pada Saat Beroperasi Alat Bongkar Muat Tidak Rusak						
5	Pada saat pelaksanaan kegiatan bongkar muat alat bongkar muat tidak mengalami kendala					
6	Mualim 1 bertanggung jawab atas kendala yang terjadi					
D. Instrumen Safety Dalam Kondisi Optimal						
7	Instrumen Safety pada alat bongkar muat sesuai SOP					
8	Instrumen safety dapat bekerja secara optimal					

2. VARIABLE DISIPLIN KERJA

NO	PERNYATAAN	STS	TS	R	S	SS
A. Ketepatan Waktu Datang						
1	Saya datang tepat waktu di tempat kerja					
2	Saya selalu mentaati jam kerja dari perusahaan					
B. Kepatuhan Terhadap Peraturan Yang Berlaku						
3	Saya memiliki sikap patuh terhadap semua peraturan yang berlaku					
4	Dalam bekerja saya memiliki kesediaan sikap untuk taat terhadap aturan ataupun perintah					
C. Tanggung Jawab Dalam Melaksanakan Tugas						
5	Saya selalu mengerjakan tugas yang sudah menjadi tanggung jawab saya					
6	Saya tidak menunda-nunda perintah atau tugas yang telah diberikan kepada saya					
D. Penggunaan Safety Equipment						
7	Saya selalu menggunakan perlengkapan safety					

	sesuai SOP					
8	Perlengkapan safety sangat berguna untuk keselamatan dalam bekerja					
E. Motivasi Dalam Bekerja						
9	Saya selalu bersungguh sungguh dalam melaksanakan tugas yang diberikan					
10	Adat atau kebiasaan dapat mempengaruhi tingkat kedisiplinan dalam bekerja					

3. VARIABLE PROSES BONGKAR MUAT

NO	PERNYATAAN	STS	TS	R	S	SS
A. Waktu Yang Diperlukan						
1	Performa alat bongkar muat mempengaruhi waktu yang diperlukan dalam kegiatan bongkar muat					
2	Teknologi alat bongkar muat sudah terbaru					
B. Kecepatan Bongkar Muat						
3	Kecepatan dalam bongkar muat tergantung keandalan atau pengalaman dari pekerja					
4	Keadaan cuaca memperlambat kegiatan bongkar muat					
C. Pemilihan Cara Bongkar Muat						
5	Pemilihan cara bongkar muat dapat menjadi jaminan lamanya waktu bongkar muat					
6	Pekerja sudah berpengalaman terhadap pemilihan cara bongkar muat					
D. Jumlah Alat Yang Digunakan						
7	Kapasitas alat pendukung bongkar muat dapat memperlancar kegiatan					
8	Kemampuan angkat dari alat bongkar muat sudah sesuai dengan SWL					

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Aditya Fajar Setyawan
2. Tempat, Tanggalahir : Klaten, 19 Mei 2000
3. Alamat : Gatak RT. 01 RW. 01
Kel. Sribit, Kec. Delanggu,
Kab. Klaten



4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
 - a. Ayah : Sukamto
 - b. Ibu : Uminah
6. Riwayat Pendidikan
 - a. SD Negeri 02 Sribit Tahun Lulus 2011
 - b. SMP Negeri 1 Polanharjo Lulus Tahun 2014
 - c. SMK Pelayaran Pancasila Kartasura Lulus Tahun 2017
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. Pengalaman Praktek Laut (PRALA)
 - Kapal : MV. DK 03
 - Perusahaan : PT. Karya Sumber Energy
 - Alamat : Jl. Kopi No.2F, RT.7/RW.3, Roa Malaka, Kec.
Tambora, DKI Jakarta