



**PENGARUH KESIAPAN ALAT DENGAN TUGAS DAN TANGGUNG
JAWAB *CREW* TERHADAP PROSES BONGKAR MUAT DIBAWAH
MANAGEMENT PT. PERTAMINA (Persero)**

SKRIPSI

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

Oleh

R BAGUS ACHMAD SYARIEF ANSHARI

541711106346 N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2022

HALAMAN PERSETUJUAN
PENGARUH KESIAPAN ALAT DENGAN TUGAS DAN
TANGGUNG JAWAB TERHADAP PROSES BONGKAR MUAT
DIBAWAH MANAGEMENT PT. PERTAMINA (Persero)

Disusun oleh:

R BAGUS ACHMAD SYARIEF ANSHARI

NIT. 541711106346 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang


Semarang, 27 - 02 - 2022

Dosen Pembimbing I

Materi

Dosen Pembimbing II

Metodologi dan Penulisan


Capt. SAMSUL HUDA, M.M., M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19721228 199803 1 001


YUSTINA SAPAN, S.ST., M.M
Penata (III/d)
NIP. 19771129 200502 2 001

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 karya, “Pengaruh Kesiapan Alat Dengan Tugas Dan Tanggung Jawab Terhadap Bongkar Muat Dibawah Management PT. Pertamina (Persero)”

Nama : R Bagus Achmad Syarief Anshari

NIT : 541711106346 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan panitia penguji skripsi prodi nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Senin, tanggal 21-Feb-2022

Semarang, 25 - Feb - 2022

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Capt. MUSTAMIN, M.Pd., M.Mar
Pembina, (IV/a)
NIP. 19681227 199903 1 001

Capt. SAMSUL HUDA, M.M., M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19721228 199803 1 001

DARYANTO, SH., MM
Pembina, (IV/a)
NIP. 19580324 198403 1 002

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. DIAN WAHDIANA, MM.
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19700711 199803 2 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : R Bagus Achmad Syarief Anshari
NIT : 541711106346 N
Program Studi : Nautika
Skripsi dengan Judul : “ Pengaruh Kesiapan Alat Dengan Tugas
Dan Tanggung Jawab Terhadap Bongkar Muat
Dibawah Management PT. Pertamina (Persero)”

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, ...21 - Feb - ...2022

Yang membuat pernyataan,



R BAGUS ACHAMD SYARIEF ANSHARI
NIT. 541711106346 N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

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

Persembahan:

1. Orang tuapenulis, Bapak Budi Iswandi dan Ibu Indah Risa
2. Semua saudara, keluarga dan orang-orang terdekat penulis
3. Bapak Capt. Samsul Huda, M.M., M.Mar. selaku dosen pembimbing I
4. Ibu Yustina Sapan, S.ST., M.M. selaku dosen pembimbing II
5. Seluruh Dosen dan Tenaga Pendidik Politeknik Ilmu Pelayaran
6. Pacar saya yang selalu mendukung dan memberi semangat

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 “Pengaruh Kesiapan Alat Dengan Tugas Dan Tanggung Jawab Terhadap Bongkar Muat Dibawah Management PT. Pertamina (Persero)”.

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 Capt. Dian Wahdiana, MM. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar selaku Ketua Program Studi Nautika PIP Semarang.
3. Bapak Capt. Samsul Huda, M.M., M.Mar selaku dosen pembimbing materi skripsi.
4. Ibu Yustina Sapan, S.ST., M.M selaku dosen pembimbing metodologi dan penulisan skripsi.
5. Perusahaan PT. PERTAMINA (Persero) yang telah memberikan kesempatan pada penulis untuk melakukan penelitian serta praktek diatas kapal.

6. Bapak saya Budi Iswandi dan Ibu Indah Risa tercinta yang selalu memberikan doa, motivasi dan dukungan, serta seluruh keluarga saya yang selalu memberi nasehat dan semangat.
7. Nahkoda, *Chief Officer*, *Second Officer*, *Third Officer*, beserta seluruh *crew* kapal MT. Pelita 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, ... 21 - Feb - ... 2021

Penulis



R BAGUS ACHMAD SYARIEF ANSHARI
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.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
ABSTRAKSI.....	xiii
ABSTRACT	xiv
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang Masalah	1
1.2. Rumusan Masalah	5
1.3. Tujuan Penelitian.....	5
1.4. Manfaat Penelitian.....	6
1.5. Sistematika Penulisan.....	7
BAB II LANDASAN TEORI	9
2.1. Kajian Pustaka.....	9
2.2. Kerangka Teoritis.....	21

2.3. Kerangka Berpikir.....	23
2.3. Hipotesis Penelitian.....	24
2.4. Keterbatasan Penelitian.....	24
BAB III METODE PENELITIAN	25
3.1. Pendekatan dan Desain Penelitian	25
3.2. Variabel Penelitian.....	26
3.3. Definisi Konsep, Operasional dan Pengukuran Variabel.....	27
3.4. Waktu dan Tempat Penelitian	29
3.5. Populasi dan Sampel	29
3.6. Jenis dan Sumber Data.....	30
3.7. Metode Pengumpulan Data.....	31
3.8. Instrumen Penelitian.....	32
3.9. Teknik Analisis Data.....	33
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	35
4.1. Diskripsi Responden	35
4.2. Diskripsi Variabel	39
4.3. Uji Instrumen Penelitian	42
4.4. Teknik Analisis Data.....	47
4.5. Pembahasan.....	55
BAB V PENUTUP.....	60
5.1. Simpulan	60
5.2. Saran.....	61
DAFTAR PUSTAKA.....	62
LAMPIRAN.....	65

DAFTAR RIWAYAT HIDUP84

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. *Derric Boom* MT. PELITA 11

Gambar 2.2. *Loading Arm*..... 12

Gambar 2.3. *Stripping Pump* MT PELITA 13

Gambar 2.4. *Electro Motor* MT. PELITA..... 14

Gambar 2.5. *Pressure Gauge* MT PELITA 14

Gambar 2.6. *Hose* MT Peliti..... 15

Gambar 2.7. Kerangka Teoritis Peneliti..... 23



DAFTAR TABEL

Tabel 3.1. Daftar Nama Kapal dan Jumlah <i>Crew</i>	30
Tabel 4.1. Jenis Kelamin.....	35
Tabel 4.2. Usia	36
Tabel 4. 3 Tempat Bekerja.....	37
Tabel 4.4.. Pengalaman Bekerja.....	38
Tabel 4. 5. Kesiapan Alat <i>Descriptive Statistics</i>	40
Tabel 4. 6. Tugas Dan Tanggung Jawab <i>Descriptive Statistics</i>	40
Tabel 4. 7. Proses Bongkar Muat <i>Descriptive Statistics</i>	41
Tabel 4. 8. Hasil Uji Validitas Variabel Kesiapan Alat (X_1)	43
Tabel 4. 9. Hasil Uji Validitas Variabel Tugas Dan Tanggung Jawab (X_2).....	43
Tabel 4. 10. Hasil Uji Validitas Variabel Proses Bongkar Muat (Y).....	45
Tabel 4. 11. Hasil Uji Reliabilitas.....	46
Tabel 4. 12. <i>One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test</i>	47
Tabel 4. 13. Rangkuman Hasil Uji Regresi Linier Ganda	48
Tabel 4. 14. Koefisien Determinasi <i>Model Summary</i>	50
Tabel 4. 15. Hasil Uji Sumbangan Relatif (SR).....	51
Tabel 4. 16. Hasil Uji Sumbangan Efektif (SE).....	52
Tabel 4. 17. Hasil Uji Simultan.....	53
Tabel 4. 18. Uji Parsial (Uji t).....	54

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	<i>Ship Particular</i>	65
Lampiran 2	<i>IMO Crew List</i>	66
Lampiran 3	Gambar Kapal MT. PELITA	67
Lampiran 4	Gambar IT Plaju, Palembang.....	68
Lampiran 5	Hasil <i>Output</i> SPSS Data Identitas Responden.....	69
Lampiran 6	Hasil <i>Output</i> SPSS <i>Descriptive Statistics</i>	70
Lampiran 7	Hasil <i>Output</i> SPSS Validitas <i>Correlation X1</i>	71
Lampiran 8	Hasil <i>Output</i> SPSS Validitas <i>Correlation X2</i>	72
Lampiran 9	Hasil <i>Output</i> SPSS Validitas <i>Correlation Y</i>	73
Lampiran 10	Hasil <i>Output</i> SPSS Reliabilitas X1.....	74
Lampiran 11	Hasil <i>Output</i> SPSS Reliabilitas X2.....	75
Lampiran 12	Hasil <i>Output</i> SPSS Reliabilitas Y.....	76
Lampiran 13	Hasil <i>Output</i> SPSS Uji R^2 , SPSS Uji t, SPSS Uji F	77
Lampiran 16	Tabel t.....	78
Lampiran 17	Tabel r.....	79
Lampiran 18	Kuesioner Responden.....	80

ABSTRAKSI

Syarief Anshari, R Bagus Achmad, 541711106346 N, 2022, “Pengaruh Kesiapan Alat Dengan Tugas Dan Tanggung Jawab Terhadap Bongkar Muat Dibawah Management PT. Pertamina (Persero)”, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Samsul Huda, M.M., M.Mar., Pembimbing II: Yustina Sapan, S.ST., M.M.

Kegiatan bongkar muat barang adalah kegiatan yang mendukung kelancaran perpindahan dari dan ke kapal ke suatu pelabuhan. Sehubungan dengan kepentingan tersebut menunjukkan bahwa fasilitas penunjang bongkar muat kapal tanker yang dimiliki kapal peneliti perlu dikembangkan atau ditambahkan di IT Plaju, Palembang masih konvensional sehingga membutuhkan tenaga kerja manusia saat melakukan persiapan alat bongkar muat. Pada saat peneliti praktek di kapal MT. PELITA, kapal sandar di IT Plaju, Palembang untuk membongkar muatan LSFO dalam bentuk *crude oil* masih terdapat kendala dari persiapan alat bongkar muat dari pegawai IT Plaju dan *crew* kapal. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh kesiapan alat terhadap proses bongkar muat, pengaruh tugas dan tanggung jawab terhadap proses bongkar muat dan untuk mengetahui pengaruh kesiapan alat dan tugas dan tanggung jawab 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, tugas dan tanggung jawab *crew* tidak berpengaruh signifikan terhadap proses bongkar muat, kesiapan alat dan tugas dan tanggung jawab *crew* secara bersama-sama berpengaruh terhadap proses bongkar muat.

Kata Kunci: kesiapan alat, tugas dan tanggung jawab, proses bongkar muat.

ABSTRACT

Syarief Anshari, R Bagus Achmad, 541711106346 N, 2021, *"The Effect Correlation of Equipment Readiness and Duties And Responsibilities on the Loading and Unloading Process Under Management of PT. PERTAMINA (Persero)"*, Diploma IV Program, Nautics Study Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Supervisor I: Capt. Samsul Huda, M.M., M.Mar., Supervisor II: Yustina Sapan, S.ST., M.M.

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 tankers that are already owned need to be developed or added at IT Plaju, Palembang is still conventional so it requires human labor when preparing loading and unloading equipment. At the time the researchers practiced on the ship MT. PELITA, the ship alongside at the IT Plaju, Palembang to unload crude oil, there are still obstacles from the preparation of loading and unloading equipment from IT Plaju 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 duties and responsibilities on the loading and unloading process and to determine, the effect of tool readiness and duties and responsibilities 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 duties and responsibilities together had an effect on the loading and unloading process.

Keywords: *equipment readiness, duties and responsibilities, loading and unloading process.*

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

Negara Indonesia sebagai salah satu negara berkembang yang sedang melaksanakan pembangunan di bidang ekonomi maupun bidang lainnya yang berdampak pada meningkatnya kebutuhan bahan bakar minyak. Dengan pertumbuhan penduduk yang sangat pesat, maka kebutuhan akan bahan bakar minyak juga semakin bertambah. Kapal merupakan sarana angkutan laut untuk melakukan perpindahan barang dari satu tempat ketempat lain dengan cepat, aman baik dalam maupun luar negeri.

Seiring dengan perkembangan zaman dimana tingkat pengetahuan manusia semakin tinggi dan tingkat kebutuhan akan barang semakin besar, maka bentuk dan daya muat kapal semakin canggih dan perkembangannya semakin besar pula dan terdapat berbagai macam jenis dan tipe kapal dengan berbagai macam ukuran. Salah satunya adalah kapal *tanker* yaitu kapal yang didesain khusus untuk memuat muatan dalam bentuk cairan.

Sesuai dengan jenis muatannya, tanker dapat dibedakan dalam 3 (tiga) kategori menurut (Dewantoro, 2018).

1. *Crude Carriers* yaitu kapal *tanker* untuk pengangkutan minyak mentah

2. *Black-Oil Product Carriers* yaitu kapal *tanker* yang mengutamakan mengangkut minyak hitam seperti *Marine Diesel Fuel-Oil* (M.D.F) dan sejenisnya.

3. *Light-Oil Product Carriers* yaitu yang sering mengangkut minyak *petroleum* bersih seperti *kerosene, gas oil Regular Mogas* (RMS) dan sejenisnya.

Dalam hal ini penulis akan membahas tentang kapal *tanker* khususnya *Black-Oil Product Carriers*, karena menurut jenis muatan yang biasa diangkut oleh kapal MT. Pelita adalah *Low Sulfur Fuel Oil* (LSFO). MT. Pelita ini adalah salah satu armada kapal milik perusahaan PT. Pertamina (Persero), yang dikhususkan untuk mengangkut muatan *Black-Oil Product Carriers* atau biasa dikenal dengan sebutan minyak hitam. Indonesia dikenal akan kekayaan sumber daya alamnya dengan semakin meningkatnya dan bertambahnya produksi dari ladang minyak, kilang minyak, serta depot-depot minyak di Indonesia, maka kapal tanker dalam hal ini sangat berperan penting untuk sarana pengangkutan minyak dan gas bumi serta di perlukan beberapa jenis kapal tanker yang di golongan berdasarkan muatan yang dibawanya.

Seiring dengan berkembangnya ilmu pengetahuan dan teknologi, maka pada kapal-kapal tanker itu sendiri mengalami perubahan-perubahan dan perkembangan serta pembaharuan, terutama pada segi peralatan bongkar muat dikapal dengan kemajuan pada teknologi, harus di seimbangkan dengan faktor sumber daya manusia agar dapat mengoperasikan peralatan-peralatan

canggih dengan baik dan benar sesuai prosedur dan manual yang ada.

Dalam pelaksanaan tugas pengoperasian peralatan yang semakin canggih serta rumit, kompleks dan maju, menjadi tantangan yang harus lebih dikuasai oleh tenaga kerja yang mengoperasikannya. Peralatan bongkar muat yang canggih tidak menjamin untuk ketepatan waktu dalam bongkar muat, sehingga kemampuan dari pada tenaga kerja itu harus dikembangkan sesuai dengan aturan-aturan yang berlaku agar dapat menciptakan keefesienan waktu baik dari bongkar muat maupun dari keselamatan pekerja itu sendiri.

Kecermatan dan ketelitian dalam melaksanakan bongkar muat harus lebih diperhatikan karena apabila terjadi kelalaian dapat merugikan perusahaan pelayaran tersebut yang mengakibatkan perusahaan harus membayar *claim* atau ganti rugi dan dapat mengakibatkan pencemaran laut. Pelaksanaan bongkar muat tersebut serta untuk menambah pengetahuan penulis pada khususnya dan pelaut-pelaut lain pada umumnya, agar lebih tersosialisasi tentang prosedur kerja di atas kapal sehingga akan mencapai keefisienan dan keefektifan waktu serta biaya yang dikeluarkan.

Akhir-akhir ini sering terjadi keterlambatan dalam proses bongkar muat di kapal. Banyak kendala yang sering dihadapi oleh semua kapal dalam proses bongkar muat. Sering kali hal tersebut mengakibatkan kerugian baik oleh awak kapal maupun oleh perusahaan karena yang seharusnya proses bongkar muat tersebut dapat diselesaikan dalam waktu 36 jam, karena adanya gangguan pada saat bongkar muat tersebut, maka dapat diselesaikan dalam waktu 3 sampai 4 hari, hal ini dikarenakan harus menyelesaikan

gangguan-gangguan tersebut.

Hal ini juga dikarenakan kurangnya perawatan alat-alat bongkar muat. Seperti adanya gangguan pada sambungan-sambungan di *manifold* yang rusak dan pada waktu kegiatan pemuatan berlangsung sambungan-sambungan yang sudah aus tersebut tidak diganti, sehingga mengakibatkan kebocoran. Atau contoh lain, macetnya *valve* saat akan diputar untuk ditutup maupun dibuka, dikarenakan sudah aus. Kendala-kendala tersebut mengakibatkan kerugian yang tidak sedikit bagi perusahaan. Karena dengan adanya kecelakaan tersebut akan mengakibatkan keterlambatan waktu dalam bongkar muat, maka perusahaan akan mendapat *complain* dari pemilik muatan yang mana perusahaan harus mengganti kerugian yang telah disebabkan oleh kurang bagus nya kondisi alat-alat bongkar muat tersebut. Seperti contohnya kapal-kapal charteran PT. Pertamina banyak mendapat *complain* dari Pertamina maupun sebaliknya dari perusahaan pelayaran mengenai keterlambatan proses bongkar muat tersebut. hal itu dikarenakan banyak ditemukan kecelakaan-kecelakaan ataupun gangguan yang terjadi selama proses bongkar muat berlangsung.

Selama penulis melakukan penelitian diatas kapal MT. Pelita milik perusahaan pelayaran PT. Pertamina (Persero), maka penulis mengambil judul **”PENGARUH KESIAPAN ALAT DENGAN TUGAS DAN TANGGUNG JAWAB *CREW* TERHADAP PROSES BONGKAR MUAT DIBAWAH MANAGEMENT PT. PERTAMINA (Persero)”**

1.2. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan judul yang telah dipilih oleh penulis, maka masalah yang akan dibahas dalam skripsi ini.

- 1.2.1. Apakah terdapat pengaruh kesiapan alat bongkar muat terhadap proses bongkar muat?
- 1.2.2. Apakah terdapat pengaruh tugas dan tanggung jawab *crew* terhadap proses bongkar muat?
- 1.2.3. Apakah terdapat pengaruh kesiapan alat dengan tugas dan tanggung jawab *crew* secara bersama-sama terhadap proses bongkar muat?

1.3. TUJUAN PENELITIAN

Berdasarkan pengalaman dan pengamatan penulis selama praktek diatas kapal, maka tujuan dari penulis skripsi ini.

- 1.3.1. Untuk menganalisis apakah ada pengaruh kesiapan alat bongkar muat terhadap proses bongkar muat.
- 1.3.2. Untuk menganalisis apakah ada pengaruh tugas dan tanggung jawab *crew* terhadap proses bongkar muat.
- 1.3.3. Untuk menganalisis apakah ada pengaruh kesiapan alat dengan tugas dan tanggung jawab *crew* secara bersama-sama terhadap proses bongkar muat.

1.4. MANFAAT PENELITIAN

1.4.1. Manfaat Secara Teoritis

Untuk menambah wacana atau kasanah pengetahuan tentang proses kesiapan alat dengan tugas dan tanggung jawab crew saat pelaksanaan bongkar muat.

1.4.1.1. Manfaat penelitian ini secara teoritis adalah dapat menambah pengetahuan bagi pembaca, pelaut, tenaga kerja bongkar muat, maupun kalangan umum dalam memahami pengaruh kesiapan alat dengan tugas dan tanggung jawab crew terhadap proses bongkar muat di IT Plaju, Palembang.

1.4.1.2. Menambah perbendaharaan karya ilmiah di kalangan Taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, khususnya jurusan nautika.

1.4.2. Manfaat Secara Praktis

Memberikan sumbangan pemikiran kepada masyarakat pelaut pada umumnya dan dunia pada khususnya.

1.4.2.1. 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.

- 1.4.2.2. Seluruh *crew* dan tenaga kerja bongkar muat diharapkan dapat menerapkan tugas dan tanggung jawab saat kerja pada saat proses bongkar muat.
- 1.4.2.3. Perusahaan pelayaran, *crew* kapal, dan tenaga kerja bongkar muat diharapkan dapat bekerja sama dalam melengkapi dan merawat alat bongkar muat serta dapat menerapkan tugas dan tanggung jawab dalam menjalankan tugas masing-masing demi kelancaran proses bongkar muat.

1.5. SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk mempermudah sistematika penulisan skripsi ini, maka penyajian skripsi ini dibuat terdiri dari 5 (lima) bab, dimana tiap-tiap bab selalu berkesinambungan dan merupakan suatu rangkaian yang tidak dapat terpisahkan.

1. Bab I PENDAHULUAN

- 1.1. Latar Belakang Masalah
- 1.2. Rumusan Masalah
- 1.3. Tujuan Penelitian
- 1.4. Manfaat Penelitian
- 1.5. Sistematika Penulisan

2. Bab II. LANDASAN TEORI

- 2.1. Kajian Pustaka
- 2.2. Kerangka Teortitis

- 2.3. Kerangka Berfikir
- 2.4. Hipotesis Penelitian
- 2.5. Keterbatasan Penelitian

3. Bab III. METODE PENELITIAN

- 3.1. Pendekatan dan Desain Penelitian
- 3.2. Variabel Penelitian
- 3.3. Definisi Konsep dan Pengukuran Variabel
- 3.4. Waktu dan Tempat Penelitian
- 3.5. Populasi dan Sampel
- 3.6. Jenis dan Sumber Data
- 3.7. Metode Pengumpulan Data
- 3.8. Instrumen Penelitian

4. Bab IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

- 4.1. Deskripsi Responden
- 4.2. Deskripsi Variabel
- 4.3. Uji Instrumen Penelitian
- 4.4. Teknik Analisis Data
- 4.5. Pembahasan

5. Bab V. SIMPULAN DAN SARAN

- 5.1. Kesimpulan
- 5.2. Saran

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. KAJIAN PUSTAKA

Berdasarkan penelitian yang penulis alami selama praktek laut diatas kapal MT. Pelita, maka penulis dapat mengambil kesimpulan bahwa diatas kapal dalam hal pelaksanaan bongkar muat, dimulai dari persiapan hingga pelaksanaan sampai selesai membutuhkan suatu kemampuan, baik pada pengetahuan perhitungan bongkar muat dikapal tersebut dan keterampilan dalam pengoperasian semua peralatan-peralatan bongkar muat dikapal sehingga harus diperhatikan aspek-aspek yang mendukung untuk kelancaran operasi pelaksanaan bongkar muat.

Untuk mempermudah pemahaman tentang pengaruh kesiapan alat bongkar muat dengan tugas dan tanggung jawab terhadap proses bongkar muat di IT Plaju, Palembang, maka peneliti akan menambahkan teori-teori dan definisi dari berbagai istilah sebagai berikut :

2.1.1. Kesiapan Alat

Kesiapan alat adalah kondisi alat saat berada di Pelabuhan. Kesiapan alat menjadi pertimbangan penting dari konsumen untuk menjadi jasa atau produk dari sebuah perusahaan. 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%.(Utomo & Kameo, 2016)

Agar peralatan alat siap operasi maka dibutuhkan pemeliharaan. 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. (Titin dan Chamidatul, 2015)

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. (Ngafifi, 2014)

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.

Dalam penelitian ini yang dibahas adalah tentang bongkar muat kapal tanker, Sebagian sedangkan tanki - tanki kapal yang dibangun untuk tujuan pengangkutan muatan minyak (*crude oil .premium ,solar*), yaitu merupakan

bulk cargo disebut *grainspace* dan kapasitas tanki kapal disebut *grain cubic capacity*. Kita ambil contoh bongkar muat LSFO 180 di IT Plaju, Palembang menggunakan *derrick boom* kapal atau *loading arm* kemudian *hose* akan disambungkan ke *manifold*.

2.1.1.1. Boom Crane

Boom 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 untuk mengangkat hose. Kapasitas angkut dari *ship crane* biasanya antara 25 ton sampai maksimal 35 ton. (Fierza Nurrohim, 2019)



Gambar 2.1. *Derric Crane* MT. PELITA

Sumber : Dokumentasi Pribadi

2.1.1.2. *Loading Arm*

Loading Arm adalah suatu lengan silinder berukuran besar yang digunakan untuk menyalurkan *LNG*, *LPG*, *Crude Oil* maupun *Product Oil* dari kilang penyimpanan ke kapal tanker. *Loading arm* ini dapat bergerak bebas yang dioperasikan melalui *Jetty Head Control Panel* maupun menggunakan *radio cordless* dengan PLC sebagai *interface*. (Dewantoro, 2018)



Gambar 2.2. *Loading Arm*

Sumber : <https://usahajb.id/product/marine-loading-arm/>

2.1.1.3. *Stripping Pump*

Stripping Pump merupakan system kedua pemindahan sebagian sisa muatan dari tanki kapal ke darat. Pompa yang dipakai adalah *donkey pump* dan yang membantu *cargo pump* mengisap sisa- sisa muatan dalam jumlah sedikit agar hasil pengaliran dapat maksimal.



Gambar 2.3. *Stripping Pump* MT. PELITA

Sumber : Dokumentasi Pribadi

2.1.1.4. Pompa *Electro Motor*

Pompa *Electro Motor* adalah suatu alat atau mesin utama yang digunakan untuk memindahkan cairan dari suatu tempat ke tempat yang lain melalui suatu media perpipaan dengan cara menambahkan energi pada cairan yang dipindahkan dan berlangsung secara terus menerus. Pompa beroperasi dengan prinsip membuat perbedaan tekanan antara bagian masuk (*suction*) dengan bagian keluar (*discharge*). Dengan kata lain, pompa berfungsi mengubah tenaga mekanis dari suatu sumber tenaga (penggerak) menjadi tenaga kinetis (kecepatan), tenaga ini berguna untuk mengalirkan cairan dan mengatasi hambatan yang ada sepanjang pengaliran. (Dewantoro, 2018)



Gambar 2.4. *Electro Motor Pump*

Sumber : Manual Book MT. PELITA

2.1.1.5. *Pressure Gauge*

Pressure Gauge adalah alat ukur yang digunakan untuk mengukur tingkat tekanan dalam suatu cairan atau gas, lintas industri. Ini adalah instrumen penting karena juga membantu mengontrol tingkat tekanan dalam cairan dan gas serta menjaganya dalam batas yang diperlukan. (Fierza Nurrohim, 2019)



Gambar 2.5. *Pressure Gauge*

Sumber : Manual Book MT. PELITA

2.1.1.6. *Hose*

Fungsi *hoses* atau *hose* pada umumnya adalah untuk menyalurkan atau mengalirkan zat cair yang didorong oleh tekanan yang berasal dari sebuah tempat menuju tempat lain. Dengan tekstur yang fleksibel, hose atau selang lebih sering digunakan sebagai pengganti pipa



Gambar 2.6. *Hose*

Sumber : Dokumentasi Pribadi

2.1.2. Tugas Dan Tanggung Jawab

Tugas *crew* cukup kompleks, sehingga memerlukan tanggung jawab yang cukup tinggi. Namun tidak semua tugas *crew* membutuhkan tanggung jawab yang sama, pekerjaan dan tanggung jawab itu pada dasarnya tergantung kepada syarat yang diajukan oleh perusahaan yang bersangkutan. Pada intinya *crew* harus mampu menangani segala pekerjaan yang dilimpahkan kepadanya dan menangani pekerjaan tersebut dengan penuh tanggung jawab. Maka dengan tanggung jawab ini *crew* harus memiliki kepribadian yang baik dan kuat, yaitu mampu

menentukan dan mengatur dirinya sendiri dalam melakukan sesuatu dan mampu menempatkan diri dalam segala situasi.(Sianturi, 2021)

Crew mempunyai peran penting untuk membantu pimpinan, karena dengan adanya *crew* maka pekerjaan dapat berjalan dengan lancar serta membantu tercapainya tujuan yang diinginkan sesuai dengan aturan – aturan yang ada dalam perusahaan tersebut.

Peran *crew* dalam kapal salah satunya adalah melaksanakan tugas dan tanggung jawab sesuai aturan – aturan yang ada dalam perusahaan dan membantu memperlancar aktivitas didalam kapal, oleh karena itu tanggung jawab *crew* sangatlah besar bagi perusahaan. Guna mewujudkan suatu lingkungan kerja yang aman dan memadai di kapal, dan berdasarkan peraturan, kecakapan dan ketrampilan kepelautan, maka semua pihak yang bekerja di kapal dibebankan tugas dan tanggung jawab masing-masing perlu diperketat dan dipertegas.(Kusuma, 2017)

Disiplin yang baik mencerminkan rasa tanggung jawab seseorang yang besar terhadap tugas-tugas yang diberikan. Dalam hal ini dapat mendorong gairah semangat kerja, kinerja yang baik, dan terwujudnya tujuan dari suatu perusahaan maupun instansi. Kedisiplinan kerja adalah suatu alat yang digunakan oleh manajer untuk mengubah suatu perilaku serta sebagai upaya unuk meningkatkan kesadaran dan kesediaan seseorang menaati semua peraturan perusahaan serta norma-norma sosial yang berlaku, dalam hal ini manajer adalah seorang nahkoda kapal. Yusuf (2018)

Kedisiplinan berasal dari kata disiplin. Requena menjelaskan kata disiplin dalam bahasa Inggris adalah *discipline*, yang berasal dari bahasa Latin yaitu *discipulus* yang dengan kata *discipline* mempunyai makna yang sama yaitu mengajari atau mengikuti pemimpin yang dihormati.

Kedisiplinan adalah berarti mentaati dan tidak menyimpang dari tata tertib atau aturan yang berlaku merupakan suatu bentuk kedisiplinan. Kedisiplinan berkenaan dengan kepatuhan dan ketaatan seseorang atau kelompok orang terhadap norma-norma dan peraturan-peraturan yang berlaku, baik yang tertulis maupun yang tidak tertulis. Kedisiplinan dibentuk serta berkembang melalui latihan dan pendidikan sehingga terbentuk kesadaran dan keyakinan dalam dirinya untuk berbuat tanpa paksaan. (Utomo & Kameo, 2016)

Kedisiplinan adalah suatu kondisi yang tercipta dan terbentuk melalui proses dari serangkaian perilaku yang menunjukkan nilai-nilai kepatuhan, ketaatan, kesetiaan, keteraturan, dan ketertiban terhadap suatu aturan. (Rialmi, 2020)

Kompetensi merupakan terminologi yang sering didengar dan diucapkan oleh banyak orang. Kita pun sering mendengar terminologi itu dalam berbagai penggunaan. Khususnya terkait pada pengembangan sumber daya manusia yang menginterpretasikan kompetensi sepadan dengan kemampuan atau kecakapan. Ada juga yang mengartikan sepadan dengan keterampilan, pengetahuan, dan pendidikan yang tinggi.

Kompetensi crew kapal adalah sesuatu untuk melaksanakan tugas

dan pekerjaan yang dilandasi dengan keterampilan dan pengetahuan dan didukung oleh sikap kerja yang dituntut oleh pekerjaan tersebut. Keterampilan dan pengetahuan yang diperlukan crew kapal ditunjukkan dengan kemampuan yang konsisten yang dapat memberikan tingkat kinerja yang memadai atau tinggi dalam suatu fungsi pekerjaan.

Kompetensi adalah suatu kemampuan untuk melaksanakan dan melakukan suatu pekerjaan atau tugas yang dilandasi keterampilan dan pengetahuan serta didukung oleh sikap kerja yang dituntut oleh pekerjaan tersebut. Kompetensi juga menunjukkan keterampilan dan pengetahuan yang dimiliki serta dibutuhkan oleh setiap individu yang memampukan mereka untuk melakukan tugas dan tanggung jawab mereka dalam bekerja secara efektif dan meningkatkan standar dari kualitas profesional dalam pekerjaan mereka. (Hikmah & Wibowo, 2014)

Kompetensi adalah karakteristik yang mendasari seseorang berkaitan dengan efektivitas kinerja individu dalam pekerjaan, atau karakteristik dasar individu yang memiliki hubungan kausal atau sebagai sebab akibat dan kriteria dijadikan acuan. Menurutnya kompetensi terletak di bagian dalam setiap manusia dan selamanya akan ada pada kepribadian seseorang yang dapat memprediksi tingkah laku dan performansi secara luas pada semua situasi dan tugas pekerjaan. (Wibowo & Nugrahenni, 2020)

Sedangkan indikator dari kompetensi adalah sebagai berikut.

(Perni, 2019) :

2.1.2.1. Pengetahuan (*knowledge*) Pengetahuan adalah kesadaran dalam bidang kognitif. Misalnya seorang karyawan mengetahui cara melakukan identifikasi belajar dan bagaimana melakukan pembelajaran yang baik dengan efektif dan efisien di perusahaan.

2.1.2.2. Pemahaman (*understanding*) Pemahaman adalah proses atau cara memahami sesuatu. Kedalam kognitif dan afektif yang dimiliki individu. Misalnya seorang karyawan dalam melaksanakan pembelajaran harus mempunyai pemahaman yang baik tentang karakteristik dan kondisi secara efektif dan efisien.

2.1.2.3. Kemampuan / Keterampilan (*skill*) Kemampuan adalah sesuatu yang dimiliki oleh individu yang melakukan tugas atau pekerjaan yang dibebankan kedepannya. Misalnya, kemampuan karyawan dalam memilih metode kerja yang dianggap lebih efektif dan efisien.

2.1.2.4. Nilai (*value*) Nilai adalah suatu standar perilaku yang telah diyakini dan secara psikologis telah menyatu dalam diri seseorang. Missal standar perilaku karyawan dalam melaksanakan tugasnya (kejujuran, keterbukaan, demokratis, dan lain-lain).

2.1.2.5. Sikap (*attitude*) Sikap adalah perasaan senang-tidak senang atau suka-tidak suka atau reaksi terhadap suatu rangsangan

yang datang dari luar. Missal reaksi terhadap krisis ekonomi, perasaan terhadap kenaikan gaji dan sebagainya.

2.1.2.6. Minat (*interest*) Minat adalah kecenderungan seseorang untuk melakukan suatu perbuatan. Misal melakukan suatu aktivitas tugas dengan senang hati.

2.1.3. Bongkar Muat

Bongkar muat adalah kegiatan bongkar muat barang dari dan atau ke kapal meliputi kegiatan pembongkaran barang dari dalam tanki ke dermaga atau jetty. Jadi pengertian bongkar-muat adalah suatu kegiatan pelayanan memuat atau membongkar suatu muatan dari dermaga, tongkang, truk ke dalam palka (*on deck*), dengan menggunakan *hose* atau *loading arm* atau alat bongkar muat yang lain, dimana barang yang di pindahkan dari dan ke atas kapal. (Rum Raekhan, 2017)

Stowage atau penataan muatan merupakan suatu istilah dalam kecakapan pelaut, yaitu suatu pengetahuan tentang memuat dan membogkar muatan dari dan keatas kapal sedemikian rupa agar terwujut 5 prinsip pemuatan yang baik. Untuk itu perwira kapal dituntut untuk memiliki pengetahuan yang memadai baik secara teori maupun praktek tentang jenis-jenis muatan, peranan muatan, sifat dan kualitas barang yang akan dimuat, perawatan muatan, penggunaan alat – alat pemuatan, dan ketentuan-ketentuan lainnya yang menyangkut masalah keselamatan kapal dan muatan.(Wildan Adi Nugraha, Untung Budiarto, 2018)

2.2. KERANGKA TEORITIS

Untuk mempermudah penulis dalam penyusunan skripsi, maka penulis menggunakan kerangka pemikiran secara praktis. Pada kerangka pikir yang disusun penulis, pada penelitian tentang kesiapan alat bongkar muat yang disebabkan oleh beberapa faktor. Faktor-faktor tersebut antara lain disebabkan instrumen alat, pemeliharaan alat dan kondisi alat-alat. Dengan memperhatikan fakta-fakta yang menyebabkan kesiapan alat - alat bongkar muat, maka penulis memberikan acuan-acuan dalam upaya pencegahan terjadinya kerusakan alat - alat bongkar muat tersebut. Acuan tersebut berupa pengetahuan, tanggung jawab dalam melaksanakan tugas dan kepatuhan terhadap peraturan yang berlaku saat bongkar muat serta pemberian pengarahan tentang tugas dan tanggung jawab *crew*. Hal ini dilaksanakan dengan harapan proses bongkar muat berjalan lancar dan aman juga terhindar dari resiko keterlambatan.(Wildan Adi Nugraha, Untung Budiarto, 2018)

Persetujuan bersama sebelum memulai pemuatan atau pembongkaran muatan, perwira yang bertanggung jawab dan wakil terminal pelabuhan harus secara sungguh-sungguh saling menyetujui bahwa ditinjau dari aspek keselamatan baik kapal tanker maupun terminal secara menyeluruh dan maksimal.

Tanki - tanki kapal yang dibangun untuk tujuan pengangkutan muatan minyak (*crude oil* ,premium ,solar), yaitu merupakan bulk cargo disebut *grainspace* dan kapasitas tanki kapal disebut *grain cubic capacity*. Agar tercapainya pemakaian maksimal atas daya angkut kapal diperlukan berat muatan (bahan bakar, air tawar, air ketel, perbekalan anak buah kapal) sesuai dengan bobot mati daya angkut kapal (*dead weight lifting capacity*), sedangkan khusus untuk

muatan barang-barang, berat barang-barang sesuai dengan bobot mati barang (*cargo dead weight*) kapal.

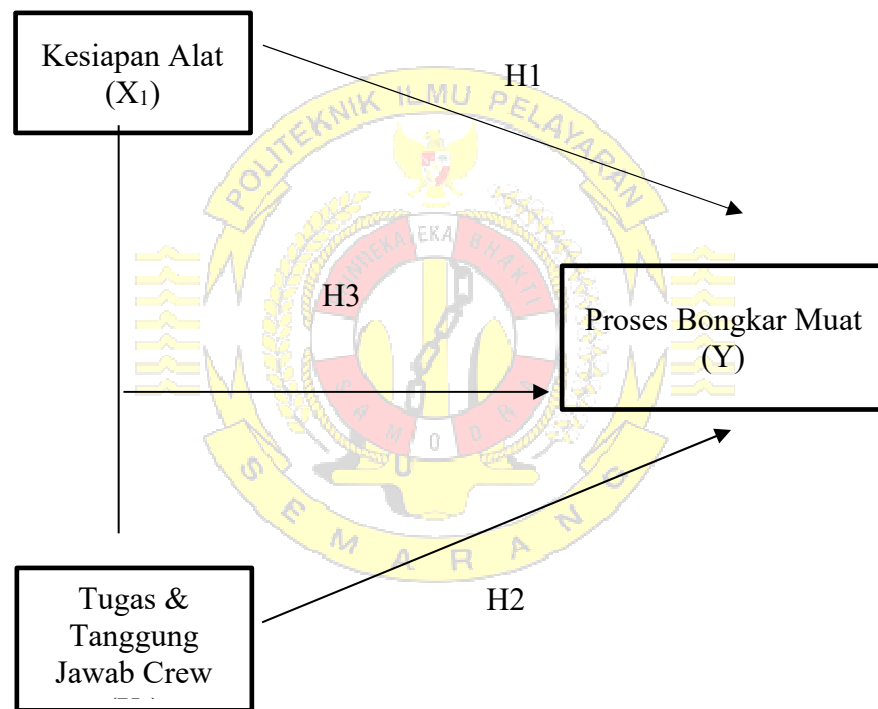
Pengaturan dan teknik pemuatan diatas kapal merupakan salah satu kecakapan pelaut (*sea man ship*) yang menyangkut berbagai macam aspek tentang bagaimana cara melakukan pemuatan diatas kapal, bagaimana cara melakukan perawatan muatan selama dalam pelayaran, dan bagaimana melakukan pembongkaran di pelabuhan tujuan.

Pemuatan tanker umumnya dilakukan dari darat jika yang dimuat adalah *product oil*. Biasanya tanki darat letaknya lebih tinggi sehingga perbedaan tinggi ini akan cukup menimbulkan tekanan di dalam pipa. Untuk mengurangi tonggak kapal saat kosong, maka pemuatannya dimulai dari beberapa tanki depan, dilanjutkan yang tengah kemudian dari belakang ke depan dan disusul tanki-tanki yang samping dengan urutan seperti semula.

Stowage plan atau penataan muatan merupakan suatu istilah dalam kecakapan pelaut, yaitu suatu pengetahuan tentang memuat dan membongkar muatan dari dan keatas kapal sedemikian rupa agar terwujud lima prinsip pemuatan yang baik. Untuk itu para perwira kapal dituntut untuk memiliki pengetahuan yang memadai baik secara teori maupun praktek tentang jenis-jenis muatan, perencanaan pemuatan, sifat dan kualitas barang yang akan dimuat, perawatan muatan, penggunaan alat-alat pemuatan, dan ketentuan-ketentuan lain yang menyangkut masalah keselamatan kapal dan muatan.(Nurdin & Gulo, 2016)

2.3. KERANGKA BERPIKIR

Dalam bagan dijelaskan tentang pengaruh kesiapan alat dengan tugas dan tanggung jawab terhadap proses bongkar muat di IT Plaju Palembang sehingga diharapkan kelancaran dan ketepatan dalam pelaksanaan proses bongkar muat dapat berjalan dengan lancar. Secara jelas dapat digambarkan kerangka pikir tersebut dalam bentuk alur bagan sebagai berikut :



Gambar 2.7. Kerangka Teoritis Penelitian

2.4. 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 (H_1)

Terdapat pengaruh terhadap kesiapan alat bongkar muat daengan proses bongkar muat yang baik.

2.3.2. Hipotesis kedua (H_2)

Terdapat pengaruh terhadap tugas dan tanggung jawab terhadap bongkar muat sehingga peralatan bongkar muat dapat beroperasi secara optimal.

2.3.3. Hipotesis ketiga (H_3)

Terdapat pengaruh terhadap kesiapan alat dengan tugas dan tanggung jawab secara bersama-sama terhadap proses bongkar muat yang baik.

2.5. KETERBATASAN PENELITIAN

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

- 2.5.1. Keterbatasan waktu dalam penelitian yang dilakukan, yaitu hanya selama peneliti melakukan praktik laut.
- 2.5.2. Jumlah responden yang diambil sebagai sampel penelitian hanya *crew* kapal – kapal PT. PERTAMINA (Persero) dan IT Plaju Palembang.
- 2.5.3. Keterbatasan tempat dalam penelitian, yaitu IT Plaju Palembang dan kapal-kapal di bawah manajemen PT. PERTAMINA (Persero) yang sandar di pelabuhan tersebut.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

5.1. SIMPULAN

Hasil penelitian dan pembahasan yang telah dilakukan terkait dengan pengaruh kesiapan alat dan tugas dan tanggung jawab terhadap proses bongkar muat di IT Plaju, Palembang, dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

5.1.1. Kesiapan alat mempunyai pengaruh signifikan terhadap proses bongkar muat di IT Plaju, Palembang. Hal ini berdasarkan hasil penelitian diperoleh hasil menunjukkan nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ yaitu sebesar $4,376 > 1,993$ dengan nilai signifikan sebesar $0,000 < 0,05$. Dikatakan signifikan karena nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05.

5.1.2. Tugas dan tanggung jawab berpengaruh signifikan terhadap proses bongkar muat IT Plaju, Palembang. Hal ini berdasarkan hasil penelitian diperoleh hasil menunjukkan nilai t_{hitung} lebih kecil dari t_{tabel} ($4,236 > 1,993$) atau sig ($0,000 < 0,05$), sehingga dapat ditarik kesimpulan bahwa berpengaruh signifikan dari tugas dan tanggung jawab terhadap proses bongkar muat.

5.1.3. Kesiapan alat dan tugas dan tanggung jawab secara bersama-sama sangat berpengaruh terhadap proses bongkar muat di IT Plaju, Palembang. Hal ini dapat dibuktikan dengan hasil olah data menunjukkan bahwa hasil F_{hitung} sebesar 33,826 dengan tingkat probabilitas 0,000 (signifikan), sedangkan F_{tabel} sebesar 3,13. Dengan demikian maka F_{hitung} lebih besar dari F_{tabel} yaitu $33,826 > 3,13$ dan

probabilitas lebih kecil dari 0,05 yang berarti kesiapan alat dan tugas dan tanggung jawab secara bersama - sama sangat 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. Tugas dan tanggung jawab sangat berpengaruh signifikan secara parsial terhadap proses bongkar muat, diharapkan *crew* kapal dan pegawai IT Plaju dibawah management PT. PERTAMINA (Persero) lebih meningkatkan kompetensi maupun profesionalisme sesuai dengan *standart operational procedure (SOP)* dalam proses bongkar muat .

5.2.3. Dalam proses bongkar muat *crew* kapal dan pegawai IT Plaju dibawah management PT. PERTAMINA (Persero) lebih memperhatikan kondisi fisik maupun kinerja kesiapan alat bongkar muat secara optimal dan secara rutin melaksanakan *safety meeting* agar dapat mengevaluasi kinerja *crew* selama satu bulan terakhir untuk tetap mengkoordinari *crew* tetap dalam tugas dan tanggung jawabnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdullah, P. M. (2015). Metodologi Penelitian Kuantitatif. In *Aswaja Pressindo*.
- Dewantoro, B. S. I. (2018). *Perencanaan Kapal Tanker 33000 Dwt Kecepatan 12 Knot Dengan Trayek Cilacap–Medan*.
<http://repository.upnvj.ac.id/id/eprint/4153>
- Fierza Nurrohim, M. (2019). *PERENCANAAN KAPAL TANKER MT. “VAN DER” 5000 DWT (BERDASARKAN PERATURAN BKI 2013)*. Diss. *Vokasi undip*, 2019. 1.
- Hikmah, M., & Wibowo, M. E. (2014). Tingkat Kompetensi Kepribadian Konselor Ditinjau dari Masa Kerja dan Latar Belakang Pendidikan. *Indonesian Journal of Guidance and Counseling - Theory and Application*, 3(4), 69–76.
- Kusuma, A. C. (2017). Delegasi tugas dan tanggung jawab abk dalam proses berlabuh dan sandar kapal niaga. *Bahari Jogja*, XV(25), 30–42.
- Ngafifi, M. (2014). Kemajuan Teknologi Dan Pola Hidup Manusia Dalam Perspektif Sosial Budaya. *Jurnal Pembangunan Pendidikan: Fondasi Dan Aplikasi*, 2(1), 33–47. <https://doi.org/10.21831/jppfa.v2i1.2616>
- Nurdin, A., & Gulo, S. (2016). Kajian Operasional Peralatan Bongkar Muat Guna Peningkatan Kualitas Pelayanan Pelanggan Depo Container PT. Tanto Intim Line Jakarta. *JMBA Jurnal Manajemen Dan Bisnis*, 02(01), 10–18.
<https://www.journal.ibmasmi.ac.id/index.php/JMBA/article/view/246>
- Perni, N. N. (2019). Kompetensi Pedagogik Sebagai Indikator Guru Profesional. *Adi Widya: Jurnal Pendidikan Dasar*, 4(2), 175.

<https://doi.org/10.25078/aw.v4i2.1122>

Rialmi, Z. (2020). Pengaruh Kedisiplinan Terhadap Kinerja Karyawan Pada PT.

Bhakti Karya Distribusi Indonesia. *JENIUS (Jurnal Ilmiah Manajemen Sumber Daya Manusia)*, 3(3), 286. <https://doi.org/10.32493/jjsdm.v3i3.4866>

Rum Raekhan, M., Djakfar, L., & Pujiraharjo, A. (2017). Evaluasi Kinerja Bongkar Muat di Pelabuhan Umum Gresik. *Jurnal Transportasi*, 17(2), 133–144.

Sianturi, D. (2021). Peran dan Tanggung Jawab Pekerja dalam Mengatur Tugas pada Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Provinsi Sumatera Utara (BAPPEDASU). *Jurnal Pembangunan Wilayah & Kota*, 1(3), 82–91.

Suliyanto. (2017). Pelatihan Metode Pelatihan Kuantitatif. *Journal of Chemical Information and Modeling*, 5(2), 223–232.

Titin, T., & Chamidatul, I. (2015). Analisa Peningkatan Mutu Pemeliharaan Mesin Terhadap Kelancaran Proses Produksi Pada Perusahaan Dolomite. *Jurnal Ekbis*, 13(1), 6. <https://doi.org/10.30736/ekbis.v13i1.117>

Utomo, B., & Kameo, Y. I. (2016). *Pengaruh kepemimpinan dan disiplin kerja terhadap kinerja karyawan di pusdikhidros*. 02(01).

WIBOWO, S. W., & NUGRAHENI, R. (2020). *ANALISIS PENGARUH GAYA KEPEMIMPINAN, KOMPETENSI, DAN LINGKUNGAN KERJA FISIK TERHADAP KINERJA (Studi pada PT. Telekomunikasi Indonesia 2020*. <https://repofeb.undip.ac.id/id/eprint/7124>

Wildan Adi Nugraha, Untung Budiarto, W. A. (2018). *Analisa Waktu Bongkar Muat Kapal Peti Kemas Pada Terminal III Pelabuhan Tanjung Priok*


Jakarta. 3(4), 524–532.

Yusuf, N. (2018). Pengaruh Kepemimpinan, Tanggung Jawab, Kedisiplinan Dan Kerjasama Terhadap Kinerja Pegawai di Universitas Gorontalo. *Gorontalo Development Review*, 1(1), 15. <https://doi.org/10.32662/golder.v1i1.111>



Lampiran 1. *Ship Particular*

PT.PERTAMINA (PERSERO)
 LOGISTIC, SUPPLY CHAIN & INFRASTRUCTURE DIRECTORATE
 Jl. Yos Sudarso No.32-34 Tg.Priok – Jakarta Utara





SHIP'S PARTICULARS

Ship's Name : MT.PELITA / P.1023
 Ship's Kind : Oil Tanker
 Ship's Type : Single Deck Product Oil Carrier c/w
 F'castle&Poop Deck,,
 Bow : Raked Type with Bulbous
 Stern : Cruise Type with Cut Stern
 Classification : BKI + A100 + SM
 IMO No : 8001426
 Call Sign : YDXK
 MMSI No. : 525008017
 Navigation Area : SV.31. (1) b
 Nationality : Indonesia
 Port Register : Jakarta
 Registration Mark : 1987 Ba No. 7621 / L
 Mark Of Tonnage Certificate : GT 12450 No. 27/PPJ
 Keel Laid : May 21,1980
 Launched : September 02,1980
 Delivered : March 13,1981
 Builders : Hitachi Shipbuilding & Engineering Co.Ltd.Japan

Length Over All (LOA) : 158 M
 Length Between Perpendiculars (LBP) : 150 M
 Breadth (Moulded) : 25.8 M
 Depth (Moulded) : 10.8 M
 Summer Freeboard Below Deck Line : 28.17 cms
 Full Load Draft (Moulded) : 7.018 M
 Full Load Displacement : 22.828 MT
 Light Ship Weight : 4.763 MT
 Dead Weight Tonnage (DWT) : 18.065 MT
 Gross Tonnage (GRT) : 12.450 RT
 Nett Tonnage (NRT) : 6.192 RT
 Propeller Type : 4 Blades solid aerofoil Section x 1 ser't
 Engine Type : Hitachi B&w 7L45 GFC
 Maximum Continous Services : 6.160 PS X 170 RPM
 Continous Services : 5.600 PS x 165 RPM

LOAD LINE	FREBOARD	DRAFT	DISPLACEMENT	DEAD WEIGHT
TropicalFWL	1.510 mm	7.325 M	23.338 MT	18.575 MT
FWA	2.656 mm	7.179 M	23.830 MT	18.067 MT
Tropical Line	2.671 mm	7.164 M	23.347 MT	18.584 MT
Summer Line	2.817 mm	7.018 M	23.828 MT	18.065 MT
Winter Line	2.963 mm	6.872 M	23.311 MT	17.548 MT

Nakhoda 
 CAPT. PATUAN SRIHUDA SIREGAR



Lampiran 3. Gambar Kapal MT. PELITA



Lampiran 4. Gambar IT Plaju, Palembang



Lampiran 5. Hasil Output SPSS Data Identitas Responden

Jenis_Kelamin

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Laki-Laki	71	95.9	95.9	95.9
	Perempuan	3	4.1	4.1	100.0
	Total	74	100.0	100.0	

Usia

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	20-30 Tahun	43	58.1	58.1	58.1
	31-40 Tahun	12	16.2	16.2	74.3
	41-50 Tahun	14	18.9	18.9	93.2
	>50 Tahun	5	6.8	6.8	100.0
	Total	74	100.0	100.0	

Tempat_Bekerja

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	MT. PELITA	21	28.4	28.4	28.4
	MT. PEGADEN	21	28.4	28.4	56.8
	MT. PANGALENGAN	22	29.7	29.7	86.5
	IT PLAJU	10	13.5	13.5	100.0
	Total	74	100.0	100.0	

Pengalaman_Bekerja

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0-5 Tahun	28	37.8	37.8	37.8
	6-10 Tahun	18	24.3	24.3	62.2
	11-15 Tahun	16	21.6	21.6	83.8
	16-20 Tahun	5	6.8	6.8	90.5
	>20 Tahun	7	9.5	9.5	100.0
	Total	74	100.0	100.0	

Lampiran 6. Hasil Output SPSS Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
X.1.1	74	1.0	5.0	3.689	.6810
X.1.2	74	1.0	5.0	4.324	.8618
X.1.3	74	2.0	5.0	4.230	.8687
X.1.4	74	1.0	5.0	3.473	.7803
X.1.5	74	1.0	5.0	2.649	.9853
X.1.6	74	3.0	5.0	4.419	.5970
X.1.7	74	2.0	5.0	4.446	.7242
X.1.8	74	1.0	5.0	3.432	.7952
Valid N (listwise)	74				

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
X.2.1	74	1.0	5.0	3.649	1.1985
X.2.2	74	1.0	5.0	3.473	1.4356
X.2.3	74	1.0	5.0	3.527	1.3672
X.2.4	74	4.0	5.0	4.527	.5027
X.2.5	74	4.0	5.0	4.527	.5027
X.2.6	74	1.0	5.0	4.486	.6462
X.2.7	74	4.0	5.0	4.527	.5027
X.2.8	74	3.0	5.0	4.527	.5545
X.2.9	74	1.0	5.0	4.446	.7611
X.2.10	74	2.0	5.0	4.257	.7034
X.2.11	74	1.0	5.0	3.068	1.4077
X.2.12	74	1.0	5.0	3.514	1.3163
Valid N (listwise)	74				

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Y.1	74	1.0	5.0	4.351	.8347
Y.2	74	1.0	5.0	4.122	.9356
Y.3	74	2.0	5.0	4.311	.6605
Y.4	74	2.0	5.0	4.338	.7076
Y.5	74	1.0	5.0	4.189	.8387
Y.6	74	1.0	5.0	4.243	.6985
Y.7	74	3.0	5.0	4.311	.4945
Y.8	74	2.0	5.0	4.257	.7034
Valid N (listwise)	74				

Lampiran 7. Hasil Output SPSS Validitas Correlation XI

		Correlations								TOTAL X.1
		X.1.1	X.1.2	X.1.3	X.1.4	X.1.5	X.1.6	X.1.7	X.1.8	
X.1.1	Pearson Correlation	1	.524**	.423**	.152	.019	.358**	.035	.277*	.549**
	Sig. (2-tailed)		.000	.000	.197	.874	.002	.768	.017	.000
	N	74	74	74	74	74	74	74	74	74
X.1.2	Pearson Correlation	.524**	1	.558**	.237*	.152	.265*	.226	.352**	.691**
	Sig. (2-tailed)	.000		.000	.042	.196	.023	.053	.002	.000
	N	74	74	74	74	74	74	74	74	74
X.1.3	Pearson Correlation	.423**	.558**	1	.666**	.368**	.419**	.270*	.489**	.878**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000		.000	.001	.000	.020	.000	.000
	N	74	74	74	74	74	74	74	74	74
X.1.4	Pearson Correlation	.152	.237*	.666**	1	.219	.422**	.325**	.372**	.697**
	Sig. (2-tailed)	.197	.042	.000		.061	.000	.005	.001	.000
	N	74	74	74	74	74	74	74	74	74
X.1.5	Pearson Correlation	.019	.152	.368**	.219	1	-.096	-.065	.144	.426**
	Sig. (2-tailed)	.874	.196	.001	.061		.417	.580	.221	.000
	N	74	74	74	74	74	74	74	74	74
X.1.6	Pearson Correlation	.358**	.265*	.419**	.422**	-.096	1	.386**	.219	.555**
	Sig. (2-tailed)	.002	.023	.000	.000	.417		.001	.061	.000
	N	74	74	74	74	74	74	74	74	74
X.1.7	Pearson Correlation	.035	.226	.270*	.325**	-.065	.386**	1	.065	.431**
	Sig. (2-tailed)	.768	.053	.020	.005	.580	.001		.583	.000
	N	74	74	74	74	74	74	74	74	74
X.1.8	Pearson Correlation	.277*	.352**	.489**	.372**	.144	.219	.065	1	.608**
	Sig. (2-tailed)	.017	.002	.000	.001	.221	.061	.583		.000
	N	74	74	74	74	74	74	74	74	74
TOTAL X.1	Pearson Correlation	.549**	.691**	.878**	.697**	.426**	.555**	.431**	.608**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	74	74	74	74	74	74	74	74	74

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

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

Lampiran 8. Hasil Output SPSS Validitas Correlation X2

Correlations														
		X.2.1	X.2.2	X.2.3	X.2.4	X.2.5	X.2.6	X.2.7	X.2.8	X.2.9	X.2.10	X.2.11	X.2.12	TOTAL X.2
X.2.1	Pearson Correlation	1	.767**	.783**	.175	-.007	.135	-.098	.035	.099	.466**	.436**	.663**	.767**
	Sig. (2-tailed)		.000	.000	.136	.954	.250	.408	.767	.401	.000	.000	.000	.000
	N	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74
X.2.2	Pearson Correlation	.767**	1	.848**	.200	.011	-.104	-.008	-.025	.055	.475**	.567**	.725**	.804**
	Sig. (2-tailed)	.000		.000	.087	.929	.379	.943	.833	.641	.000	.000	.000	.000
	N	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74
X.2.3	Pearson Correlation	.783**	.848**	1	.148	-.051	-.031	-.151	-.118	.021	.456**	.565**	.746**	.784**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000		.207	.667	.796	.200	.315	.858	.000	.000	.000	.000
	N	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74
X.2.4	Pearson Correlation	.175	.200	.148	1	.621**	.338**	.512**	.513**	.487**	.387**	.084	.186	.466**
	Sig. (2-tailed)	.136	.087	.207		.000	.003	.000	.000	.000	.001	.474	.113	.000
	N	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74
X.2.5	Pearson Correlation	-.007	.011	-.051	.621**	1	.549**	.675**	.563**	.451**	.271*	-.032	.165	.350**
	Sig. (2-tailed)	.954	.929	.667	.000		.000	.000	.000	.000	.020	.789	.160	.002
	N	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74
X.2.6	Pearson Correlation	.135	-.104	-.031	.338**	.549**	1	.465**	.651**	.611**	.264*	-.037	.153	.349**
	Sig. (2-tailed)	.250	.379	.796	.003	.000		.000	.000	.000	.023	.757	.193	.002
	N	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74
X.2.7	Pearson Correlation	-.098	-.008	-.151	.512**	.675**	.465**	1	.612**	.559**	.309**	-.012	.124	.311**
	Sig. (2-tailed)	.408	.943	.200	.000	.000	.000		.000	.000	.007	.917	.294	.007
	N	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74
X.2.8	Pearson Correlation	.035	-.025	-.118	.513**	.563**	.651**	.612**	1	.669**	.280*	.024	.075	.356**
	Sig. (2-tailed)	.767	.833	.315	.000	.000	.000	.000		.000	.015	.839	.528	.002
	N	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74
X.2.9	Pearson Correlation	.099	.055	.021	.487**	.451**	.611**	.559**	.669**	1	.321**	.138	.261	.464**
	Sig. (2-tailed)	.401	.641	.858	.000	.000	.000	.000	.000		.005	.242	.025	.000
	N	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74
X.2.10	Pearson Correlation	.466**	.475**	.456**	.387**	.271*	.264*	.309**	.280*	.321**	1	.397**	.551**	.697**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.001	.020	.023	.007	.015	.005		.000	.000	.000
	N	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74
X.2.11	Pearson Correlation	.436**	.567**	.565**	.084	-.032	-.037	-.012	.024	.138	.397**	1	.617**	.670**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.474	.789	.757	.917	.839	.242	.000		.000	.000
	N	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74
X.2.12	Pearson Correlation	.663**	.725**	.746**	.186	.165	.153	.124	.075	.261	.551**	.617**	1	.852**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.113	.160	.193	.294	.528	.025	.000	.000		.000
	N	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74
TOTAL X.2	Pearson Correlation	.767**	.804**	.784**	.466**	.350**	.349**	.311**	.356**	.464**	.697**	.670**	.852**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.002	.002	.007	.002	.000	.000	.000	.000	
	N	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).
* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Lampiran 9. Hasil Output SPSS Validitas Correlation Y

Correlations										
		Y.1	Y.2	Y.3	Y.4	Y.5	Y.6	Y.7	Y.8	TOTAL Y
Y.1	Pearson Correlation	1	.699**	.619**	.306**	.491**	.556**	.362**	.521**	.812**
	Sig. (2-tailed)		.000	.000	.008	.000	.000	.002	.000	.000
	N	74	74	74	74	74	74	74	74	74
Y.2	Pearson Correlation	.699**	1	.581**	.247*	.494**	.604**	.332**	.431**	.793**
	Sig. (2-tailed)	.000		.000	.034	.000	.000	.004	.000	.000
	N	74	74	74	74	74	74	74	74	74
Y.3	Pearson Correlation	.619**	.581**	1	.476**	.609**	.546**	.455**	.416**	.814**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000		.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	74	74	74	74	74	74	74	74	74
Y.4	Pearson Correlation	.306**	.247*	.476**	1	.376**	.219	.126	.236*	.518**
	Sig. (2-tailed)	.008	.034	.000		.001	.060	.283	.043	.000
	N	74	74	74	74	74	74	74	74	74
Y.5	Pearson Correlation	.491**	.494**	.609**	.376**	1	.528**	.418**	.404**	.760**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.001		.000	.000	.000	.000
	N	74	74	74	74	74	74	74	74	74
Y.6	Pearson Correlation	.556**	.604**	.546**	.219	.528**	1	.452**	.373**	.745**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.060	.000		.000	.001	.000
	N	74	74	74	74	74	74	74	74	74
Y.7	Pearson Correlation	.362**	.332**	.455**	.126	.418**	.452**	1	.634**	.612**
	Sig. (2-tailed)	.002	.004	.000	.283	.000	.000		.000	.000
	N	74	74	74	74	74	74	74	74	74
Y.8	Pearson Correlation	.521**	.431**	.416**	.236*	.404**	.373**	.634**	1	.679**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.043	.000	.001	.000		.000
	N	74	74	74	74	74	74	74	74	74
TOTAL Y	Pearson Correlation	.812**	.793**	.814**	.518**	.760**	.745**	.612**	.679**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	74	74	74	74	74	74	74	74	74

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

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

Lampiran 10. Hasil Output SPSS Reliabilitas X1

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	74	100.0
	Excluded ^a	0	0.0
	Total	74	100.0

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

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.877	8

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X.1.1	30.568	13.591	.575	.869
X.1.2	30.784	11.980	.669	.860
X.1.3	30.878	11.725	.725	.853
X.1.4	30.784	12.638	.729	.853
X.1.5	30.919	11.774	.750	.849
X.1.6	30.689	14.053	.538	.872
X.1.7	30.730	13.296	.677	.860
X.1.8	30.784	13.569	.490	.877

Lampiran 11. Hasil Output SPSS Reliabilitas X2

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	74	100.0
	Excluded ^a	0	0.0
	Total	74	100.0

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

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.834	12

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X.2.1	44.959	37.793	.665	.805
X.2.2	45.135	34.584	.734	.798
X.2.3	45.081	35.884	.689	.803
X.2.4	44.081	45.911	.422	.829
X.2.5	44.081	46.733	.298	.834
X.2.6	44.122	46.848	.200	.838
X.2.7	44.081	47.007	.258	.835
X.2.8	44.054	46.819	.269	.835
X.2.9	44.122	45.012	.371	.830
X.2.10	44.351	42.669	.639	.815
X.2.11	45.527	37.623	.539	.821
X.2.12	45.095	35.046	.787	.791

Lampiran 12. Hasil Output SPSS Reliabilitas Y

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	74	100.0
	Excluded ^a	0	0.0
	Total	74	100.0

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

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.882	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	29.824	13.352	.749	.857
Y.2	30.027	13.013	.697	.865
Y.3	29.851	14.457	.741	.860
Y.4	29.811	15.553	.451	.886
Y.5	29.932	13.762	.670	.866
Y.6	29.865	14.392	.733	.860
Y.7	29.811	16.183	.567	.878
Y.8	29.824	14.859	.667	.867

Lampiran 13. Hasil Output SPSS Uji R², SPSS Uji t, SPSS Uji F

Hasil Output SPSS Uji R²

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.769 ^a	.592	.580	2.7909

a. Predictors: (Constant), TOTAL X.2, TOTAL X.1

b. Dependent Variable: TOTAL Y

Hasil Output SPSS Uji t

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		Sig.
	B	Std. Error	Beta	t	
1 (Constant)	4.607	2.949		1.562	.123
TOTAL X.1	.548	.101	.469	5.449	.000
TOTAL X.2	.263	.053	.428	4.973	.000

a. Dependent Variable: TOTAL Y

Hasil Output SPSS Uji F

ANOVA^a

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	801.624	2	400.812	51.458	.000 ^b
Residual	553.025	71	7.789		
Total	1354.649	73			

a. Dependent Variable: TOTAL Y

b. Predictors: (Constant), TOTAL X.2, TOTAL X.1

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 table

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

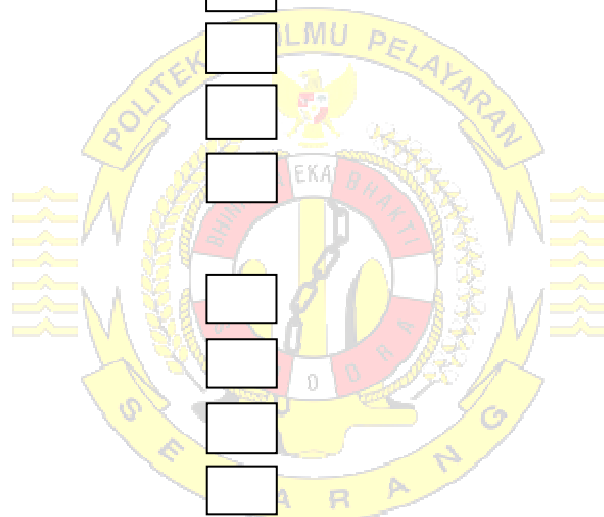
No. Responden :

DAFTAR KUESIONER

“PENGARUH KESIAPAN ALAT DENGAN TUGAS DAN TANGGUNG JAWAB *CREW* TERHADAP PROSES BONGKAR MUAT DIBAWAH MANAGEMENT PT. PERTAMINA (Persero)”

(Studi Kasus Kapal di bawah manajemen PT.Pertamina (PERSERO))

-
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. Ijazah
 - a. ANT / ATT 1
 - b. ANT / ATT 2
 - c. ANT / ATT 3
 - d. ANT / ATT 4
 - e. ANT / ATT 5
 - f. ANT / ATT DASAR
 4. Pengalaman Berlayar
 - a. 0 th s/d 5 th
 - b. 6 th s/d 10 th
 - c. 11 th s/d 15 th
 - d. 16 th s/d 20 th
 - e. 20 th lebih



4. Tempat Bekerja

- f. MT PELITA
- g. MT PEGADEN
- h. MT PANGALENGAN
- i. IT PLAJU JETTY #5

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 :
- Sangat Tidak Setuju (STS)
 - Tidak Setuju (TS)
 - Ragu-Ragu (R)
 - Setuju (S)
 - Sangat Setuju (SS)

1. VARIABLE KESIAPAN ALAT (X1)

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 dengan SOP					
8	Instrumen safety dapat bekerja secara optimal					

2. VARIABLE FAKTOR TUGAS DAN TANGGUNG JAWAB (X2)

NO	PERNYATAAN	STS	TS	R	S	SS
A. Pengetahuan						
1	Kurangnya pemahaman, pengetahuan dan dari para crew kapal tentang bahaya dan bagaimana prosedur bongkar muat yang sesuai dengan standart.					
2	Kurang terampil dan kecakapan dalam pengoperasian alat bongkar muat.					
B. Kepatuhan Terhadap Peraturan Yang Berlaku						
3	Kurangnya kesadaran tentang bahaya dan bagaimana prosedur bongkar muat yang sesuai dengan standart.					
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					
F. Komunikasi Dalam Bekerja						
11	Kurangnya koordinasi antara crew kapal					
12	Kurangnya koordinasi antara pihak kapal dengan pihak darat					

3. VARIABLE PROSES BONGKAR MUAT (Y)

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 dan bekerja secara optimal					
B. Kelancaran Bongkar Muat						
3	Kecepatan dalam bongkar muat tergantung kesiapan dan pelaksanaan pekerja					
4	Keadaan cuaca memperlambat kegiatan bongkar muat					
C. Pelaksanaan Bongkar Muat						
5	Mengerti aturan dan proses bongkar muat dapat menjadi jaminan lamanya waktu bongkar muat					
6	Pekerja sudah berpengalaman dan mengerti terhadap cara bongkar muat					
D. Jumlah Alat Yang Digunakan						
7	Kapasitas alat pendukung bongkar muat dapat memperlancar kegiatan					
8	Kemampuan maximum pressure hose atau pipe line					

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : R Bagus Achmad Syarief A
2. Tempat, Tanggalahir : Surabaya, 14 Agustus 1998
3. Alamat : Perum Bintang Indah 1, No 5, Gedongan, Colomadu, Karanganyar
4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
 - a. Ayah : RB Budi Iswandi
 - b. Ibu : RA J Indah RIsa
6. Riwayat Pendidikan
 - a. SD Alfirdaus Surakarta
 - b. SMP Al Azhar Syifa Budi Solo
 - c. SMA Batik 1 Surakarta
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. Pengalaman Praktek Laut (PRALA)

Kapal : MT. PELITA

Perusahaan : PT. PERTAMINA (Persero)

Alamat : Jl. Laksamana Yos Sudarso Kav. 32 - 34, Kebon Bawang, Tanjung Priuk, RT.19/RW.5, Kb. Bawang, Tj. Priok, Kota Jkt Utara, Tanjung Priok, Jakarta Utara

