

# PERANAN KINERJA OPERATOR TERHADAP KELANCARAN KEGIATAN BONGKAR MUAT PERUSAHAAN *FREIGHT FORWARDING*

**Haris**  
STMT Trisakti  
harisharisse@yahoo.com

**Yosua Raka Sakti**  
STMT Trisakti  
Josua.rakasakti@gmail.com

**Duyesna Perawati**  
STMT Trisakti  
cute\_inaid@yahoo.com

## ABSTRACT

*The aim of this research is to find out the loading and unloading operator performance on the effectiveness of container loading and unloading operator at PT. Sarana Bandar Nasional Jakarta. The process of loading and unloading normally needs supporting equipments. These supporting equipments generally divided into two kinds: mechanical and non-mechanical. The mechanical equipment owned by PT. Sarana Bandar Nasional are Forklift, Truck Trailer, Reach Taker, and Ship Gear (Ship Crane). In addition, the non-mechanical equipment owned are Wire Sling, Hook, Spider, and Net. These two kinds of equipments need their own operators. One way to overcome the obstacles is by giving out workshops, so that the operators would understand theoretically on how to operate the mechanical equipments righteously. Using the equipment in a correct way, would accelerate the duration of loading and unloading activities, besides, by using the equipment in accordance to the procedure will affect the durability of the equipment.*

**Keywords :** *Operator Performance; Loading and Unloading; Container*

## PENDAHULUAN

Indonesia merupakan Negara kepulauan terbesar di Dunia. Oleh karena itu maka sektor perhubungan laut sangat berperan besar dalam alur distribusi barang antar pulau-pulau di Indonesia. Sektor perhubungan laut memiliki peranan penting dalam menunjang percepatan pembangunan. PT Sarana Bandar Nasional merupakan perusahaan bongkar muat yang didirikan pada 31 Maret 1986. PT Sarana Bandar Nasional merupakan Perusahaan Bongkar Muat yang memenuhi kriteria untuk melakukan kegiatannya di Pelabuhan Tanjung Priuk. Kegiatan utama PT. Sarana Bandar Nasional yaitu melakukan bongkar muat barang yang meliputi kegiatan pembongkaran

barang dari palka kapal ke atas dermaga di lambung kapal atau sebaliknya (stevedoring), kegiatan pemindahan barang dari dermaga di lambung kapal ke gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya (*cargo doring*) dan kegiatan pengambilan barang dari gudang/lapangan di bawa ke atas truck atau sebaliknya (*receiving/delivery*). Pelabuhan adalah tempat kapal melakukan aktivitas bongkar muat dan pelayanan bongkar muat tersebut akan berpengaruh terhadap kapal dan produktivitas pelabuhan itu sendiri. Bongkar muat adalah salah satu kegiatan yang dilakukan dalam proses *forwarding*. 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 *container yard*. Dalam proses kegiatan bongkar muat pada umumnya memerlukan peralatan-peralatan pendukung. Peralatan pendukung tersebut secara umum dibagi menjadi dua jenis yaitu peralatan mekanis dan non mekanis. Peralatan mekanis yang dimiliki PT Sarana Bandar Nasional ada: *Forklift*, *Truck Trailer*, *Reachstacker*, dan *Ship Gear* (*Crane Kapal*). Peralatan non mekanis yang dimiliki yaitu: *WireSling*, *Hook*, *Spider*, dan *Net*. Kedua jenis peralatan itu memerlukan operator tersendiri dalam pengoperasiannya terutama untuk peralatan mekanis. Pada proses kegiatan bongkar maupun muat barang, kemahiran operator peti kemas dalam menggunakan peralatan mekanis berpengaruh pada kelancaran kegiatan tersebut. Pada pengamatan yang penulis lakukan saat sedang melaksanakan praktek kerja lapangan, banyak operator belum mengikuti prosedur dalam melaksanakan pekerjaannya, baik itu prosedur mengenai keselamatan maupun prosedur untuk kegiatan bongkar muat petikemas. Selain itu terbatasnya ruang gerak pada depo peti kemas, menjadi kendala lain yang menghambat ruang gerak *Reachstacker* maupun *Forklift* sehingga memerlukan waktu lebih untuk melakukan kegiatan bongkar muat. Dalam menghadapi beberapa kendala tersebut salah satu caranya adalah memberikan pelatihan cara kerja peralatan mekanis, sehingga operator dalam memahami secara teori bagaimana cara mengoperasikan peralatan dengan baik dan benar. Pengoperasian peralatan yang dilakukan sesuai dengan prosedur dapat mempercepat waktu kegiatan bongkar muat, selain itu jika peralatan digunakan sesuai dengan prosedur maka akan berdampak pada durabilitas peralatan itu sendiri. Permasalahan pada penelitian ini adalah kurangnya keterampilan operator peti kemas dalam mengoperasikan peralatan bongkar muat, kurang Teraturnya Penataan

Petikemas kurang teratur di area depo, terbatasnya ruang gerak peralatan di area depo, kurangnya pengawasan operator peti kemas dan buruh di lapangan, kurangnya kesadaran operator tentang K3. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui kinerja operator peti kemas dalam melakukan kegiatan bongkar muat di PT. Sarana Bandar nasional, mengetahui apakah kegiatan bongkar muat sudah sesuai dengan prosedur perusahaan, mengetahui apakah kinerja operator peti kemas mempengaruhi kelancaran kegiatan bongkar muat.

## KAJIAN PUSTAKA

Orientasi pelanggan dalam rantai pasokan mempertimbangkan beberapa persyaratan pelanggan (misalnya kualitas, pengiriman, dan biaya) di seluruh rantai nilai yang sesuai. Membangun infrastruktur sistem interaktif sangat kondusif bagi orientasi pelanggan. Orientasi pelanggan dalam rantai pasokan difasilitasi oleh infrastruktur sistem interaktif seperti infrastruktur IT dan kemitraan. Jaringan perusahaan yang efektif ditandai dengan konektivitas interaktif dengan pemasok. (Jeong & Hong, 2007). Apabila sistem operasional di lapangan dikelola dengan baik maka dapat meningkatkan efisiensi dan produktifitas lapangan, dan dengan sendirinya akan meningkatkan kepuasan pengguna jasa. Hal tersebut perlu didukung pula dengan kerjasama antara semua pihak yang terkait, agar memberi kemudahan bagi pengguna jasa/importir, Petugas Bea dan Cukai serta Petugas Karantina didalam penggunaan fasilitas ruang pemeriksaan dan lapangan (Umagapi et al., 2016). Dunia perkontaineran memiliki tiga mata rantai yang saling terhubung, yaitu hinterland, terminal dan kapal. Dari ketiga mata rantai tersebut terminal merupakan bagian yang krusial, karena baik hinterland maupun kapal memberikan /menumpahkan muatannya ke terminal sehingga kedua mata rantai ini (hinterland dan kapal) bersifat dinamis, tetapi

yang menerima tumpahan atau dalam hal ini terminal sifatnya statis karena kapasitas atau luas yang tetap, oleh karena itu terminal perlu untuk dikelola baik alat, kapasitas, dan dermaga. Upaya-upaya yang telah dilakukan manajemen Pelabuhan Teluk Bayur dalam peningkatan kapasitas perlu dinilai (assessment) untuk mengetahui kemampuan pelayanan. Hal ini untuk mencegah terjadinya kemacetan pelabuhan yang secara tidak langsung berpotensi mengganggu kelancaran perdagangan. Penilaian kapasitas pelabuhan dimaksudkan sebagai upaya mengetahui pemanfaatan dan performansi pengelolaan pelabuhan sehingga menunjukkan dengan jelas tingkat efektivitas dan efisiensi operasional berbagai fasilitas pelabuhan. Penilaian kapasitas pelabuhan diharapkan bermanfaat sebagai bahan evaluasi dalam pengambilan keputusan investasi, serta perencanaan pengembangan terminal peti kemas. Metode pengukuran kapasitas terminal peti kemas terbagi atas: 1) metode Pengukuran Kapasitas Statis dan Dinamis. Metode statis yaitu metode yang digunakan untuk mengukur kapasitas fasilitas terminal peti kemas yang bersifat statis atau tetap. Metode pengukuran kapasitas statis pada terminal peti kemas mengacu kepada penggunaan ketersediaan lahan pada satu titik waktu. (Putri et al., 2016)

## **METODE PENELITIAN**

Penulis melakukan penelitian di PT Sarana Bandar Nasional cabang Tanjung Priuk, Jakarta Utara. Objek penelitian adalah seluruh karyawan divisi operasional bongkar muat PT Sarana Bandar Nasional yang berjumlah 33 orang. Teknik pengumpulan data dengan riset lapangan (*field research*), observasi (pengamatan), kuesioner, skala dengan menggunakan Skala Likert, dan kepustakaan. Teknik analisis data dengan menggunakan Koefisien korelasi, Koefisien penentu, Koefisien determinan, dan uji hipotesis.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **A. Kinerja Operator Peti Kemas**

Dari hasil analisis variabel X (Kinerja Karyawan) diperoleh jawaban responden sebanyak 330 dengan rincian total jawaban responden setuju sebesar 203 dengan presentase 62%. Jawaban sangat setuju sebesar 80 dengan presentase 24%. Sementara jawaban ragu-ragu sebesar 47 dengan presentase 14%. Hal ini berarti kinerja karyawan divisi operasional pada PT. Sarana Bandar Nasional sudah dapat dikatakan baik tanpa adanya masalah major yang dapat menghambat kelancaran kegiatan tersebut.

### **B. Kegiatan Bongkar Muat Nasional Sudah Sesuai Dengan SOP?**

Berdasarkan hasil analisis variabel Y (kelancaran bongkar muat) maka diperoleh jawaban responden sebanyak 330 dengan rincian total jawaban responden setuju sebanyak 178 dengan persentase 54%. Jawaban sangat setuju sebanyak 100 dengan presentase 30%. Sementara jawaban ragu – ragu sebanyak 52 dengan presentase 16%. Hal ini menunjukkan bahwa kegiatan bongkar muat yang dilakukan oleh PT. Sarana Bandar Nasional dapat dikatakan baik, namun perlu dilakukan peningkatan dari segi keselamatan kerja agar proses bongkar muat bisa berjalan lebih baik lagi.

### **C. Kinerja Operator Berpengaruh Terhadap Kelancaran Kegiatan Bongkar Muat**

Berdasarkan analisis data yang menggunakan perhitungan regresi sederhana dengan program *IBM Stastitical for Product and Service Solution* (SPSS) versi 21, maka didapatkan hasil nilai a sebagai konstanta sebesar 9,219 dan untuk nilai b sebesar 0,789. Sehingga ditemukan persamaan regresi linear sederhana yaitu:  $Y = 9,219 + 0,789X$ . Interpretasi dari persamaan regresi tersebut adalah : Nilai konstanta sebesar 9,219 artinya Kelancaran

Bongkar Muat PT. Sarana Bandar Nasional sebesar 9,219 satuan, dengan asumsi Kinerja Karyawan pada PT. Sarana Bandar Nasional dalam keadaan konstan atau tetap. Nilai koefisien regresi variabel Kinerja Karyawan barang sebesar 0,789. Hasil ini membuktikan bahwa Kelancaran Pengiriman akan meningkat 0,789% jika Kinerja Karyawan meningkat 1%. Koefisien bernilai positif antara Kinerja Karyawan dengan Kelancaran Bongkar Muat.

Hasil analisis Koefisien Korelasi ( $r$ ) hubungan kinerja karyawan ( $X$ ) terhadap kelancaran ( $Y$ ) sebesar  $r = 0.852$ . Untuk melihat arah hubungan tersebut, dari perhitungan dapat dilihat bahwa nilai koefisien korelasi ( $r$ ) sebesar 0,716. Menurut Sugiyono (2015, p.361) nilai  $r$  antara 0,60-0,799 diinterpretasikan "kuat". Sehingga nilai koefisien korelasi ( $r$ ) adalah kuat. Artinya, terdapat pengaruh yang kuat antara Kinerja Karyawan dengan Kelancaran Bongkar Muat. Berdasarkan pengolahan data primer dapat diketahui nilai dari koefisien determinasi yang dapat digunakan untuk mengetahui besarnya proporsi variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen. Nilai koefisien determinasi  $R^2$  sebesar 0,513 menunjukkan bahwa 51,3% kelancaran bongkar muat dipengaruhi oleh kinerja karyawan, sedangkan sisanya 48,7% (100% - 48,7%) dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diukur dalam penelitian ini. Hasil Uji Hipotesis adalah, nilai  $t_{hitung}$  adalah sebesar 5,717 dan nilai  $t_{tabel}$  adalah sebesar 1,695 berarti  $t_{hitung} > t_{tabel}$  yakni  $5,717 > 1,695$ . Karena  $t_{hitung} > t_{tabel}$  maka  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima. Artinya ada pengaruh yang positif antara Variabel  $X$  (Kinerja Karyawan) dan Variabel  $Y$  (Kelancaran Pengiriman). Jadi artinya ada pengaruh yang positif antara kinerja karyawan terhadap kelancaran pengiriman menunjukkan bahwa  $t_{hitung}$  berada di daerah penolakan  $H_0$ . Maka  $H_a : \rho \neq 0$ ,

artinya ada pengaruh positif dan signifikan antara Variabel  $X$  (Kinerja Karyawan) dan Variabel  $Y$  (Kelancaran Bongkar Muat).

## SIMPULAN

Berdasarkan hasil persamaan regresi tersebut dapat diartikan setiap kenaikan satu variabel kinerja karyawan ( $X$ ) akan mengakibatkan kenaikan variabel kelancaran bongkar muat ( $Y$ ) sebesar 0,789 dan nilai koefisien konstanta sebesar 9,219. Dari hasil analisis Koefisien Korelasi, dapat dinilai  $r$  (korelasi) sebesar 0.716 hal ini membuktikan bahwa kinerja karyawan berpengaruh terhadap kelancaran bongkar muat, karena  $r$  sebesar 0,716 berarti di antara 0,60 – 0,799 maka terdapat korelasi koefisien positif dan tafsiran hubungan yang "kuat" antara variabel kinerja karyawan terhadap kelancaran bongkar muat. Dari hasil Koefisien Penentu (Determinasi) yaitu sebesar 51,3% berarti bahwa kontribusi variabel  $X$  (Kinerja Karyawan) berpengaruh terhadap naik turunnya variabel  $Y$  (Kelancaran Bongkar Muat) sebesar 51,3% dan sisanya sebesar 48,7% merupakan faktor lain diluar penelitian penulis. Berdasarkan perhitungan uji hipotesa, nilai  $t_{hitung}$  adalah sebesar 5,717 dan nilai  $t_{tabel}$  adalah sebesar 1,695. Berarti  $t_{hitung} > t_{tabel}$ , yaitu  $5,717 > 1,695$ , karena  $t_{hitung}$  lebih besar dari  $t_{tabel}$  maka  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima. Jadi, kesimpulan koefisien korelasi antara kinerja karyawan dengan kelancaran bongkar muat sebesar 0,716 adalah terbukti benar.

## DAFTAR PUSTAKA

- Jeong, S.J., & Hong, P. 2007. Customer Orientation and Performance Outcomes In Supply Chain Management. *Journal of Enterprise Information Management* 20(5), 578–594.  
<https://doi.org/10.1108/17410390710823707>

- Putri, R. E., Andalas, U., Hadiguna, R. A., & Andalas, U. (2016). Penilaian Kapasitas Terminal Peti Kemas Pelabuhan Teluk Bayur. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik* 3(2), 149–160.
- Sternbeck, G.M., & Kuhn, H. 2014. Grocery Retail Operations And Automotive Logistics: A Functional Cross-Industry Comparison. *Benchmarking: An International Journal* 21(5), 814–834. <https://doi.org/10.1108/BIJ-07-2012-0048>
- Umagapi, B. W., Lesmini, L., & Amonalisa, S. 2016. Kualitas Pelayanan Dokumen dan Kecepatan Bongkar Muat General Cargo. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik* 3(3), 379–386.

Halaman ini sengaja di kosongkan