

Kompetensi Karyawan Operasional Bongkar Muat dalam Pencapaian *Berthing Time*

Loading/Unloading Operational Employees Competence in Achieving Berthing Time

Guntur Angkoso^{a,1*}, Aswanti Setyawati^{b,2,}

^{a,b,} Institut Transportasi dan Logistik Trisakti, Jakarta, Indonesia

^{1*} angkosog@gmail.com, ² wanti61@yahoo.com

*corresponding e-mail

This is an open access article under the terms of the CC-BY-NC license

ABSTRACT

PT Mustika Alam Lestari is a container loading and unloading service at Tanjung Priok Port, Jakarta. The service prioritizes on the customers' needs, by having competent operational employees and available loading and unloading equipment, so that the berthing time is well achieved. This study aims to analyze the effect of operational employee competency and loading and unloading equipment on berthing time. The research method used was descriptive verification with data analysis using multiple linear regressions. Primary data were collected through the distribution of questionnaires with 61 people as the samples from operational division employees at PT Mustika Alam Lestari, Jakarta. The result of this research is the success in berthing time is the integration of operational employees' competence and loading and unloading equipment. The results of hypothesis testing indicate that operational employees' competence and loading equipment show a positive and significant effect on berthing time.

Keywords : *Operational employees' competency; loading and unloading equipment; berthing time*

ABSTRAK

PT Mustika Alam Lestari merupakan jasa bongkar muat *container* di Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta. Pelayanannya mengutamakan kebutuhan pelanggan, dengan memiliki karyawan operasional yang kompeten, tersedianya peralatan bongkar muat sehingga waktu sandar tercapai dengan baik. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh kompetensi karyawan operasional dan peralatan bongkar muat terhadap *berthing time*. Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif verifikatif dengan analisis data menggunakan regresi linear berganda. Data primer dikumpulkan melalui penyebaran kuesioner dengan sampel sebanyak 61 orang kepada karyawan divisi operasional di PT. Mustika Alam Lestari, Jakarta. Hasil penelitian adalah keberhasilan dalam *Berthing Time* adalah integrasi kompetensi karyawan operasioal dan peralatan bongkar muat. Hasil pengujian hipotesis menunjukkan bahwa kompetensi karyawan operasional dan peralatan bongkar buat berpengaruh positif dan signifikan terhadap *berthing time*.

Kata kunci : Kompetensi karyawan operasional; peralatan bongkar muat; waktu sandar

A. Pendahuluan

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki 17.508 pulau. Membina angkutan laut tidak hanya memperlancar hubungan antar pulau atau antar daerah yang merupakan suatu kesatuan wilayah (wawasan nusantara). Tetapi juga akan membuka sumber sumber kehidupan rakyat yang lebih luas dan merata di seluruh wilayah (Gunawan, 2014).

Seiring dengan perkembangan zaman, transportasi laut juga mengalami perkembangan yang cukup pesat dengan segala dinamika serta iklim usaha yang kompetitif. Berkembangnya pola pikir manusia yang semakin maju dalam bidang ilmu pengetahuan dan teknologi modern membawa dampak yang baik bagi perkembangan transportasi. Karena sesuai dengan meningkatnya kebutuhan manusia mengirim barang secara efisien, praktis dan aman dalam segala cuaca maka digunakan *container*. *Container* merupakan satu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkut muatan yang ada di dalamnya dengan jumlah yang besar.

Penanganan bongkar muat *container* yang lebih cepat dapat ditangani oleh kemampuan sumber daya manusia yang maksimal dan didukung dengan peralatan yang dirancang untuk mobilitas yang lebih cepat seperti, QCC (*quay container crane*), RTG (*rubber tyred gantry*), *head truck* dan lain sebagainya.

Periode Juli 2004 Terminal Petikemas Mustika Alam Lestari terpilih menjadi mitra PT Multi Terminal Indonesia salah satu anak perusahaan PT (Persero) Pelabuhan Indonesia II Jakarta dalam pengoperasian dermaga dan lapangan penumpukan T300 sebagai terminal petikemas di Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta. Perusahaan ini beroperasi secara komersial mengelola lapangan penumpukan petikemas seluas kurang lebih 5 hektar dengan kedalaman pelabuhan 12 meter. PT Mustika Alam Lestari memiliki 4 unit *container crane*, 10

units *rubber tyred gantry* (RTG), 2 unit *reach stacker* (RS), 1 unit *froklift*, dan 13 unit *head truck*.

Komitmen untuk pola kerja 24 jam sehari tujuh hari seminggu, diharapkan *berthing time* atau lamanya waktu tambat kapal di dermaga untuk menyelesaikan bongkar muat barang dan petikemas dapat tercapai sesuai dengan rencana. Adapun permasalahan yang menyangkut kompetensi karyawan adalah perbedaan keahlian operator alat di lapangan, serta kinerja yang belum maksimal seperti inisiatif kerja untuk mempercepat proses bongkar muat masih kurang. Selain permasalahan karyawan, adapula permasalahan dalam peralatan bongkar muat terkadang karena alat-alat yang digunakan dalam kegiatan bongkar muat mengalami kerusakan, maka, pekerjaan pun menjadi terlambat, sehingga, menambah waktu sandar kapal di dermaga. Begitu pula jumlah alat yang digunakan, dalam suatu kondisi bagian *planner* kapal meminta untuk menggunakan tiga buah *crane*, ternyata, dalam realisasinya pihak terminal hanya bisa merealisasikan dua buah. Hal ini sudah tentu akan memperlambat bongkar muat sehingga waktu sandar kapal menjadi lebih lama. Kondisi ini memaksa rencana lama waktu sandar kapal yang sudah ditetapkan perusahaan menjadi berubah.

Meskipun demikian, kegiatan bongkar muat dan operasional terminal dituntut untuk menyelesaikan pekerjaannya dalam waktu yang sesingkat mungkin. Dengan waktu yang singkat, maka, kinerja operator alat bongkar muat, kompetensi karyawan operasional, kecakapan petugas di lapangan, kerjasama antar divisi, dan kondisi peralatan bongkar muat yang selalu siap beroperasi diperlukan agar waktu yang dibutuhkan kapal untuk sandar pun menjadi berkurang, sekaligus dapat mengurangi biaya yang dikeluarkan.

Konsep kompetensi menjadi populer dan menarik baik sebagai kajian maupun penerapan dalam praktek manajemen sumber daya manusia. Konsep kompetensi sendiri bukan hal baru dalam pengembangan sumber daya manusia yang bertujuan untuk

memberikan hasil kinerja sesuai tujuan dan sasaran organisasi. Kompetensi itu adalah gambaran tentang apa yang harus diketahui atau dilakukan seseorang agar dapat melaksanakan pekerjaannya dengan baik (Hutapea & Thoha, 2008).

Kompetensi adalah karakteristik yang mendasari seseorang berkaitan dengan efektivitas kinerja individu dalam pekerjaannya atau karakteristik dasar individu yang memiliki hubungan kasual atau sebagai sebab akibat dengan kinerja yang dijadikan acuan, efektif atau kinerja prima atau superior di tempat kerja atau pada situasi tertentu (Moeheriono, 2009). Selanjutnya, kompetensi merupakan perumusan kemampuan yang harus dimiliki oleh Karyawan untuk melakukan tugas atau pekerjaan yang berdasarkan pengetahuan, ketrampilan dan sikap kerja (Rivai & Sagala, 2011)

Karyawan adalah aset yang mempunyai andil terbesar terhadap kemajuan organisasi atau perusahaan (Hasibuan, 2010). Operasional adalah suatu proses yang terdiri dari tindakan-tindakan yang berupa perencanaan, pengorganisasian, penggerakan, pengawasan yang dilakukan untuk menentukan serta mencapai sasaran yang telah ditentukan melalui pemanfaatan sumber daya manusia serta sumber-sumber lainnya. Disimpulkan kompetensi karyawan operasional adalah karakteristik atau gambaran yang harus dimiliki dan dilaksanakan oleh karyawan dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab perusahaan yang berpengaruh terhadap kinerja di lapangan (Sumaryono, 2011).

Dalam variabel kompetensi karyawan operasional menggunakan Thai dan Lirn terdiri dari 7 indikator: (1) operasi pelabuhan, (2) teknik kepelabuhanan, (3) urusan logistik, (4) manajemen pelabuhan, (5) kreativitas/inovasi, (6) *interpersonal skill*, dan (7) kerjasama tim (Thai & Lirn, 2012; Ridiasih, 2013),

Peralatan bongkar muat adalah alat pokok penunjang pekerjaan bongkar muat (Suyono, 2007). Alat bongkar muat adalah

alat produksi yang berfungsi menjembatani kapal dengan terminal, alat yang produktif memperpendek masa parkir (waktu sandar kapal). (Lasse, 2014). Selanjutnya alat bongkar muat dan waktu kapal di pelabuhan berhubungan satu sama lain secara asimetris. Alat dapat menjadi sebab terhadap suatu akibat yakni waktu kapal di pelabuhan (Lasse, 2014).

Umumnya terdapat tiga peralatan utama yang digunakan (terlibat) pada proses bongkar muat yaitu: (1) *quay crane* atau *container crane* (CC) merupakan alat memindahkan petikemas dari/ke kapal, terletak di atas alat sandar kapal (dermaga) yang terus bergerak di atas rel di atas dermaga dengan jangkauan ke depan atau *out reach* tergantung dari besar kecilnya *container crane* itu, tetapi secara umum dapat diberikan contoh bahwa untuk melayani kapal *container* generasi kedua *out reach* dapat menjangkau ke depan sebanyak 8 – 10 rows *container* dilengkapi dengan *spreader* yang sistemnya *telescopic*; (2) *transtainer* atau *rubber tyre gantry crane* (RTG) merupakan *crane* yang terdapat di lapangan penumpukan peti kemas, berfungsi untuk memindahkan peti kemas dari penumpukan ke truk dan sebaliknya yang bergerak di atas jalur yang sudah ditentukan dan dapat berpindah blok dimana diperlukan, dilengkapi dengan *spreader* yang fungsinya untuk membongkar dan memuat peti kemas di lapangan, dengan ukuran alat sesuai kebutuhan yang diperlukan oleh terminal tersebut; dan (3) *head truck* dan *chassis* pengangkut peti kemas dari *quay crane* ke lapangan penumpukan pada proses bongkar, dan mengangkut peti kemas dari lapangan penumpukan ke *quay crane* pada proses muat, terdiri dari *head truck* dan *chassis*. *Head truck* merupakan bagian depan (penarik) truk dan *chassis* merupakan bagian belakang yang memuat petikemas. Terdapat dua jenis *chassis*, yaitu yang memuat peti kemas 20 kaki dan 40 kaki. Variabel peralatan bongkar muat terdiri dari tiga indikator Handajani (2004), yaitu: (1) waktu bongkar muat dengan *gantry crane*, (2) waktu kedatangan truk, dan (3) waktu RTG.

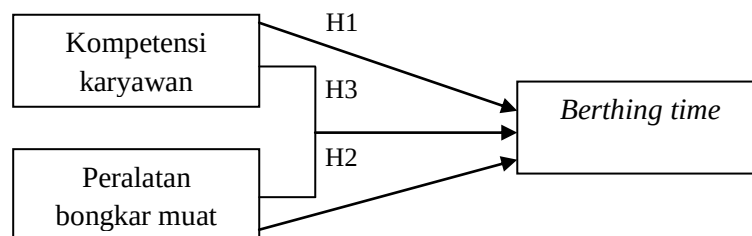
Berthing time adalah jumlah jam selama kapal berada di tambatan sejak tali pertama (*first line*) diikat di dermaga sampai tali terakhir (*lastline*) dilepaskan dari dermaga (Direktorat Jendral Perhubungan Laut, 2017). Selain itu, *berthing time* adalah waktu yang dipakai selama bertambat di dermaga untuk melakukan kegiatan bongkar – muat yang di hitung sejak tali terikat di dermaga sampai dengan lepasnya tali tambatan terakhir dari dermaga (Gurning, 2007). Selanjutnya, *berthing time is this is calculated from the time of completing the berthing process to the time of completion of the un-berthing process on final departure* (De Langen, 2015). Variabel *berthing time* terdiri dari 4 indikator, yaitu: 1) waktu pelayanan, 2) *operational time*, 3) cuaca, 4) operator bongkar muat (Dhea, 2017).

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh kompetensi karyawan operasional dan peralatan bongkar muat terhadap *berthing time*.

B. Metode Penelitian

Metode penelitian ini adalah metode deskriptif verifikatif dengan pendekatan kuantitatif, untuk mengetahui hubungan signifikan antar variabel kajian agar dapat memperjelas gambaran objek kajian.

Populasi kajian adalah karyawan Divisi Operasional PT Mustika Alam Lestari sejumlah 156 karyawan, dengan pengambilan sampel sejumlah 61 responden menggunakan metode *nonprobability sampling* jenis (*isidental*). Analisis data menggunakan uji t dan uji F.



Gambar 1 Model Kaitan Kompetensi Karyawan, Peralatan Bongkar Muat, dan *Berthing Time*

Merujuk Gambar 1, hipotesis kajian ini adalah:

- H1: Kompetensi karyawan memengaruhi *berthing time* secara positif dan signifikan.
- H2: Peralatan bongkar muat memengaruhi *berthing time* secara positif dan signifikan.
- H3: Kompetensi karyawan dan peralatan bongkar muat memengaruhi *berthing time* secara positif dan signifikan.

C. Hasil dan Pembahasan

Dari ketujuh indikator kompetensi karyawan operasional penilaian persepsi karyawan yang tertinggi adalah indikator kompetensi teknik pelaksanaan. Dari hasil tersebut karyawan operasional sudah memahami teknik pelaksanaan tugas di lapangan selanjutnya diikuti indikator

kompetensi manajemen terminal dengan kategori baik (80%), karyawan operasional sudah mampu melakukan manajemen kegiatan terminal dengan baik (81,25), dan kompetensi operasi terminal dengan kategori baik (81%). Selain itu, persepsi karyawan terhadap kreativitas/ inovasi kategori baik, karena karyawan operasional lebih banyak bekerja di lapangan karyawan harus memiliki keberanian dalam mengambil resiko yang rendah serta dapat mendorong adanya inovasi saling memberikan ide agar pekerjaan lebih efektif dan efisien sehingga waktu sandar kapal dapat tercapai (73 %). Selanjutnya karyawan memiliki *interpersonal skill* dengan hasil baik (72,1%) hubungan berjalan saling percaya dan menghargai pendapat orang lain. Lingkungan kerja pelabuhan dengan berbagai latar belakang budaya. Sedangkan untuk

kerjasama tim para karyawan dalam bekerja selalu koordinasi agar tugas dapat terselesaikan (72,50%) Dari hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa karyawan operasional memiliki kompetensi dan mampu melaksanakan kegiatan operasional dengan baik.

Dari ketiga indikator peralatan bongkar muat penilaian persepsi karyawan yang tertinggi adalah indikator *head truck*. Dari hasil tersebut peralatan bongkar muat *head truck* bekerja sangat baik selama proses operasional berlangsung. Diikuti indikator peralatan bongkar muat *container crane* (CC) dengan kategori sangat baik, peralatan bongkar muat *container crane* (CC) bekerja dengan baik selama proses operasional berlangsung dan indikator peralatan bongkar muat *rubber tyred gantry* dengan kategori baik dari hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa peralatan bongkar muat *rubber tyred gantry* bekerja dengan baik selama proses operasional berlangsung. Kesimpulan hasil variabel peralatan bongkar muat dalam kategori sangat baik adalah dimana mampu

memberi pengaruh baik terhadap perusahaan sehingga bisa membantu mempercepat waktu sandar kapal.

Dari ketiga indikator *berthing time* penilaian persepsi karyawan yang tertinggi adalah indikator waktu pelayanan dengan kategori baik. Dari hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa waktu pelayanan bongkar muat sudah sesuai dengan rencana. Diikuti indikator operasional dengan kategori baik. Dari hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa kegiatan operasional sudah berjalan dengan baik. Diikuti indikator operator bongkar muat dengan kategori baik. Dari hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa operator bongkar muat mampu menjalankan tugas sesuai dengan instruksi kerja, dan operasional di lapangan. Kesimpulan hasil variabel *berthing time* dalam kategori baik adalah dimana mampu memberi pengaruh baik terhadap perusahaan dalam mempercepat proses waktu kapal sandar. Hasil rekapitulasi persepsi karyawan seperti tersaji dalam Tabel 1.

Tabel 1 Persepsi Karyawan Variabel Kompetensi Karyawan, Peralatan Bongkar Muat dan *Berthing Time*

No.	Variabel	Persentase Skor	Kategori
1	Kompetensi karyawan operasional	81.85 %	Baik
2	Peralatan bongkar muat	87.37 %	Sangat Baik
3	<i>Berthing time</i>	80.73 %	Baik
Total rata-rata		83.31	Baik

Analisis pengaruh kompetensi karyawan operasional terhadap *berthing time* dapat disimpulkan dari uji t dan koefisien persamaan regresi. Dari tabel uji t dapat disimpulkan bahwa nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ yaitu $3,394 > 2,001$ dan nilai signifikansi variabel kompetensi karyawan operasional yaitu 0,001 lebih kecil dari 0,05, maka kompetensi karyawan operasional berpengaruh signifikan terhadap *berthing time*. Berdasarkan persamaan regresi terlihat bahwa koefisien untuk variabel kompetensi karyawan operasional bernilai positif, sehingga dapat diartikan bahwa pengaruh kompetensi karyawan operasional terhadap *berthing time* adalah positif.

Analisis pengaruh peralatan bongkar muat terhadap *berthing time*, disimpulkan dari nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ yaitu $4.321 > 2,001$ dan nilai signifikansi variabel peralatan bongkar muat yaitu 0,000 lebih kecil dari 0,05, maka peralatan bongkar muat berpengaruh signifikan terhadap *berthing time*. Berdasarkan persamaan regresi terlihat bahwa koefisien untuk variabel peralatan bongkar muat bernilai positif, sehingga dapat diartikan bahwa pengaruh peralatan bongkar muat terhadap *berthing time* adalah positif.

Analisis pengaruh interaksi kompetensi karyawan operasional dan peralatan bongkar muat terhadap *berthing time*, disimpulkan dari nilai F. Secara keseluruhan variabel

kompetensi karyawan operasional dan peralatan bongkar muat berpengaruh terhadap *berthing time* secara bersama-sama. F_{tabel} adalah 3,16. F_{hitung} adalah 37.759. Jadi, $F_{\text{hitung}} > F_{\text{tabel}}$ yaitu $37.759 > 3,16$, maka kompetensi karyawan operasional dan peralatan bongkar muat berpengaruh signifikan terhadap *berthing time*. Pengaruh ini kuat dan positif berdasarkan koefisien persamaan regresi berganda.

Nilai R diperoleh sebesar 0,752, maknanya tingkat pengaruhnya adalah kuat. Dari perhitungan koefisien determinasi nilai kontribusi dari pengaruh kompetensi karyawan operasional dan peralatan bongkar muat terhadap *berthing time* adalah sebesar 56,55%. Serta sisanya 43,45% dipengaruhi oleh faktor lain.

D. Simpulan

Karyawan operasional PT Mustika Alam Lestari secara keseluruhan telah memiliki kompetensi yang baik dan mampu melaksanakan kegiatan operasional dengan baik yang didukung peralatan bongkar muat sehingga dapat membantu tercapainya waktu sandar kapal (*berthing time*).

Kompetensi karyawan operasional (parsial) berpengaruh positif dan signifikan terhadap *berthing time* dan peralatan bongkar muat berpengaruh positif dan signifikan terhadap *berthing time* serta kompetensi karyawan operasional dan peralatan bongkar muat bersama sama (simultan) berpengaruh positif dan signifikan terhadap *berthing time*.

E. Daftar Pustaka

- De Langen, P. W. (2015). Port Management 3. *United Nations Conference on Trade and Development*, 15(9), 46. <https://doi.org/10.1057/9781137475770>
- Dhea, D. (2017). *Pengaruh Produktivitas Quayside Containercrane (QCC) Terhadap Berthing Time Di Dermaga Ocean Going Terminal Operasi III PT Pelabuhan Tanjung Priok Pada Tahun 2015 – 2016*.
- Direktorat Jendral Perhubungan Laut. (2017). *Pedoman Perhitungan Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan*, (8).
- Gunawan, H. (2014). *Pengantar Transportasi dan Logistik*. Jakarta: Rajawali Pres.
- Handajani, M. (2004). Analisis Kinerja Operasional Bongkar Muat Peti Kemas Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. *Jurnal Transportasi*, 4(1), 1–12.
- Hasibuan, M. S. P. (2010). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Hutapea, P., & Thoha, N. (2008). *Kompetensi Plus*. Jakarta: Gramedia.
- Lasse, D. A. (2014). *Manajemen Kepelabuhan*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Moeheriono. (2009). *Pengukuran Kinerja Berbasis Kompetensi*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Gurning, R.O.S. (2007). *Manajemen Bisnis Pelabuhan*. Jakarta: Andhika Prasetya Ekawahana.
- Rivai, V., & Sagala, E. J. (2011). *Manajemen Sumber Daya Manusia Untuk Perusahaan*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Ridiarsih, R. (2013). Analisis Pengaruh Kompetensi SDM terhadap Kinerja Karyawan. *Journal IPB*.
- Suyono, C. R. (2007). *Shipping: Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut* (Edisi 4). Jakarta: PPM Manajemen.
- Sumaryono. (2011). *Analisis Hubungan Antara Perawatan Mesin Induk n dengan Kelancaran Operasional Kapal*. Jakarta: Sekolah Tinggi

Manajemen Transportasi Trisakti.

- Thai, V. V., & Lirn, T.-C. (2012). A Comparative Study of Competency Requirements For Port Executive in Vietnam and Taiwan. Australian and New Zealand Academy of Management (ANZAM), 1–23.

Halaman ini sengaja dikosongkan.