

Kinerja Pelabuhan Konvensional di Makassar

The Performance of Conventional Port in Makassar

Prakasa Eko Wibowo ^{a,1}, D.A Lasse ^{b,2} Sulistyawati Toelle ^{c,3}

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

^{1*} prakasa_fajarindo@yahoo.co.id, ² davidalasse@gmail.com, ³ sulistyawati_toelle@yahoo.com

*corresponding e-mail

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

ABSTRACT

The purpose of the paper is to find out the effect of loading unloading and clearance in/out service preparation of the loading unloading productivity to the performance of Makassar Conventional Port. The problem of the paper was the low performance of loading unloading productivity in Makassar Conventional Port due to nature resources, facilities, and human resources. The paper used quantitative method using path analysis. There were 60 samples taken. The result of the paper partially shows that there is a significant and direct effect of loading unloading productivity to the port performance of general cargo ships in Makassar Conventional Port.

Keywords : loading unloading; clearance service; clearance in/out, productivity; port performance

ABSTRAK

Tujuan penelitian untuk ini untuk mengetahui pengaruh kesiapan fasilitas bongkar muat dan pelayanan perizinan *clearance in/out* terhadap produktivitas bongkar muat dan dampaknya terhadap kinerja pelabuhan konvensional di Makassar. Permasalahan utama dalam penelitian ini yaitu rendahnya produktivitas kinerja bongkar muat pelabuhan konvensional di Makassar hal ini selain dikarenakan oleh faktor alam, sarana prasarana dan SDM. Penelitian menggunakan metode kuantitatif dengan analisis jalur dengan jumlah sampel penelitian diambil sebanyak 60 orang. Hasil penelitian secara parsial menunjukkan terdapat pengaruh langsung yang signifikan produktivitas bongkar muat terhadap kinerja pelabuhan pada kapal *general cargo* pelabuhan konvensional di Makassar.

Kata kunci : bongkar muat; pelayanan perizinan; *clearance in/out*, produktivitas; bongkar muat; kinerja pelabuhan

A. Pendahuluan

Sebagai pelabuhan utama di Kawasan Timur Indonesia dan merupakan pelabuhan penghubung antara Kawasan Barat Indonesia dengan Kawasan Timur Indonesia. Pelabuhan Makassar tidak lepas dari masalah waktu tunggu kapal yang saat ini menjadi pokok perbaikan pelayanan oleh Pemerintahan di era Presiden Joko Widodo yang dapat menunjang kesuksesan penyelenggaraan tol laut di Indonesia. Menurut Sudarmo (2016) terdapat delapan faktor kunci sukses penyelenggaraan tol laut salah satunya adalah peningkatan pelayanan dan operasional pelabuhan. Menurut Lasse (2012) motto pelabuhan modern, memberikan pelayanan kepada kapal secara aman, selamat, cepat memasuki pelabuhan dan aman selama berada di tambatan selama melakukan bongkar muat, barang digudangkan, menerima dan menyerahkan barang secepat dan seefisien mungkin.

Fasilitas yang tersedia di Pelabuhan Makassar untuk penanganan operasional muatan adalah *crane* dermaga, peralatan mekanisme (*forklift.*, *head truck*, *chassis*, *mobile crane* dll), gudang transit dan buruh. Untuk pelayanan kedatangan maupun keberangkatan kapal serta kegiatan bongkar muatnya dilakukan dengan berbasis web (*Ina Port Net*), sistem ini dibuat agar pengguna jasa (Perusahaan Pelayaran maupun Perusahaan Bongkar Muat) dalam melakukan permohonan pelayanan atau *clearance in* dan *clearance out* maupun terkait dengan Rencana Kegiatan Bongkar Muat untuk muatan kapal tidak harus datang ke instansi pemerintah untuk melakukannya dan meminimalisir pengguna jasa bertatap muka dengan petugas pemerintah yang berwenang, hal ini sejalan dengan komitmen Kementerian Perhubungan memberantas pungutan liar di sektor Perhubungan.

Salah satunya pengurusan dokumen *clearance in* dan *clearance out* kapal. Seiring dengan permintaan pengguna jasa pelayaran yang menginginkan proses pengurusan dokumen yang cepat dan efisien maka diterapkannya suatu portal elektronis yang terbuka dan netral guna memfasilitasi

pertukaran data dan informasi layanan kepelabuhan secara cepat, aman, netral dan mudah yang *terintegrasi* dengan instansi pemerintah terkait, badan usaha pelabuhan seperti Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) dan Pelabuhan Indonesia (PELINDO) serta pelaku industri logistik untuk *meningkatkan daya saing komunitas logistik* Indonesia.

Dimana *performace* pelabuhan atau kinerja pelabuhan adalah prestasi dari output atau tingkat keberhasilan pelayanan, penggunaan fasilitas maupun peralatan pelabuhan pada suatu periode waktu tertentu, yang ditentukan dalam ukuran satuan waktu, satuan berat, ratio perbandingan (prosentase). *Performance* pelabuhan dapat dikelompokkan sedikitnya atas empat bagian, yaitu: *output* (Kinerja Pelayanan Kapal & Barang dan Produktivitas B/M Barang) indikator yang erat kaitannya dengan informasi mengenai besarnya *throughput* lalu-lintas barang (daya lalu) yang melalui suatu peralatan atau fasilitas pelabuhan dalam periode waktu tertentu; *Service* (Kinerja Trafik), dasarnya merupakan indikator yang erat kaitannya dengan informasi mengenai lamanya waktu pelayanan kapal selama di dalam daerah lingkungan kerja pelabuhan; *Utilisasi* (Utilisasi Fasilitas Pelabuhan dan Alat Produksi) dipakai untuk mengukur sejauh mana fasilitas dermaga dan sarana penunjang dimanfaatkan secara intensif serta *productivity* yang berkaitan dengan produktivitas di pelabuhan.

Menurut Nugraha (2015), usaha yang dilakukan untuk meningkatkan kinerja suatu pelabuhan antara lain dengan meningkatkan produktivitas alat bongkar muat dan jumlah TKBM untuk kapal *general cargo* serta mempercepat proses masuk kapal dengan menggunakan kapal tunda yang lebih cepat. Menurut Wibowo (2010) variable yang paling dominan yang mempengaruhi kinerja suatu pelabuhan adalah : Produktivitas bongkar muat, Kesiapan peralatan bongkar muat, pengurusan dokumen, permintaan kapal tunda, dan waktu kedatangan kapal.

Saat ini, sebagian besar pelabuhan di lingkungan PT Pelindo IV (Persero) belum dilengkapi dengan peralatan bongkar muat petikemas penunjang di lapangan yang dimiliki oleh PT Pelindo IV (Persero), sementara potensi terhadap kontribusi pendapatan relatif besar. Khusus untuk Pelabuhan TPM, arus petikemas berdasarkan data realisasi tahun 2012 telah mencapai 529.396 Teus, dengan pertumbuhan arus petikemas rata-rata mencapai $\pm 10\%$ pertahun. Sebagai implementasi UU 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan PP 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhan, maka PT Pelindo IV (Persero) harus lebih siap menghadapi kompetisi dengan salah satu cara melakukan pengembangan suprastruktur dalam meraih pangsa pasar dari kegiatan penunjang. Terminal Petikemas Makassar (TPM) direncanakan juga untuk menangani kegiatan petikemas secara full di Pelabuhan Bitung, sehingga alokasi kegiatan di pelabuhan konvensional akan secara bertahap berpindah ke Terminal Petikemas Bitung (TPB).

Rata-rata pertumbuhan dari tahun 2011 sampai tahun 2015 mengalami pertumbuhan sebesar satu persen. Selanjutnya sebagai bentuk kontribusi dalam rangka menunjang kecepatan bongkar/muat petikemas di pelabuhan dan mempersingkat waktu kapal di pelabuhan, maka perlu didukung dengan sarana penunjang kegiatan lapangan. Berdasarkan latar belakang atas kebutuhan tersebut, PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Terminal Petikemas Makassar (TPM) yang berada di Jl. Nusantara No. 329 Makassar, pada tahun 2015 berencana akan melakukan investasi dengan melakukan pengadaan alat yang mendukung dalam optimalisasi pendapatan perusahaan yaitu 1 unit Forklift 32 Ton.

Saat ini seluruh kegiatan lapangan yang dilaksanakan oleh Terminal Petikemas Makassar sebagai bentuk single operator kegiatan di terminal. Hanya terkadang dalam satu waktu, terjadi kegiatan pelayanan secara paralel yaitu kegiatan bongkar muat dan kegiatan *receiving-delivery*, ditambah adanya kegiatan angsur

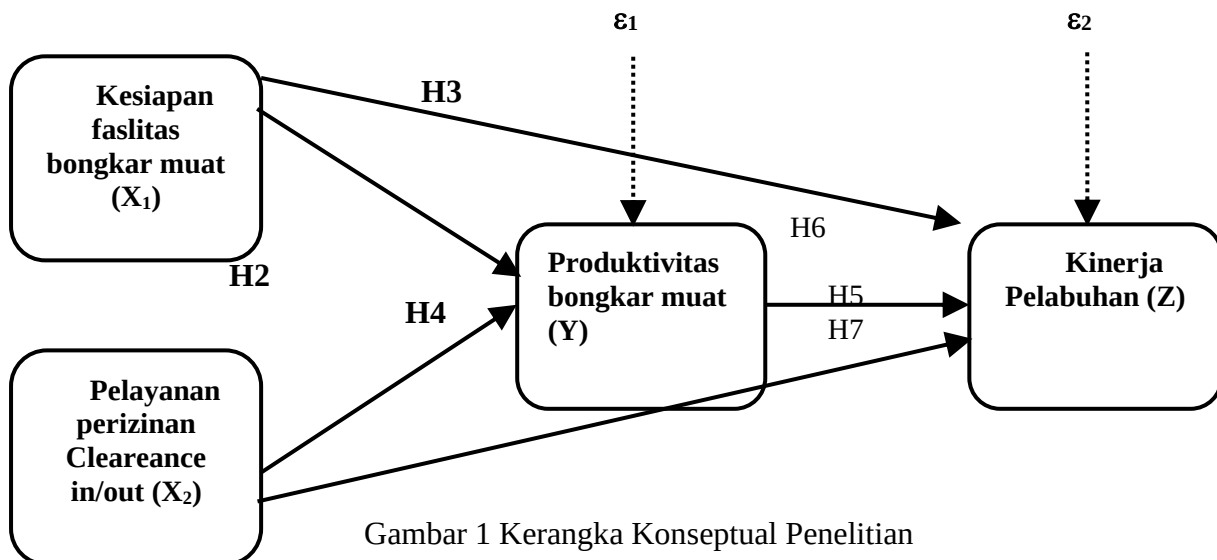
petikemas. Kondisi di atas, mengakibatkan seringnya terjadi keterlambatan pelayanan dikarenakan harus ada kegiatan yang diprioritaskan, kondisi ini membutuhkan dukungan tambahan peralatan lapangan. Harapan perusahaan dengan adanya pertambahan peralatan tersebut adalah agar tercapainya dalam “*level of service*” untuk kegiatan petikemas, peningkatan pangsa pasar pelayanan khususnya petikemas, peningkatan kecepatan dan kualitas bongkar muat, bertumbuhnya image perusahaan terhadap operasional, dan sebagai wujud salah satu bentuk implementasi operasional terhadap UU 17 Tahun 2008 dan PP 61 Tahun 2009.

Menurut Wibowo (2010) perlu adanya pusat pelayanan satu atap di pelabuhan agar proses pengurusan administrasi (dokumen-dokumen) lebih singkat dan tidak berbelit-belit sehingga koordinasi yang baik antar pengguna jasa pelabuhan (perusahaan pelayaran) dan *steakholder* yang berkepentingan. Berdasarkan gap riset yang dilakukan oleh Setiono (2010) dimana pada masuknya persaingan yang sangat diperlukan di sektor pelabuhan, menimbulkan tekanan untuk menurunkan harga-harga, dan secara umum meningkatkan pelayanan pelabuhan. Meskipun ada optimisme yang terjaga sehubungan dengan undang-undang baru tersebut, para investor sekarang harus menghadapi kekosongan kebijakan seraya menunggu perkembangan pelaksanaan peraturan dan lembaga pendukung. Menurut Chairunnisa (2013), kapasitas dermaga yang tersedia saat ini (12 tambatan), sudah tidak mampu melayani arus kunjungan kapal. Sehingga dibutuhkan penambahan jumlah tambatan sebanyak empat tambatan dengan total jumlah tambatan menjadi 16 tambatan. Jika disesuaikan dengan Master Plan pelabuhan Makassar, maka sebaiknya tahap pertama dan kedua dalam rencana tersebut harus segera direalisasikan yakni pengembangan panjang dermaga masing-masing sepanjang 360 meter (2 tambatan).

Firmansyah, Anwar, dan Pujiharjo (2016) menjelaskan bahwa metode yang digunakan untuk mengukur kinerja

Pelabuhan Makassar adalah analisis metode *Important Performance Analysis (IPA)* dan metode analisis SWOT untuk strategi pengembangan. Beberapa rekomendasi perbaikan seperti pembangunan dermaga baru serta eksisting Pelabuhan Makassar saat ini perlu dilakukan penataan pola operasional kapal dan barang, rekonfigurasi tata ruang sisi darat, pengoptimalan peralatan handling

yang ada dan juga mendistribusikan sebagian kegiatan di pelabuhan Makassar ke kawasan pelabuhan lain (Garongkong dan Takalar) untuk membagi beban kepadatan transportasi pelabuhan Makassar dan kawasan di sekitarnya. Basuki, Susanto, dan Herianto (2015) membuktikan bahwa kegiatan bongkar muat merupakan komponen penyumbang *dwelling time*.



Gambar 1 Kerangka Konseptual Penelitian

B. Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif. Analisis statistik yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis jalur (*path analysis*). Dalam analisis jalur pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat dapat berupa pengaruh langsung, atau dengan kata lain analisis regresi berganda memperhitungkan adanya pengaruh langsung. Dalam penelitian ini populasi yang dimaksudkan yaitu semua pengguna jasa pada Pelabuhan Konvensional Makassar berjumlah 60 orang staf operasional perusahaan pelayaran khususnya mempunyai kapal *general cargo* yang bertugas di pelabuhan. Peneliti menggunakan teknik *sampling* ini karena jumlah populasi sebanyak 60 orang. Maka *Sampling* jenuh dilakukan dengan sampel 60 orang staf operasional perusahaan pelayaran khususnya mempunyai kapal *general cargo* yang bertugas di Pelabuhan Konvensional Makassar.

C. Hasil dan Pembahasan

1. Uji Model Sub Struktur

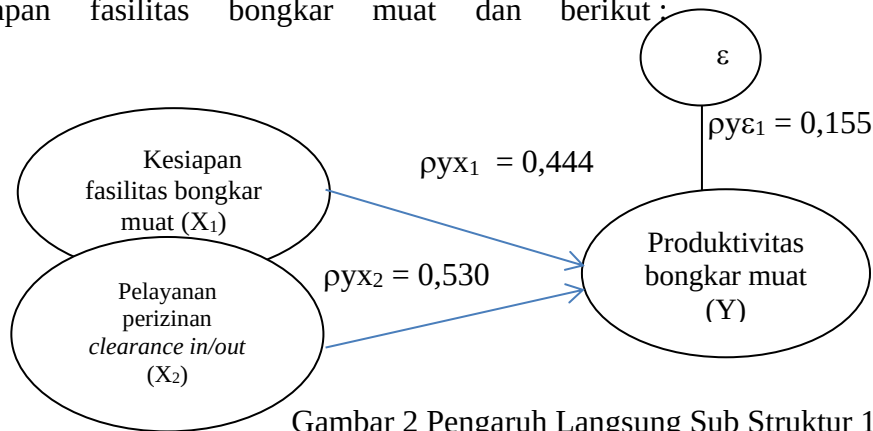
a. Uji Pengaruh Kesiapan Fasilitas Bongkar muat dan Pelayanan Perizinan Clearance In/Out Terhadap Produktivitas Bongkar Muat (Sub Struktur 1)

Pengaruh kesiapan fasilitas bongkar muat terhadap produktivitas bongkar muat berdasarkan tabel di atas sebesar 0,444 atau 44,4%. Hal ini menunjukkan bahwa 44,4% produktivitas bongkar muat, ditentukan oleh kesiapan fasilitas bongkar muat. Pengaruh pelayanan perizinan *clearance in/out* terhadap produktivitas bongkar muat berdasarkan tabel di atas sebesar 0,530 atau 53%. Hal ini menunjukkan bahwa 53% produktivitas bongkar muat, ditentukan oleh pelayanan perizinan *clearance in/out*. Adapun besarnya pengaruh secara simultan kesiapan fasilitas bongkar muat dan pelayanan perizinan *clearance in/out* terhadap produktivitas bongkar muat. Besarnya angka *R square* (R^2) adalah 0,845. angka tersebut menunjukkan bahwa pengaruh kesiapan fasilitas bongkar muat dan pelayanan

perizinan *clearance in/out* secara simultan terhadap produktivitas bongkar muat adalah 84,5%. Variabel produktivitas bongkar muat dapat diterangkan menggunakan variabel kesiapan fasilitas bongkar muat dan

pelayanan perizinan *clearance in/out* sebesar 84,5% .

Dengan demikian maka dapat disusun diagram jalur sub struktur 1, yaitu sebagai berikut :



Gambar 2 Pengaruh Langsung Sub Struktur 1

2. Uji Pengaruh

Kesiapan Fasilitas Bongkar Muat, Pelayanan Perizinan *Clearance In/Out* dan Produktivitas Bongkar Muat Terhadap Kinerja Pelabuhan (Sub Struktur 2)

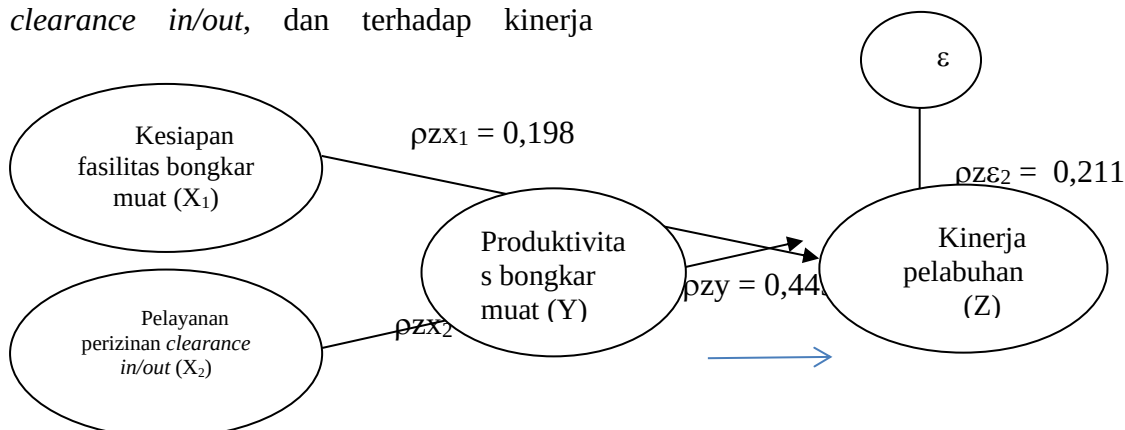
Pengaruh kesiapan fasilitas bongkar muat terhadap kinerja pelabuhan berdasarkan tabel di atas sebesar 0,198 atau 42,9%. Hal ini menunjukkan bahwa 42,9% kinerja pelabuhan, ditentukan oleh kesiapan fasilitas bongkar muat. Pengaruh pelayanan perizinan *clearance in/out* terhadap kinerja pelabuhan sebesar 0,112 atau 11,2%. Hal ini menunjukkan bahwa 11,2% kinerja pelabuhan, ditentukan oleh pelayanan perizinan *clearance in/out*. Pengaruh produktivitas bongkar muat terhadap kinerja pelabuhan berdasarkan tabel di atas sebesar 0,445 atau 44,5%. Hal ini menunjukkan

bahwa 44,5% kinerja pelabuhan, ditentukan oleh produktivitas bongkar muat.

Adapun besarnya pengaruh secara simultan kesiapan fasilitas bongkar muat, pelayanan perizinan *clearance in/out* dan produktivitas bongkar muat terhadap kinerja pelabuhan. Besarnya angka *Rsquare* (R^2) adalah 0,789. angka tersebut menunjukkan bahwa pengaruh penggunaan kesiapan fasilitas bongkar muat, pelayanan perizinan *clearance in/out* dan produktivitas bongkar muat secara simultan terhadap kinerja pelabuhan adalah 78,9%. Dengan kata lain, variabel kinerja pelabuhan dapat diterangkan menggunakan variabel kesiapan fasilitas bongkar muat, pelayanan perizinan *clearance in/out* dan produktivitas bongkar muat sebesar 78,9%.

Diagram jalur pengaruh kesiapan fasilitas bongkar muat, pelayanan perizinan *clearance in/out*, dan terhadap kinerja

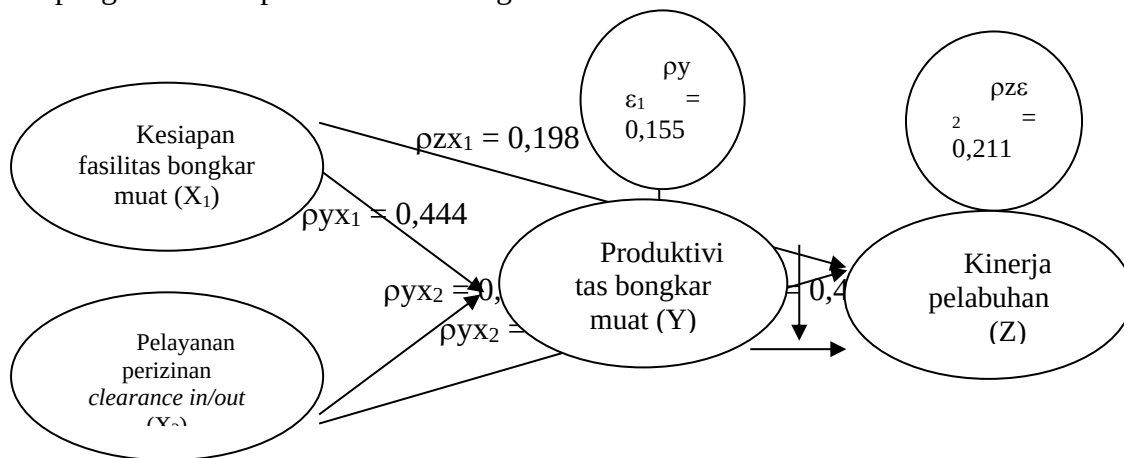
pelabuhan dapat dilihat pada gambar berikut :



Gambar 3 Pengaruh Langsung Sub Struktur 2

Berdasarkan hasil koefisien jalur pada sub struktur 1 dan sub struktur 2 maka adapat digambarkan secara keseluruhan yang menggambarkan diagram path analysis pengaruh kesiapan fasilitas bongkar muat

dan pelayanan perizinan *clearance in/out* pada produktivitas bongkar muat dan dampaknya terhadap kinerja pelabuhan (gambar 3).



Gambar 4 Pengaruh Langsung, Pengaruh Tidak Langsung dan Pengaruh Total Sub Struktur X₁ X₂ dan Y terhadap Z

Setelah dilakukan pengujian hipotesis penelitian dan berdasarkan hasil perhitungan diperoleh *significance t* variabel X₁ sebesar 0,000 lebih kecil dari taraf nyata atau 0,000 < 0,05. Dari perhitungan SPSS 24.0 for windows, *t*_{hitung} sebesar 5,416 dengan df 60-2 pada α (0,05) diperoleh *t*_{tabel} sebesar 2,002 maka *t*_{hitung} 5,416 > *t*_{tabel} 2,002. Oleh karena itu, dapat ditarik kesimpulan Ho ditolak atau Ha diterima maka secara parsial terdapat pengaruh langsung yang signifikan kesiapan fasilitas bongkar muat terhadap produktivitas bongkar muat pada kapal *general cargo* pelabuhan konvensional di Makassar.

Setelah dilakukan pengujian hipotesis penelitian tersebut di atas dan berdasarkan hasil perhitungan komputer diperoleh *significance t* variabel X₂ sebesar 0,000 lebih kecil dari taraf nyata atau 0,000 < 0,05. Dari perhitungan SPSS 24.0 for windows, *t*_{hitung} sebesar 6,467 dengan df 60-2 pada α (0,05) diperoleh *t*_{tabel} sebesar 2,002 maka *t*_{hitung} 6,467 > *t*_{tabel} 2,002. Oleh karena itu, dapat ditarik kesimpulan Ho ditolak atau Ha diterima maka secara parsial terdapat pengaruh langsung yang signifikan pelayanan perizinan *clearance in/out* terhadap produktivitas bongkar muat pada

kapal *general cargo* pelabuhan konvensional di Makassar.

Setelah dilakukan pengujian hipotesis penelitian dan berdasarkan hasil perhitungan (diperoleh *significance t* variabel X₁ sebesar 0,000 lebih kecil dari taraf nyata atau 0,000 < 0,05. Dari perhitungan SPSS 24.0 for windows, *t*_{hitung} sebesar 4,903 dengan df 60-2 pada α (0,05) diperoleh *t*_{tabel} sebesar 2,002 maka *t*_{hitung} 4,903 > *t*_{tabel} 2,002. Oleh karena itu, dapat ditarik kesimpulan Ho ditolak atau Ha diterima maka secara parsial terdapat pengaruh langsung yang signifikan kesiapan fasilitas bongkar muat terhadap kinerja pelabuhan pada kapal *general cargo* pelabuhan konvensional di Makassar.

Setelah dilakukan pengujian hipotesis penelitian tersebut di atas dan berdasarkan hasil perhitungan komputer diperoleh *significance t* variabel X₂ sebesar 0,007 lebih kecil dari taraf nyata atau 0,007 < 0,05. Dari perhitungan SPSS 24.0 for windows, *t*_{hitung} sebesar 2,194 dengan df 60-2 pada α (0,05) diperoleh *t*_{tabel} sebesar 2,002 maka *t*_{hitung} 2,194 > *t*_{tabel} 2,002. Oleh karena itu, dapat ditarik kesimpulan Ho ditolak atau Ha diterima maka secara parsial terdapat pengaruh langsung yang signifikan pelayanan perizinan *clearance in/out*

terhadap kinerja pelabuhan pada kapal *general cargo* pelabuhan konvensional di Makassar.

Setelah dilakukan pengujian hipotesis penelitian tersebut di atas dan berdasarkan hasil perhitungan komputer diperoleh *significance t* variabel Y sebesar 0,000 lebih kecil dari taraf nyata atau $0,000 < 0,05$. Dari perhitungan *SPSS 24.0 for windows*, t_{hitung} sebesar 3,878 dengan df 60-2 pada α (0,05) diperoleh t_{tabel} sebesar 2,002 maka t_{hitung} $3,878 > t_{tabel}$ 2,002. Oleh karena itu, dapat ditarik kesimpulan H_0 ditolak atau H_a diterima maka secara parsial terdapat pengaruh langsung yang signifikan produktivitas bongkar muat terhadap kinerja pelabuhan pada kapal *general cargo* pelabuhan konvensional di Makassar.

Setelah dilakukan pengujian hipotesis penelitian dan berdasarkan hasil perhitungan r diperoleh *significance F* sebesar 0,000 lebih kecil dari taraf nyata atau $0,000 < 0,05$. Oleh karena itu, dapat ditarik kesimpulan H_0 ditolak atau H_a diterima maka secara simultan terdapat pengaruh yang signifikan kesiapan fasilitas bongkar muat dan pelayanan perizinan *clearance in/out* terhadap produktivitas bongkar muat pada kapal *general cargo* pelabuhan konvensional di Makassar.

Setelah dilakukan pengujian hipotesis penelitian dan berdasarkan hasil perhitungan diperoleh *significance F* sebesar 0,000 lebih kecil dari taraf nyata atau $0,000 < 0,05$. Oleh karena itu, dapat ditarik kesimpulan H_0 ditolak atau H_a diterima maka secara simultan terdapat pengaruh yang signifikan kesiapan fasilitas bongkar muat dan pelayanan perizinan *clearance in/out*, dan produktivitas bongkar muat terhadap kinerja pelabuhan pada kapal *general cargo* pelabuhan konvensional di Makassar

a. Sobel Test

Uji sobel dimaksudkan untuk menguji signifikansi pengaruh tidak langsung, dengan menghitung nilai t dari koefisien variabel eksogen dan variabel mediasi, nilai t hitung dibandingkan dengan t tabel. Jika nilai t hitung $>$ nilai t tabel maka dapat disimpulkan

terjadi pengaruh mediasi. Pengujian sobel yang dilakukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Kesiapan fasilitas bongkar muat terhadap kinerja pelabuhan melalui produktivitas bongkar muat

Hasil analisis jalur menunjukkan bahwa kesiapan fasilitas bongkar muat kualitas pelayanan berpengaruh langsung terhadap kinerja pelabuhan dan juga berpengaruh langsung terhadap produktivitas bongkar muat. Untuk mengetahui pengaruh kesiapan fasilitas bongkar muat terhadap kinerja pelabuhan melalui produktivitas bongkar muat dapat diuji dengan uji sobel

Hasil perhitungan diperoleh nilai p -value sebesar 0,00163537 lebih kecil dari taraf nyata atau $0,00163537 < 0,05$. Maka dapat disimpulkan bahwa terdapat pengaruh mediasi antara kesiapan fasilitas bongkar muat terhadap kinerja pelabuhan melalui produktivitas bongkar muat. Sesuai dengan hasil analisis di atas produktivitas bongkar muat dapat menjadi perantara dari kesiapan fasilitas bongkar muat terhadap kinerja pelabuhan.

2. Pelayanan perizinan *clearance in/out* terhadap kinerja pelabuhan melalui produktivitas bongkar muat

Hasil analisis jalur menunjukkan bahwa pelayanan perizinan *clearance in/out* berpengaruh langsung terhadap kinerja pelabuhan dan juga berpengaruh langsung terhadap produktivitas bongkar muat. Untuk mengetahui pengaruh pelayanan perizinan *clearance in/out* terhadap kinerja pelabuhan melalui produktivitas bongkar muat dapat diuji dengan uji sobel

Hasil perhitungan diperoleh nilai p -value sebesar 0,00088244 lebih kecil dari taraf nyata atau $0,00088244 < 0,05$. Maka dapat disimpulkan bahwa terdapat pengaruh mediasi antara pelayanan perizinan *clearance in/out* terhadap kinerja pelabuhan melalui produktivitas bongkar muat. Sesuai dengan hasil analisis di atas produktivitas bongkar muat dapat menjadi perantara dari pelayanan perizinan *clearance in/out* terhadap kinerja pelabuhan.

- H1 Besar pengaruh kesiapan fasilitas bongkar muat terhadap produktivitas bongkar muat pada kapal *general cargo* pelabuhan konvensional di Makassar adalah 0,444 atau 44,4% berarti 44,4% produktivitas bongkar muat, ditentukan oleh kesiapan fasilitas bongkar muat. Hal ini didukung dengan secara parsial terdapat pengaruh langsung yang signifikan kesiapan fasilitas bongkar muat terhadap produktivitas bongkar muat pada kapal *general cargo* pelabuhan konvensional di Makassar.
- H2 Besar pengaruh pelayanan perizinan *clearance in/out* terhadap produktivitas bongkar muat pada kapal *general cargo* pelabuhan konvensional di Makassar adalah 0,530 atau 53% berarti 53% produktivitas bongkar muat, ditentukan oleh pelayanan perizinan *clearance in/out*. Hal ini didukung dengan secara parsial terdapat pengaruh langsung yang signifikan pelayanan perizinan *clearance in/out* terhadap produktivitas bongkar muat pada kapal *general cargo* pelabuhan konvensional di Makassar
- H3 Besar pengaruh langsung kesiapan fasilitas bongkar muat terhadap kinerja pelabuhan pada kapal *general cargo* pelabuhan konvensional di Makassar adalah 0,429 atau 42,9% berarti 42,9% kinerja pelabuhan, ditentukan oleh kesiapan fasilitas bongkar muat. Hal ini didukung dengan secara parsial terdapat pengaruh langsung yang signifikan kesiapan fasilitas bongkar muat terhadap kinerja pelabuhan pada kapal *general cargo* pelabuhan konvensional di Makassar.
- H4 Besar pengaruh langsung pelayanan perizinan *clearance in/out* terhadap kinerja pelabuhan pada kapal *general cargo* pelabuhan konvensional di Makassar adalah 0,112 atau 11,2%. Hal ini didukung dengan secara parsial terdapat pengaruh langsung yang signifikan pelayanan perizinan *clearance in/out* terhadap kinerja pelabuhan pada kapal *general cargo* pelabuhan konvensional di Makassar
- H5 Besar pengaruh produktivitas bongkar muat terhadap kinerja pelabuhan pada kapal *general cargo* pelabuhan konvensional di Makassar adalah 0,445 atau 44,5% berarti 44,5% kinerja pelabuhan, ditentukan oleh produktivitas bongkar muat. Hal ini didukung dengan secara parsial terdapat pengaruh langsung yang signifikan produktivitas bongkar muat terhadap kinerja pelabuhan pada kapal *general cargo* pelabuhan konvensional di Makassar.
- H6 Besar pengaruh tidak langsung kesiapan fasilitas bongkar muat terhadap kinerja pelabuhan pada kapal *general cargo* pelabuhan konvensional di Makassar adalah 19,8% kinerja pelabuhan, ditentukan oleh kesiapan fasilitas bongkar muat melalui produktivitas bongkar muat. Hal ini didukung dengan terdapat pengaruh tidak langsung yang signifikan kesiapan fasilitas bongkar muat terhadap kinerja pelabuhan melalui produktivitas bongkar muat pada kapal *general cargo* pelabuhan konvensional di Makassar. Besar pengaruh total kesiapan fasilitas bongkar muat terhadap kinerja pelabuhan sebesar 0,198 dengan total pengaruh tidak langsung kesiapan fasilitas bongkar muat terhadap kinerja pelabuhan melalui produktivitas bongkar muat adalah 39,6%.
- H7 Besar pengaruh tidak langsung pelayanan perizinan *clearance in/out* terhadap kinerja pelabuhan pada kapal *general cargo* pelabuhan konvensional di Makassar adalah 23,6%. Hal ini didukung dengan terdapat pengaruh tidak langsung yang signifikan pelayanan perizinan *clearance in/out* terhadap kinerja pelabuhan melalui produktivitas bongkar muat pada kapal *general cargo* pelabuhan konvensional di Makassar. Besar Pengaruh total

pelayanan perizinan *clearance in/out* terhadap kinerja pelabuhan sebesar 0,112 dengan total pengaruh tidak langsung pelayanan perizinan *clearance in/out* terhadap kinerja pelabuhan melalui produktivitas bongkar muat adalah 34,8%.

Berdasarkan perhitungan uji hipotesis menunjukkan hasil penelitian ini mendukung penelitian sebelumnya yang dilakukan Nugraha (2015) dengan hasil menunjukkan bahwa usaha yang dilakukan untuk meningkatkan kinerja suatu pelabuhan antara lain dengan meningkatkan produktivitas alat bongkar muat dan jumlah TKBM untuk kapal *general cargo* serta mempercepat proses masuk kapal dengan menggunakan kapal tunda yang lebih cepat. Firmansyah, Anwar dan Pujiharjo (2016) metode yang digunakan untuk mengukur kinerja Pelabuhan Makassar adalah analisis metode *Important Performance Analysis (IPA)* dan metode analisis SWOT untuk strategi pengembangan. Beberapa rekomendasi perbaikan seperti : pembangunan dermaga baru serta Eksisting Pelabuhan Makassar saat ini perlu dilakukan penataan pola operasional kapal dan barang, rekonfigurasi tata ruang sisi darat, pengoptimalan peralatan handling yang ada dan juga mendistribusikan sebagian kegiatan di pelabuhan Makassar ke kawasan pelabuhan lain (Garongkong dan Takalar) untuk membagi beban kepadatan transportasi pelabuhan Makassar dan kawasan di sekitarnya.

Basuki, Susanto, Herianto, (2015) membuktikan bahwa kegiatan bongkar muat merupakan komponen penyumbang *dwelling time*. Wibowo (2010) menjelaskan bahwa, variable yang paling dominan yang mempengaruhi kinerja suatu pelabuhan adalah : Produktivitas bongkar muat, Kesiapan peralatan bongkar muat, pengurusan dokumen, permintaan kapal tunda, dan waktu kedatangan kapal. Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa kesiapan dan ketersediaan peralatan bongkar dan muat merupakan salah satu faktor yang dominan dalam menunjang kegiatan penanganan muatan. Selain itu

kesiapan dan ketersediaan peralatan bongkar dan muat dapat mempengaruhi tingkat utilisasi peralatan yang digunakan dalam kegiatan bongkar dan muat. Jenis dan kondisi peralatan dapat mempengaruhi produktivitas bongkar dan muat, semakin baik kondisi semakin baik pula kinerja alatnya dan begitupun sebaliknya. Sedangkan setiap jenis alat memiliki tingkat kapasitas serta kelebihan dan kekurangan masing-masing yang dapat mempengaruhi produktivitas bongkar dan muat. Yang dimaksud dengan produktivitas pada proses bongkar dan muat adalah kecepatan perusahaan bongkar muat dalam memindahkan petikemas dari *vessel* menuju trailer dan sebaliknya dengan menggunakan satuan petikemas per jam. Kecepatan dalam kegiatan penanganan bongkar dan muat dapat mempengaruhi *effective time* pada suatu pelabuhan. *Effective time* dapat dilihat dari jumlah waktu yang dibutuhkan dalam proses bongkar dan muat petikemas.

D. Simpulan

Berdasarkan pengujian hipotesis yang dilakukan, maka dapat disimpulkan bahwa secara parsial terdapat pengaruh langsung yang signifikan kesiapan fasilitas bongkar muat terhadap produktivitas bongkar muat pada kapal *general cargo* pelabuhan konvensional di Makassar. Pengujian hipotesis secara parsial menunjukkan terdapat pengaruh langsung yang signifikan pelayanan perizinan *clearance in/out* terhadap produktivitas bongkar muat pada kapal *general cargo* pelabuhan konvensional di Makassar. Setelah dilakukan pengujian hipotesis parsial terdapat pengaruh langsung yang signifikan kesiapan fasilitas bongkar muat terhadap kinerja pelabuhan pada kapal *general cargo* pelabuhan konvensional di Makassar. Setelah dilakukan pengujian hipotesis parsial terdapat pengaruh langsung yang signifikan pelayanan perizinan *clearance in/out* terhadap kinerja pelabuhan pada kapal *general cargo* pelabuhan konvensional di Makassar. Setelah dilakukan pengujian hipotesis secara parsial terdapat pengaruh langsung yang signifikan

produktivitas bongkar muat terhadap kinerja pelabuhan pada kapal *general cargo* pelabuhan konvensional di Makassar.

Hasil perhitungan uji sobel terdapat pengaruh mediasi antara kesiapan fasilitas bongkar muat terhadap kinerja pelabuhan melalui produktivitas bongkar muat. Sesuai dengan hasil analisis di atas produktivitas bongkar muat dapat menjadi perantara dari kesiapan fasilitas bongkar muat terhadap kinerja pelabuhan. Hasil perhitungan uji sobel terdapat pengaruh mediasi antara pelayanan perizinan *clearance in/out* terhadap kinerja pelabuhan melalui produktivitas bongkar muat. Sesuai dengan hasil analisis di atas produktivitas bongkar muat dapat menjadi perantara dari pelayanan perizinan *clearance in/out* terhadap kinerja pelabuhan.

E. Daftar Pustaka

- Barnabas, P., & Nirmalawati. (2012). Produktivitas Tenaga Kerja Dan Peralatan Terhadap Sistem Bongkar Muat Di Pelabuhan. *Jurnal Smart Ek Sipil Mesin Arsitektur Elektro*, 1(2), 17.
- Basuki, S., & Herianto, H. (2015). Analisis Risiko Kegiatan Bongkar Muat Sebagai Komponen Dwelling Time di Pelabuhan. *Jurnal Institute Teknologi Adhi Tama Surabaya*, 3(4), 9.
- Chairunnisa, A.S. (2013), Analisa Kebutuhan Kapasitas Dermaga General cargo Pelabuhan Makassar Dalam Mendukung Konektivitas Intrakoridor Sulawesi *Jurnal Universitas Hasanudin Vol. 1 No. 4 Hal. 3*
- Firmansyah, A., & Pujiharjo, P. (2016). Kajian Pengembangan Pelabuhan Makassar Dalam Menunjang Arus Bongkar Muat di Pelabuhan Makassar. Universitas Brawijaya
- Lasse, D.A. (2012), *Manajemen Kepelabuhan*. Jakarta: NIKA
- _____ (2015), *Manajemen Bisnis Transportasi Laut*, Charter, dan Klaim. Jakarta : Rajawali Pers
- Nugraha, R. (2015), Kajian Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Waktu Tunggu Kapal di Pelabuhan Makassar. *Jurnal Institut Teknologi Bandung*, 2(1), 8.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor. HK. 103 /2/18 DJPL-16 Tahun 2015 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan pada Pelabuhan yang Diusahakan. Jakarta Republik Indonesia
- [PP RI] Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhan. Jakarta: PPRI.
- Setiono, B.A. (2010). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kinerja Pelabuhan. *Jurnal Universitas Hang Tuah*, 3(4), 8.
- Sudarmo, S.T. (2016). *Port Busines Development*. Jakarta: AGPH.
- Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor UM. 003/87/17 DJPL-15 tentang Acuan Standar Pelayanan (Service Level Standar / SLS) menggunakan Inapornet untuk Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan. Jakarta Republik Indonesia
- [UU RI] Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Jakarta: UU RI.
- Wibowo, H. (2010). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Waktu Tunggu Kapal di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. *Jurnal Universitas Diponegoro*, 2(4), 7.