



PENGARUH KEGIATAN *SHIP TO SHIP* TERHADAP KINERJA OPERASIONAL BONGKAR MUAT DI MOROSI YANG DIAGENI OLEH PT. ADHIKA SAMUDERA JAYA

Oleh
Chandresa Elfa Sadewa¹

Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta¹

ABSTRAK

Ship to Ship merupakan kegiatan kapal untuk memindahkan muatan kapal dari kapal tanker atau kapal curah ke kapal jenis yang sama atau jenis kapal lain di mana kedua kapal diposisikan berdekatan bersama-sama. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh antara kegiatan *ship to ship* terhadap kinerjaoperasional bongkar muat di PT. Adhika Samudera Jaya. Dalam penelitian ini metode yang digunakan peneliti adalah data kuantitatif. Hasil penelitian menemukan bahwa terdapat pengaruh pengaruh *ship to ship* terhadap kinerja operasional ($t_{hitung} > t_{tabel}$, sig. < 0.05). Oleh karena itu, kendala dalam proses *ship to ship* dapat memperlambat dan menghambat kinerja operasional bongkar muat batu bara yang akhirnya mempengaruhi efektivitas dan efisiensi termasuk besarnya biaya operasional.

Kata kunci: *ship to ship*, kinerja operasional, bongkar muat

1. PENDAHULUAN

Transportasi laut memiliki peran yang sangat penting bagi seluruh masyarakat Indonesia karena Indonesia merupakan negara dengan 17.000 pulau yang terletak diantara dua samudra yaitu samudra pasifik dan samudra hindia. Transportasi laut menjadi “urat nadi” bagi perekonomian Indonesia. Mengingat sangat penting dan vitalnya transportasi laut bagi perekonomian, maka harus dikembangkan untuk menunjang pertumbuhan perekonomian di Indonesia. Tantangan pembangunan transportasi sangat kompleks termasuk transportasi laut sebagai dampak

perkembangan ekonomi global dalam beberapa tahun terakhir. Karena itu, pembangunan transportasi laut tidak boleh hanya berorientasi pada skala nasional saja, namun juga harus berorientasi pada skala regional dan internasional.

Indonesia adalah negara sebagai perlintasan kapal-kapal yang berlayar dari utara (Eropa, Amerika) menuju selatan (Australia, Asia Timur, Jepang, China) atau sebaliknya, dengan demikian Indonesia terletak diantara dua samudra yaitu samudera pasifik dan samudera hindia yang menjadikan Indonesia merupakan negara dengan

letak yang strategis dan berpotensi menjadi salah satu poros maritim di dunia pelayaran. Indonesia termasuk negara dengan pertambangan terbesar didunia yaitu pertambangan gas alam, minyak bumi, batubara, emas, perak, berlian, aspal. Batubara berasal dari Indonesia merupakan komoditi ekspor terbesar ketiga di dunia.

Batu bara merupakan salah satu contoh barang tambang yang tidak selalu dapat ditemui di semua belahan dunia, di Indonesia ditemukan di pulau Sumatera Barat, Sumatera Selatan, Kalimantan Timur, Kalimantan Barat dan Kalimantan Tengah. Maka dari itu, diperlukannya kapal sebagai alat penyambung atau sarana pengangkut batubara dari tempat pertambangan ke tempat penumpukan atau mother vessel. Kegiatan bongkar muat batubara dari kapal tongkang ke kapal yang lebih besar yang diageni oleh PT. Adhika Samudera Jaya bertujuan meningkatkan jumlah kapal (*ship call*) yang diageninya. Harus diperlukan koordinasi yang baik untuk menangani kegiatan pengagenan. Dalam penanganan kegiatan bongkar muat batu bara pada kapal yang diageni oleh PT. Adhika Samudera Jaya dilakukan kurang efisien karena dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat sering mengalami gangguan teknis berupa kinerja operasional.

Banyaknya aktivitas wilayah perairan Morosi mengakibatkan terganggunya kegiatan bongkar muat karena mengganggu perjalanan tongkang ke wilayah *ship to ship* dan perusahaan atau perorangan dan perusahaan karena semakin lama perjalanan tongkang otomatis menambah biaya operasional dan menimbulkan *high cost*.

STS (*ship to ship*) merupakan kegiatan kapal untuk memindahkan muatan kapal (bisa dalam bentuk minyak atau gas) dari kapal tanker atau kapal curah ke kapal jenis yang sama atau jenis kapal lain dimana kedua kapal diposisikan berdekatan bersama-sama. Kegiatan STS dapat dilakukan baik dalam posisi kapal yang sedang berlabuh atau mengapung di laut.

Menurut Stolovitch dan Keeps (1992) dalam Prawiro (2020), kinerja adalah seperangkat hasil yang dicapai dan merujuk pada tindakan pencapaian serta pelaksanaan sesuatu pekerjaan yang diminta. Sedangkan bongkar muat menurut F.D.C Sudjatmiko (2007) adalah pemindahan muatan dari dan ke atas kapal untuk ditimbun ke dalam atau langsung diangkut ke tempat pemilik barang dengan melalui dermaga pelabuhan dengan

mempergunakan alat pelengkap bongkar muat, baik yang berada di dermaga maupun yang berada di kapal itu sendiri.

Bongkar muat batu bara dengan tongkang umumnya hanya membutuhkan 4-7 hari pembongkaran dengan menggunakan crane kapal. Namun demikian, berdasarkan hasil observasi di lapangan penulis di PT. Adhika Samudera Jaya bahwa pembongkaran *ship to ship* menghabiskan waktu hingga 3 minggu – 1 bulan.

Berhubung betapa pentingnya STS terhadap kinerja operasional di PT. Adhika Samudera Jaya, maka dengan ini penting untuk di perhatikan agar suatu kinerja operasional berjalan dengan optimal dan kegiatan STS berjalan dengan lancar tanpa adanya hambatan. Kendala kegiatan bongkar muat yang sering terjadi dalam kegiatan praktek darat penulis adalah kurangnya perawatan alat bongkar muat seperti crane kapal, excavator, loader, tug boat tongkang dan kondisi alam atau laut yang tidak mengenal waktu dan keadaan dalam proses kegiatan STS di Morosi yang diageni PT. Adhika Samudera Jaya.

2. METODE

Pada dasarnya penelitian metode merupakan adalah cara ilmiah untuk mendapatkan data dari penelitian dengan tujuan dan fungsi tertentu. Dalam penelitian ini metode yang digunakan peneliti adalah data kuantitatif. Data Kuantitatif merupakan data yang berbentuk bilangan atau angka dan diperoleh dari berbagai macam teknik pengumpulan data contohnya wawancara dan analisis dokumen. Pada penelitian ini menggunakan jenis data deskriptif kuantitatif. Data kuantitatif merupakan data yang berbentuk bilangan atau angka dan didapat melalui berbagai macam teknik pengumpulan data berupa wawancara dan analisis dokumen.

Menurut Sugiyono (2018), data primer yaitu sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data. Data dikumpulkan sendiri oleh peneliti langsung dari sumber pertama atau tempat objek penelitian dilakukan. Data primer diperoleh dari penyebaran kuesioner ke karyawan PT. Adhika Samudra Jaya. Sedangkan, menurut Sugiyono (2018) data sekunder yaitu sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen. Dalam penelitian ini yang menjadi sumber data sekunder adalah sesuai dengan

Undang-Undang Ketenagakerjaan, buku, jurnal, artikel yang berkaitan. Data sekunder penelitian berasal dari data PT. Adhika Samudra Jaya.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Data Responden Penelitian

Dari berdasarkan penelitian ini yang telah di sebarakan pada responden, maka akan peneliti paparkan mengenai profil responden dan profil variable penelitian dalam mendukung analisis penelitian. Deskripsi responden memuat tentang status, pendidikan, dan durasi bekerja.

a. Jabatan Karyawan Responden

Tabel 1. Komposisi Responden Berdasarkan Jabatan Karyawan

Jabatan Karyawan					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	Kepala Cabang	8	26.7	26.7	26.7
	Manager Operasional	1	3.3	3.3	30.0
	Staff Operasional	16	53.3	53.3	83.3
	Manager Accounting	2	6.7	6.7	90.0
	Staff Accounting	2	6.7	6.7	96.7
	Administrasi	1	3.3	3.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

Berdasarkan Jabatan Karyawan sebanyak 8 orang atau 26,7% jabatan kepala cabang, 1 orang atau 3,3% jabatan manager operasional, 16 orang atau 53,3% jabatan staff operasional, 2 orang atau 6,7% jabatan manager accounting , 2 orang atau 6,7% jabatan staff accounting, 1 orang atau 3,3% jabatan administrasi.

b. Usia

Tabel 2. Komposisi Responden Berdasarkan Usia

USIA					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	21 - 25 Tahun	26	86.7	86.7	86.7
	26 - 30 Tahun	1	3.3	3.3	90.0
	31 - 36 Tahun	2	6.7	6.7	96.7
	≤ 40 Tahun	1	3.3	3.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

Komposisi responden berdasarkan usia sebanyak 26 orang atau 86,7% berusia 21 – 25 Tahun, sebanyak 1 orang atau 3,3% berusia 26 – 30 Tahun, sebanyak 2 orang atau 6,7% berusia 31 – 36 Tahun, sebanyak 1 orang atau 3,3% berusia ≤ 40 Tahun.

c. Status

Tabel 3. Komposisi Responden Berdasarkan Status

STATUS					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	BELUM MENIKAH	26	86.7	86.7	86.7
	MENIKAH	4	13.3	13.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

Komposisi responden berdasarkan status sebanyak 26 orang atau 86,7% ber status belum menikah, sebanyak 4 orang atau 13,3% ber status menikah.

d. Pendidikan Terakhir

Tabel 4. Komposisi Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan Terakhir

PENDIDIKAN TERAKHIR					
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	SMA atau sederajat	7	23.3	23.3	23.3
	Diploma III (D3) atau sederajat	1	3.3	3.3	26.7
	Sarjana (S1) atau sederajat	21	70.0	70.0	96.7
	Pasca Sarjana (S2)	1	3.3	3.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

Responden berdasarkan tingkat pendidikan terakhir yaitu sebanyak 7 orang atau 23,3% SMA atau sederajat, sebanyak 1 orang atau 3,3% Diploma III (D3) atau sederajat, sebanyak 21 orang atau 70% Sarjana (S1) atau sederhana, sebanyak 1 orang atau 3,3% Pasca Sarjana (S2).

3.2 Deskripsi Data Statistik

Dalam penelitian skripsi ini menggunakan dua (2) variable yaitu variable independen kinerja operasional bongkar muat sebagai X dan variable dependen zona transshipment sebagai Y. Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode pengumpulan data melalui kuesioner yang diberikan kepada para responden. Untuk penelitian ini mengambil sample berjumlah 20 responden. Berikut ini adalah penjelasan setiap variable:

a. Deskripsi Data Variabel *Ship to Ship* (X)

Tabel 5. Data Variable Independen

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	RR	1	3.3	3.3
	S	14	46.7	50.0
	SS	15	50.0	100.0
	Total	30	100.0	100.0

Analisis penelitian responden pada pernyataan tiap butir soal pada variable independen terdiri dari sepuluh butir pernyataan. Dari tabel diatas dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 50% ,menjawab Setuju (S) sebanyak 46,7% , menjawab Ragu Ragu (RR) sebanyak 3,3%. Dengan total bobot sebanyak

134. Dapat disimpulkan bahwa responden mayoritas menjawab Sangat Setuju (SS), maka artinya bahwa beberapa responden menjawab Sangat Setuju (SS) terhadap apakah bongkar muat di tengah laut berjalan dengan lancar.

Tabel 6. Data Variabel *Ship to Ship* Pernyataan No.2

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	RR	1	3.3	3.3	3.3
	S	12	40.0	40.0	43.3
	SS	17	56.7	56.7	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

Dari tabel diatas dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 56,7% ,menjawab Setuju (S) sebanyak 40% , menjawab Ragu Ragu (RR) sebanyak 3,3%. Dengan total bobot sebanyak 136. Dapat disimpulkan bahwa responden mayoritas menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 56,7% , maka artinya bahwa beberapa responden menjawab Sangat Setuju (SS) terhadap Sering terjadinya kendala yang terjadi pada crane kapal.

Tabel 7. Data Variabel *Ship to Ship* Pernyataan No.3

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	RR	1	3.3	3.3	3.3
	S	11	36.7	36.7	40.0
	SS	18	60.0	60.0	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

Dari tabel diatas dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 60% ,menjawab Setuju (S) sebanyak 36,7% , menjawab Ragu Ragu (RR) sebanyak 3,3%. Dengan total bobot sebanyak 137. Dapat disimpulkan bahwa responden mayoritas menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 60% , maka artinya bahwa beberapa responden menjawab Sangat Setuju (SS) terhadap terlambatnya tongkang karena terhambat cuaca.

Tabel 8. Data Variabel *Ship to Ship* Pernyataan No.4

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	RR	1	3.3	3.3	3.3
	S	12	40.0	40.0	43.3
	SS	17	56.7	56.7	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

Dari tabel diatas dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 56,7% ,menjawab Setuju (S) sebanyak 40% , menjawab Ragu Ragu (RR) sebanyak 3,3%. Dengan total bobot sebanyak 136. Dapat

disimpulkan bahwa responden mayoritas menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 56,7%.

Tabel 9. Data Variabel *Ship to Ship* Pernyataan No.5

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	RR	1	3.3	3.3	3.3
	S	14	46.7	46.7	50.0
	SS	15	50.0	50.0	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

Dari tabel di atas dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 50% ,menjawab Setuju (S) sebanyak 46,7% , menjawab Ragu Ragu (RR) sebanyak 3,3%. Dengan total bobot sebanyak 134. Dapat disimpulkan bahwa responden mayoritas menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 50%.

Tabel 10. Data Variabel *Ship to Ship* Pernyataan No.6

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	RR	6	20.0	20.0	20.0
	S	12	40.0	40.0	60.0
	SS	12	40.0	40.0	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

Dari tabel di atas dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 40%, menjawab Setuju (S) sebanyak 40% , menjawab Ragu Ragu (RR) sebanyak 20% , dengan total bobot sebanyak 126 . Dapat disimpulkan bahwa responden mayoritas menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 40% dan Setuju (S) sebanyak 40%.

Tabel 10. Data Variabel *Ship to Ship* Pernyataan No.7

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	RR	3	10.0	10.0	10.0
	S	11	36.7	36.7	46.7
	SS	16	53.3	53.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

Dari tabel di atas dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 53,3%, menjawab Setuju (S) sebanyak 36,7%, menjawab Ragu-Ragu (RR) sebanyak 10%. Dengan total bobot sebanyak 133. Dapat disimpulkan bahwa responden mayoritas menjawab Sangat setuju (SS) sebanyak 53,3%

Tabel 11. Data Variabel *Ship to Ship* Pernyataan No.8

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	RR	6	20.0	20.0	20.0
	S	12	40.0	40.0	60.0
	SS	12	40.0	40.0	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

Dari tabel di atas dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 40%, menjawab Setuju (S) sebanyak 40%, menjawab Ragu Ragu (RR) sebanyak 20%. Dengan total bobot sebanyak 126. Dapat disimpulkan bahwa responden mayoritas menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 40% dan Setuju (S) sebanyak 40%.

Tabel 12. Data Variabel *Ship to Ship* Pernyataan No.9

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	RR	3	10.0	10.0	10.0
	S	11	36.7	36.7	46.7
	SS	16	53.3	53.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

Tabel diatas dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 53,3% ,menjawab Setuju (S) sebanyak 36,7% , menjawab Ragu- Ragu (RR) sebanyak 10%. Dengan total bobot sebanyak 133 . Dapat disimpulkan bahwa responden mayoritas menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 53,3%.

Tabel 13. Data Variabel *Ship to Ship* Pernyataan No.10

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	RR	6	20.0	20.0	20.0
	S	12	40.0	40.0	60.0
	SS	12	40.0	40.0	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

Dari tabel di atas dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 40%, menjawab Setuju (S) sebanyak 40%, menjawab Ragu- Ragu (RR) sebanyak 20%. Dengan total bobot sebanyak 126. Dapat disimpulkan bahwa responden mayoritas menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 40% dan Setuju (S) sebanyak 40%

Tabel 14. Rekapitulasi Hasil Jawaban Variabel *Ship to Ship*

No	Pernyataan	Jawaban					Total bobot	Rata-rata
		SS	s	RR	ST	STS		
1	Apakah bongkar muat di tengah laut berjalan dengan lancar	15	14	1	0	0	134	4,46
2	Sering terjadinya kendala yang terjadi pada crane kapal	17	12	1	0	0	136	4,53
3	Terhambatnya tongkang karena terhambat cuaca	18	11	1	0	0	137	4,56
4	Terhambatnya bongkar muat di karenakan alat bongkar muat (Escavator, loader) berpindah-pindah tempat yang mengakibatkan lamanya proses bongkar muat	17	12	1	0	0	136	4,53
5	Peraturan di sekitar STS morosi di masuki oleh nelayan	15	14	1	0	0	134	4,46
6	Lamanya proses penyiapan tongkang di wilayah STS	12	12	6	0	0	126	4,2
7	Terhambatnya komunikasi untuk pengalangan tongkang yang akan sandar di kapal besar	16	11	3	0	0	133	4,43
8	Jauhnya jarak antar jetty bongkar muat dengan kolam labuh, jangkak kapal besar	12	12	6	0	0	126	4,2
9	Bongkar muat di malam hari menyebabkan terhambatnya proses bongkar muat di karenakan keterbatasan pencahayaan.	16	11	3	0	0	133	4,43
10	Lamanya pemberitahuan paika yang disebabkan oleh pengisian bahan bakar untuk alat bongkar muat (loader)	12	12	6	0	0	126	4,2
	Jumlah	150	121	29	0	0	1321	4,40

Maka berdasarkan data di atas dapat disimpulkan bahwa jawaban responden didominasi oleh skala sangat setuju dan masuk dalam kategori sedang. Hal ini berarti menjelaskan bahwa ship to ship terhadap kinerja operasional di PT. Adhika Samudera Jaya Masih terbilang cukup aman.

1.) Uji Validitas terhadap *Ship to Ship* (X)

Penulis melakukan uji validitas dan reliabilitas variable X (ship to ship) dengan SPSS Ver. 25.00. Kriteria pengujian validitas melalui SPSS dengan N=20.

Valid : Corrected Item Total Correlation >0,361
 Non Valid : Corrected Item Total Correlation <0,361

Tabel 15. Hasil Uji Variabel *Ship to Ship* X

Variable	Butir Pertanyaan	Corrected item correlation	R table	Keterangan
Ship To Ship	1	0,434	0,361	Valid
	2	0,580	0,361	Valid
	3	0,405	0,361	Valid
	4	0,580	0,361	Valid
	5	0,375	0,361	Valid
	6	0,781	0,361	Valid
	7	0,712	0,361	Valid
	8	0,781	0,361	Valid
	9	0,712	0,361	Valid
	10	0,781	0,361	Valid

2.) Uji Reliabilitas terhadap Ship to Ship (X)

Kriteria pengujian reliabilitas melalui SPSS : Reliable : Cronbach's Alpha >0,60 Non Reliable: Cronbach's Alpha <0,60.

Tabel 16. Hasil Realibilitas Variabel Ship to Ship X

Case Processing Summary			
		N	%
Cases	Valid	30	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	30	100.0

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

Tabel 17. Hasil Uji Reliabilitas Variabel *Ship to Ship* X

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.829	10

Dari tabel diatas dapat dilihat hasil Crombach's Alpha 0,829 atau dapat dibilang 0,829 > 0.60. Maka dapat dikatakan varibel X termasuk reliabel.

3.) Deskripsi Data Variabel Kinerja Operasional (Y)

Analisis penelitian responden pada pernyataan tiap butir soal pada variable dependen terdiri dari sepuluh butuh pernyataan, berikut adalah hasil jawaban responden dibuat dalam bentuk table.

Tabel 18. Data Variabel Kinerja Operasional Butir Persyaratan No.1

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	RR	5	16.7	16.7	16.7
	S	15	50.0	50.0	66.7
	SS	10	33.3	33.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

Dari tabel di atas dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 33,3%, menjawab Setuju (S) sebanyak 50%, menjawab Ragu-Ragu (RR) sebanyak 16,7%, dengan total bobot sebanyak 125.

Tabel 19. Data Variabel Kinerja Operasional Butir Persyaratan No.2

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	RR	1	3.3	3.3	3.3
	S	14	46.7	46.7	50.0
	SS	15	50.0	50.0	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

Dari tabel di atas dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 50%, menjawab Setuju (S) sebanyak 46,7%, menjawab Ragu-Ragu (RR) sebanyak 3,3%, dengan total bobot sebanyak 134.

Tabel 20. Data Variabel Kinerja Operasional Butir Persyaratan No.3

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	RR	3	10.0	10.0	10.0
	S	13	43.3	43.3	53.3
	SS	14	46.7	46.7	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

Dari tabel di atas dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 46,7%, menjawab Setuju (S) sebanyak 43,3%, menjawab Ragu-Ragu (RR) sebanyak 10%, dengan total bobot sebanyak 131.

Tabel 21. Data Variabel Kinerja Operasional Butir Persyaratan No.4

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	RR	5	16.7	16.7	16.7
	S	12	40.0	40.0	56.7
	SS	13	43.3	43.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

Dari tabel di atas dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 43,3%, menjawab Setuju (S) sebanyak 40%, menjawab Ragu-Ragu (RR) sebanyak 16,7%. Dengan Total bobot sebanyak 128.

Tabel 22. Data Variabel Kinerja Operasional Butir Persyaratan No.5

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	RR	6	20.0	20.0	20.0
	S	9	30.0	30.0	50.0
	SS	15	50.0	50.0	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

Dari tabel di atas dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 50%, menjawab Setuju (S) sebanyak 30%, menjawab Ragu Ragu (RR) sebanyak 20%. Dengan total bobot sebanyak 129.

Tabel 23. Data Variabel Kinerja Operasional Butir Persyaratan No.6

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	RR	3	10.0	10.0	10.0
	S	11	36.7	36.7	46.7
	SS	16	53.3	53.3	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

Dari tabel di atas dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 53,3%, menjawab Setuju (S) sebanyak 36,7%, menjawab Ragu Ragu (RR) sebanyak 10%. Dengan Total bobot sebanyak 133.

Tabel 24. Data Variabel Kinerja Operasional Butir Persyaratan No.7

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	RR	1	3.3	3.3	3.3
	S	12	40.0	40.0	43.3
	SS	17	56.7	56.7	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

Dari tabel di atas dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 56,7%, menjawab Setuju (S) sebanyak 40%, menjawab Ragu-Ragu (RR) sebanyak 3,3%. Dengan total bobot sebanyak 136.

Tabel 25. Data Variabel Kinerja Operasional Butir Persyaratan No.8

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	RR	3	10.0	10.0	10.0
	S	13	43.3	43.3	53.3
	SS	14	46.7	46.7	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

Dari tabel di atas dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 46,7%, menjawab Setuju (S) sebanyak 43,3% , menjawab

Ragu Ragu (RR) sebanyak 10%. Dengan total bobot sebanyak 131.

Tabel 26. Data Variabel Kinerja Operasional Butir Persyaratan No.9

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	RR	1	3.3	3.3	3.3
	S	12	40.0	40.0	43.3
	SS	17	56.7	56.7	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

Dari tabel di atas dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 56,7%, menjawab Setuju (S) sebanyak 40%, menjawab Ragu-Ragu (RR) sebanyak 3,3%. Dengan total bobot sebanyak 136.

Tabel 27. Data Variabel Kinerja Operasional Butir Persyaratan No.10

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	RR	6	20.0	20.0	20.0
	S	12	40.0	40.0	60.0
	SS	12	40.0	40.0	100.0
	Total	30	100.0	100.0	

Dari tabel di atas dapat kita lihat bahwa responden menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 40%, menjawab Setuju (S) sebanyak 40%, menjawab Ragu- Ragu (RR) sebanyak 20%. Dengan Total bobot sebanyak 126.

Tabel. 28 Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Variabel Kinerja Operasional (Y)

No	Pernyataan	Jawaban					Total bobot	Rata-rata
		SS	S	RR	ST	STS		
1	Apakah operasional bongkar muat di morosi sudah berjalan dengan lancar	10	15	5	0	0	125	4,16
2	Nelayan mengganggu operasional bongkar muat	15	14	1	0	0	134	4,46
3	Umbak yang besar menjadi hambatan untuk bongkar muat	14	13	3	0	0	131	4,36
4	Angin yang besar mengganggu proses bongkar muat	13	12	5	0	0	128	4,26
5	Kapal yang sudah tua menjadi lambat untuk bongkar muat	15	9	6	0	0	129	4,3
6	Pegantian tali repe wire yang lama menyebabkan bongkar muat terhambat	16	11	3	0	0	133	4,43
7	Sumber daya manusia yang kurang pelatihan menyebabkan proses bongkar muat menjadi lambat	17	12	1	0	0	136	4,53
8	Kurang penerangan bongkar muat saat melakukan proses bongkar muat di malam hari	14	13	3	0	0	131	4,36
9	Kurang nya perawatan terhadap crane kapal sehingga crane kapal bekerja tidak optimal	17	12	1	0	0	136	4,53
10	Jumlah alat bongkar muat yang terbatas	12	12	6	0	0	126	4,2
	Jumlah	156	123	34	0	0	1309	4,36

Dari tabel tersebut diketahui jawaban responden untuk variabel Kinerja Operasional dimana responden menjawab Sangat Setuju (SS) adalah sebanyak 156, kemudian responden yang menjawab Setuju (S) adalah sebanyak 123, kemudian responden yang menjawab Ragu-Ragu (RR) keseluruhannya adalah sebanyak 34. Dari seluruh jawaban keseluruhan responden menunjukkan bahwa mayoritas responden menjawab Sangat Setuju (SS) yaitu dengan jumlah sebanyak 156.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan pada hasil analisis pengujian penelitian ini dapat diuraikan dalam pembahasan mengenai *ship to ship* (X) terhadap kinerja operasional (Y) di PT. Adhika Samudera Jaya, maka pada akhir penelitian ini mencoba memberikan kesimpulan sebagai berikut:

1. Dengan menggunakan taraf signifikansi sebesar 5% diperoleh nilai t-hitung sebesar 8.374 dimana nilai ini lebih besar dari nilai t-tabel dengan *degree of freedom* sebesar 28 (N-2) 1.701. Maka, ada pengaruh *ship to ship* terhadap kinerja operasional.
2. Berdasarkan hasil output SPSS dapat dilihat bahwa, diperoleh nilai koefisien korelasi dan koefisien determinasi. Untuk hasil dari nilai koefisien korelasi (R) bernilai 0,845, yang memiliki arti bahwa hubungan antara *ship to ship* terhadap kinerja operasional di PT. Adhika Samudera Jaya berada di kategori sangat kuat yang mengartikan bahwa dalam suatu kegiatan *ship to ship* di morosi sangat berpengaruh kepada kinerja operasional karena rendahnya kualitas SDM (Sumber Daya Manusia) yang kurang menguasai kegiatan di bidang bongkar muat *ship to ship* dan rendahnya kualitas alat bongkar muat seperti excavator, loader, crane kapal, dan tug boat. Apabila *ship to ship* dilakukan dengan konsisten maka kinerja operasional akan berjalan dengan sistematis atau lancar. Sementara itu untuk hasil dari nilai koefisien determinasi (R²) bernilai sebesar 0,715 atau 71,5%, nilai ini memiliki arti bahwa pengaruh *ship to ship* secara

berpengaruh terhadap kinerja operasional sebesar 71,5% yang menandakan bahwa dalam kegiatan *ship to ship* sangat berpengaruh terhadap semua kendala yang terjadi meliputi terhambatnya bongkar muat melalui *ship to ship*, kurangnya perawatan crane kapal dan alat-alat penunjang kegiatan *ship to ship*. Adapun indikator yang paling dominan mempengaruhinya ialah, *ship to ship* adalah lamanya proses penyandaran tongkang di wilayah STS sebesar 0,781 yang mengartikan bahwa lambatnya penyandaran tongkang di kapal besar disebabkan oleh menunggu tug boat assist yang terbatas, lamanya proses tug boat tongkang cast off dari jetty morosi dan indikator yang paling dominan mempengaruhi kinerja operasional adalah angin yang besar mengganggu proses bongkar muat sebesar 0,862 yang mengartikan bahwa dalam kegiatan bongkar muat *ship to ship* di morosi sering terjadi masalah-masalah yang tidak terduga tanpa mengenal waktu, dan keadaan seperti angin besar, gelombang air laut yang tinggi dan kondisi alam yang tidak bisa di pastikan itu lah yang menjadi permasalahan yang sering terjadi, sedangkan sisanya 28,5% di pengaruhi oleh variable lain atau tidak di teliti dalam pembahasan penelitian ini.

5. DAFTAR PUSTAKA

- F. D. C. Sudjatmiko. (2007). *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*. Jakarta: CV. Akademika Pressinda.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. 2013. PM No. 84 Tahun 2013 yang mengatur tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal. Jakarta
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. 2014. PM No. 29 Tahun 2014 yang mengatur tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim. Jakarta.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. 2016. PM No. 152 Tahun 2016 yang mengatur tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan

- Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal. Jakarta.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. 2021. PM No. 59 Tahun 2021 yang mengatur tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan Di Perairan. Jakarta. Republik Indonesia. 2008.
- Prawiro, M. (2020). Pengertian Kinerja: Indikator dan Faktor yang Mempengaruhi Kinerja. Diakses di <https://www.maxmanroe.com/vid/karir/pengertian-kinerja.html> pada 02 Mei 2022 pukul 11.00.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Sekretariat Negara. Jakarta.