



**PENGARUH KETERSEDIAAN FASILITAS DERMAGA
TERHADAP WAKTU TUNGGU KAPAL BONGKAR BATUBARA
YANG DITANGANI OLEH AGENCY PT. ADHIKA SAMUDERA JAYA
CABANG KENDARI**

Oleh

Zulfan Muhammad Ridha¹, Muhammad Idris², Ryan Puby Sumarta³

Politeknik Pelayaran Sorong¹, Politeknik Pelayaran Sorong², Politeknik Pelayaran Sorong³

ABSTRAK

Operasional dalam perusahaan pelayaran menjadi aspek yang penting dalam perencanaan bongkar muat. Dengan memperhatikan lamanya waktu bongkar muat, Pengoptimalan waktu kerja serta produktivitas waktu operasional itu sendiri. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh ketersediaan fasilitas dermaga terhadap waktu tunggu kapal di Morosi *Anchorage*. Hasil penelitian ini adalah terdapat pengaruh antara variabel ketersediaan fasilitas dermaga terhadap waktu tunggu kapal bongkar batubara ($t_{hitung} > t_{table}$, sig. < 0.005) terbukti terdapat pengaruh antara variabel ketersediaan fasilitas dermaga terhadap waktu tunggu kapal bongkar batubara. Lamanya bongkar batubara dari Mother Vessel ke tongkang memerlukan waktu tunggu karena operasional atau fasilitas dermaga yang terbatas.

Kata kunci : fasilitas, dermaga, bongkar muat, batubara

1. PENDAHULUAN

Indonesia dikenal sebagai negara yang memiliki banyak pulau dengan luas 5.180.083 km² yang terdiri dari 2/3 kawasan Indonesia merupakan lautan yaitu 70 persen dan dapat dikategorikan sebagai Negara Maritim dan 1/3 wilayah merupakan daratan. Dalam hal ini transportasi laut berperan besar dalam pengangkutan komoditas perdagangan baik dalam maupun luar negeri. *Ship-to-ship transfer operation* (STS) adalah pemindahan muatan antara kapal-kapal yang berlayar di laut yang diposisikan berdampingan, baik dalam keadaan diam maupun sedang berlayar. Kargo yang

biasanya ditransfer melalui metode STS termasuk minyak mentah, gas cair (LPG atau LNG), kargo curah dan produk minyak bumi. Oleh karena itu untuk memberikan kemudahan bagi pelayaran maka diperlukannya kerjasama antar perusahaan pelayaran.

Hampir 40 persen bahan bakar pembangkit listrik di seluruh belahan dunia menggunakan batu bara. Batu bara adalah akumulasi dari sisa-sisa tumbuhan yang mati dan tidak mengalami pembusukan dengan sempurna. Komponen tersebut lalu tersimpan dengan baik dalam kondisi anaerob di

dalam tanah maupun di bawah endapan. Seiring berjalannya waktu dan pergeseran tektonik, komponen akan terakumulasi semakin banyak serta semakin dalam.

Penanganan bongkar muat yang diangkat dengan alat angkut kapal tidak terlepas dari peranan sebuah perusahaan bongkar muat (PBM), karena jasa dari perusahaan bongkar sangat dibutuhkan untuk menangani serta menjaga barang atau muatan selama berada di pelabuhan asal sampai di pelabuhan tujuan hingga diterima oleh pemiliknya. Kegiatan operasional yang direncanakan dengan baik akan dapat membantu mempercepat kegiatan bongkar muat, dalam hal ini bongkar muat batu bara. Dengan memperhatikan lamanya waktu bongkar muat, Pengoptimalan waktu kerja serta produktivitas waktu operasional itu sendiri.

Secara umum kegiatan bongkar muat meliputi: kegiatan *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*. *Stevedoring* adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga, tongkang, dan truk atau memuat barang dari dermaga, tongkang, atau truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka dengan menggunakan Derek kapal atau Derek darat. Selanjutnya, *cargodoring* adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali atau jala di dermaga, pengangkut, dan selanjutnya menyusunnya di gudang atau lapangan penumpukan atau sebaiknya. Sementara, *receiving/delivery* adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan atau tempat penumpukan, kemudian mengangkut dan menyusunnya diatas kendaraan yang ada dipintu gudang atau lapangan penumpukan atau sebaliknya. (Muhammad R dan Rizky R W, 2014 dalam Lynda, 2018).

Menurut Prastyorini & Saputra (2019), jenis dermaga dibagi menjadi beberapa bagian antara lain:

- 1) Dermaga barang umum, dermaga yang diperuntukkan untuk bongkar-muat barang umum atau general cargo ke atas kapal. Dermaga ini dimanfaatkan untuk memindahkan penumpang dan muatan barang di pelabuhan tersebut.
- 2) Dermaga kapal ikan, Dermaga ini diperuntukan untuk kapal-kapal ikan gunakan seperti pengangkutan dan

pembongkaran muatan ikan yang didapatkan dari kapal ke darat.

- 3) Dermaga curah, dermaga yang khusus digunakan untuk bongkar muat barang-barang curah, biasanya dengan menggunakan ban berjalan (*conveyor belt*).
- 4) Dermaga peti kemas, dermaga yang khusus diperuntukkan untuk bongkar muat peti kemas yang biasanya dilakukan dengan menggunakan kran (*crane*).
- 5) Dermaga marina, Dermaga yang digunakan untuk kapal pesiar, dan kapal cepat (*speed boat*) berlabuh/ bersandar.
- 6) Dermaga khusus, dermaga yang khusus digunakan untuk mengangkut barang-barang bersifat khusus (mudah terbakar), seperti bahan bakar minyak, bahan bakar gas dan lain sebagainya.

Kegiatan bongkar muat, Menurut Dundovic & Hess (2005) yaitu kapasitas terminal sangat bergantung kepada kemampuan peralatan pelabuhan dalam melakukan bongkar muat. Bongkar muat adalah penempatan atau pemindahan muatan dari darat ke atas kapal atau sebaliknya, memindahkan muatan dari atas kapal ke pelabuhan tujuan.

Tongkang merupakan benda apung yang digunakan untuk mengangkut muatan curah berupa batubara, pasir, dan lain sebagainya. Tongkang sendiri memiliki bentuk lambung yang menyerupai balok, dimana Cb mendekati 1 dan tidak ada system propulsi, listrik, ataupun perpipaan yang mendukung tongkang ini. Dikarenakan tongkang hanya sebagai benda apung dengan beban muatan. Dengan begitu, didapatkan besar pengangkutan muatan yang lebih besar, namun berpengaruh pada hambatan tongkang terhadap air.

Menurut Jovanović, S. Olivella, J Olivella, dan Radmilović, Z. (2005). *Waiting Time* (WT) adalah waktu tunggu yang dikeluarkan oleh kapal untuk menjalani proses kegiatan operasi kedatangan dan bongkar muat kapal dan tongkang di pelabuhan sungai.

Terbatasnya ketersediaan sumber daya manusia akan berpengaruh terhadap kelangsungan bongkar muat, maka kegiatan bongkar muat batu bara akan lebih efektif dan efisien. Dalam penelitian ini yang menjadi

fokus adalah waktu tunggu bongkar kapal muatan curah kering batu bara.

Selain itu keagenan ada tiga macam, antara lain sebagai berikut menurut (Pangihutan, Thamrin, & Suparman, 2016)

a. General agent

Agen umum adalah perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing tersebut selama berlayar dan singgah di pelabuhan Indonesia. Adapun Persyaratan sebagai General Agent:

1. Perusahaan Pelayaran Indonesia yang memiliki kapal berbendera Indonesia berukuran minimal 5.000 GT .
2. Memiliki bukti Perjanjian Keagenan Umum (*Agency Agreement*) atau Surat Keagenan Umum (*Letter of Appointment*) Salah satu tugas General Agent adalah menunjuk Sub Agent yang berada di luar wilayah General Agent dengan mengeluarkan surat PKK (Penunjukan Keagenan Kapal).

b. *Sub agent*

Sub agent adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh general agent untuk melayani kebutuhan kapal di pelabuhan tertentu. Adapun tugas sub agent, yaitu :

1. Pelayanan kapal (*Vessel husbanding*) contoh pelayanan kapal adalah pelayanan ABK, perbaikan atau pemeliharaan kapal, penyediaan onderdil atau suku cadang kapal dan sebagainya.
2. Operasi keagenan (*Port Agency*) contoh operasi keagenan adalah pengurusan bongkar dan muat, *stowage*, *lashing*, dan dokumen muatan.

PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Kendari, Sulawesi Tenggara merupakan perusahaan yang berkembang pesat dalam pelayanan jasa keagenan kapal-kapal berjenis bulk carrier baik kapal lokal maupun kapal asing. Pelayanan jasa keagenan kapal oleh PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Kendari, Sulawesi Tenggara sudah bagus dalam pelayanan keagenannya, akan tetapi terdapat kapal yang telah tiba berlabuh di morosi anchorage tidak bisa langsung melakukan kegiatan bongkar muatan.

Tujuan penyusunan skripsi ini adalah untuk mengetahui pengaruh ketersediaan fasilitas dermaga terhadap waktu tunggu kapal bongkar di Morosi Anchorage terhadap kapal yang di tangani oleh agency PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Kendari.

2. METODE

Metode yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif dengan teknik pengumpulan data menggunakan metode kuisisioner, riset lapangan dan studi pustaka agar mendapatkan data yang lengkap, obyektif, akurat, dan dapat dipertanggung jawabkan penulis serta keterangan yang diperlukan.

Penelitian ini dapat digolongkan sebagai penelitian lapangan (*Field Research*) dengan pendekatan kuantitatif (Neyfa & Salsabila, Volume 20 No.1,2016), yakni suatu proses menemukan pengetahuan yang menggunakan data berupa angka sebagai alat untuk menemukan keterangan mengenai apa yang ingin diketahui. Karena teknik analisa yang penulis gunakan ini merupakan teknik yang dilakukan untuk mendapatkan data jawaban dari permasalahan atau gambaran umum tentang suatu fenomena atau gejala yang dilandasi pada teori, asumsi atau andaian.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

PT. Adhika Samudera Jaya dengan nomer akta 01 pada 07 desember 2020. Perusahaan ini bertindak sebagai agen kapal untuk semua jenis kapal yang singgah di Pelabuhan Indonesia untuk bongkar/muat kargo, pergantian awak, bunker, perbekalan & perbekalan serta kegiatan terkait kelautan lainnya.

Perusahaan agensi ini berpusat di DBS Bank Tower, 28/F Ciputra World One, Jl. Prof. Dr. Satrio Kav 3-5, Jakarta Selatan, serta memiliki anak cabang yang menyeluruh di Indonesia seperti: Meulaboh Panjang, Palembang, Lampung, Cilegon, Tanjung Priok, Kendari, Surabaya, Banjarmasin.

Berikut data kapal yang diageni PT. Adhika Samudera Jaya pada bulan Januari 2021 sampai desember 2021:

Tabel 1 Jumlah Keseluruhan Kapal yang diageni oleh PT. Adhika Samudera Jaya

No	Cargo	Jan	Feb	Mar	Apr	Mei	Jun	Jul	Total
1	Coal	11	24	14	13	10	16	14	102
2	Tanker	3	6	0	3	2	2	0	16
4	Husbandary	6	2	12	8	5	1	3	37
5	General Cargo	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL		20	32	26	24	17	19	17	155

Tabel 2 Jumlah Kapal yang diagenin untuk bongkar batu bara PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Kendari Bulan Januari 2021

No	Nama Kapal	Waktu Kedatangan		Waktu mulai bongkar		Waktu selesai bongkar		Lamanya kapal tinggal (anchor) Days
		Date	Time	Date	Time	Date	Time	
1	MV LUMOSO JAYA	07-Jan-21	5:12	11-Jan-21	13:35	17-Jan-21	13:36	10
2	MV LUMOSO ALAM	04-Jan-21	16:00	14-Jan-21	9:00	22-Jan-21	2:00	18
3	MV MBS BALURAN	14-Jan-21	10:00	19-Jan-21	15:00	26-Jan-21	20:00	12
4	MV RT LEO	16-Jan-21	5:30	20-Jan-21	21:35	28-Jan-21	17:18	12
5	MV LUMOSO AMAN VOY 01	23-Jan-21	14:00	26-Jan-21	16:20	03-Feb-21	5:40	11
6	MV MANALAGI VIRA	31-Jan-21	14:50	02-Feb-21	15:00	10-Feb-21	23:00	10

Tabel 3 Jumlah kapal yang diagenin untuk bongkar batu bara PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Kendari Bulan Februari 2021

No	Nama Kapal	Waktu Kedatangan		Waktu mulai bongkar		Waktu selesai bongkar		Lamanya kapal tinggal (anchor) Days
		Date	Time	Date	Time	Date	Time	
1	MV MDM BROMO	03-Feb-21	5:00	04-Feb-21	13:15	10-Feb-21	10:18	7
2	MV MBS BALURAN VOY 02	06-Feb-21	5:12	07-Feb-21	22:20	15-Feb-21	14:24	9
3	MV LUMOSO JAYA VOY 02	06-Feb-21	20:42	09-Feb-21	8:30	17-Feb-21	23:26	11
4	MV MANALAGI ENZI	08-Feb-21	22:36	12-Feb-21	10:00	20-Feb-21	21:12	12
5	MV LUMOSO ALAM VOY 02	09-Feb-21	10:48	16-Feb-21	0:25	21-Feb-21	23:30	12
6	MV. NUR AWLIYA	06-Feb-21	16:00	11-Feb-21	8:00	23-Feb-21	5:10	17
7	MV LUMOSO AMAN VOY 02	14-Feb-21	14:00	17-Feb-21	17:55	25-Feb-21	14:48	11
8	MV. ALIYAH PERMATA	17-Feb-21	8:54	19-Feb-21	3:00	27-Feb-21	15:00	10
9	MV MANALAGI SAMBA	13-Feb-21	6:48	26-Feb-21	4:35	10-Mar-21	21:24	25
10	MV ALIYAH PRATAMA	23-Feb-21	0:30	06-Mar-21	14:20	15-Mar-21	9:30	20
11	MV HI 03	18-Feb-21	7:00	06-Mar-21	12:10	17-Mar-21	22:48	27
12	MV LUMOSO JAYA VOY 03	28-Feb-21	9:48	10-Mar-21	20:45	20-Mar-21	10:00	20
13	MV LUMOSO LESTARI	26-Feb-21	10:00	12-Mar-21	10:15	24-Mar-21	20:42	26

Tabel 4 Jumlah Kapal yang diagenin untuk bongkar batu bara PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Kendari Bulan Maret 2021

No	Nama Kapal	Waktu Kedatangan		Waktu mulai bongkar		Waktu selesai bongkar		Lamanya kapal tinggal (anchor) Days
		Date	Time	Date	Time	Date	Time	
1	MV MDM BROMO	01-Mar-21	20:00	03-Mar-21	20:25	11-Mar-21	12:00	10
2	MV MBS BRATAN	06-Mar-21	1:36	13-Mar-21	18:05	21-Mar-21	20:00	15
3	MV LUMOSO AMAN VOY 03	14-Mar-21	11:30	18-Mar-21	1:50	25-Mar-21	17:00	11
4	MV MDM BROMO VOY 04	19-Mar-21	20:18	21-Mar-21	20:45	28-Mar-21	20:00	9
5	MV MDM BATUR	20-Mar-21	19:48	24-Mar-21	17:30	01-Apr-21	10:00	12
6	MV DRY TRANSPORT	22-Mar-21	17:42	28-Mar-21	21:55	09-Apr-21	11:00	18
7	MV PACIFIC BULK	18-Mar-21	21:12	30-Mar-21	12:30	10-Apr-21	13:42	23

Tabel 5 Jumlah Kapal yang diagenin untuk bongkar batu bara PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Kendari Bulan April 2021

No	Nama Kapal	Waktu Kedatangan		Waktu mulai bongkar		Waktu selesai bongkar		Lamanya kapal tinggal (anchor) Days
		Date	Time	Date	Time	Date	Time	
1	MV. MBS BRATAN	01-Apr-21	10:12	03-Apr-21	9:45	22-Apr-21	15:18	21
2	MV LUMOSO JAYA	13-Apr-21	14:00	14-Apr-21	0:20	22-Apr-21	21:20	9
3	MV PACIFIC BULK	23-Apr-21	18:30	24-Apr-21	22:25	04-May-21	07:42	11
4	MV DRY TRANSPORT	24-Apr-21	11:06	25-Apr-21	23:50	06-May-21	00:30	12
5	MV. MDM BROMO	15-Apr-21	5:24	21-Apr-21	13:55	07-May-21	15:26	22
6	MV MBS BALURAN	29-Apr-21	15:18	01-May-21	3:15	08-May-21	14:10	9
7	MV. ALIYAH PERTIWI	29-Apr-21	8:24	04-May-21	7:00	01-Jun-21	13:12	33

Tabel 6 Jumlah Kapal yang diagenin untuk bongkar batu bara PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Kendari Bulan Mei 2021

No	Nama Kapal	Waktu Kedatangan		Waktu mulai bongkar		Waktu selesai bongkar		Lamanya kapal tinggal (anchor) Days
		Date	Time	Date	Time	Date	Time	
1	MV. MBS BRATAN	06-May-21	13:36	08-May-21	20:30	19-May-21	9:24	13
2	MV STH CHIBA	12-May-21	20:00	14-May-21	22:10	27-May-21	08:30	15
3	MV. LUMOSO AMAN V.06-21	09-May-21	16:00	11-May-21	19:15	29-May-21	10:00	20
4	MV. PACIFIC BULK	18-May-21	15:00	22-May-21	19:10	05-Jun-21	12:18	18
5	MV. MDM BROMO	19-May-21	16:04	28-May-21	8:10	08-Jun-21	10:30	20
6	MV KM VANCOUVER	29-May-21	10:18	30-May-21	10:10	08-Jun-21	18:06	10

Tabel 7 Jumlah Kapal yang diagenin untuk bongkar batu bara PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Kendari Bulan Juni 2021

No	Nama Kapal	Waktu Kedatangan		Waktu mulai bongkar		Waktu selesai bongkar		Lamanya kapal tinggal (anchor) Days
		Date	Time	Date	Time	Date	Time	
1	MV. MBS BRATAN	01-Jun-21	5:48	02-Jun-21	9:35	09-Jun-21	23:12	8
2	MV. MBS BALURAN	03-Jun-21	6:12	05-Jun-21	12:40	13-Jun-21	5:48	10
3	MV. DRY TRANSPORT	15-Jun-21	10:30	17-Jun-21	1:20	28-Jun-21	17:00	13
4	MV. MDM BROMO	23-Jun-21	12:06	04-Jul-21	6:50	16-Jul-21	11:30	23
5	MV. ILEKTRA	30-Jun-21	14:30	02-Jul-21	4:20	17-Jul-21	15:48	17
6	MV. PACIFIC BULK	17-Jun-21	22:30	24-Jun-21	15:45	16-Jul-21	12:00	29
7	MV. MBS BRATAN	25-Jun-21	9:30	07-Jul-21	2:00	19-Jul-21	3:18	24

Tabel 8 Jumlah Kapal yang diagenin untuk bongkar batu bara PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Kendari Bulan Juni 2021

No	Nama Kapal	Waktu Kedatangan		Waktu mulai bongkar		Waktu selesai bongkar		Lamanya kapal tinggal (anchor) Days
		Date	Time	Date	Time	Date	Time	
1	MV. MBS BALURAN	03-Jul-21	9:12	17-Jul-21	8:45	25-Jul-21	1:30	22
2	MV. STH CHIBA	04-Jul-21	11:42	17-Jul-21	7:05	26-Jul-21	9:48	22
3	MV. DAIDAN MUSTIKAWATI	09-Jul-21	5:00	25-Jul-21	9:30	04-Aug-21	10:06	26
4	MV. DRY TRANSPORT	12-Jul-21	18:24	28-Jul-21	8:20	07-Aug-21	19:42	26
5	MV. ABDUL HAMID	15-Jul-21	5:42	01-Aug-21	23:20	14-Aug-21	16:06	30
6	MV. LGH PROSPER	16-Jul-21	1:00	13-Aug-21	4:30	20-Aug-21	15:48	35
7	MV. SOHO PRINCIPAL	14-Jul-21	0:55	21-Jul-21	18:20	20-Aug-21	10:00	37
8	MV. PACIFIC BULK	31-Jul-21	5:00	21-Aug-21	9:50	02-Sep-21	22:35	33

Sumber : Data didapat dari bagian operasional PT. Adhika Samudera Jaya

Dapat diketahui Pada bulan Januari 2021 – Juli 2021 bahwa banyak kapal yang telah tiba menunggu waktu untuk dapat melaksanakan kegiatan bongkar batubara. Hal ini dapat dilihat dari waktu kedatangan kapal tiba sampai dengan waktu kapal mulai dibongkar, Melihat tabel data tersebut dapat diasumsikan bahwa ketersediaan fasilitas dermaga berpengaruh terhadap waktu tunggu kapal bongkar batubara yang diageni oleh PT. Adhika Samudera Jaya di Kendari.

Penelitian ini dilakukan untuk memperoleh gambaran mengenai apakah variable X (Ketersediaan Fasilitas Dermaga) tersebut benar berpengaruh terhadap variable Y (Waktu tunggu kapal) yang diageni oleh PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Kendari. Setelah menganalisa permasalahan yang terjadi dapat dibuktikan dengan analisa data. Dari hasil

pengujian diperoleh pembahasan sebagai berikut: pengaruh ketersediaan fasilitas dermaga terhadap waktu tunggu kapal bongkar batubara yang diageni oleh PT. Adhika Samudera Jaya cabang Kendari.

Berikut tabel hasil penelitian menggunakan metode kuantitatif dengan regresi linier sederhana:

Tabel 9 Uji validitas Variable X

Validitas Butir-Butir Pernyataan Kuesioner			
No Item	Corrected Item Total Correlation (rhitung)	Rtabel	Validitas
Item 1	0,677	0,361	VALID
Item 2	0,818	0,361	VALID
Item 3	0,677	0,361	VALID
Item 4	0,943	0,361	VALID
Item 5	0,551	0,361	VALID
Item 6	0,943	0,361	VALID
Item 7	0,797	0,361	VALID
Item 8	0,677	0,361	VALID
Item 9	0,943	0,361	VALID
Item 10	0,875	0,361	VALID

Tabel 10 Uji Validitas Variable Y

Validitas Butir-Butir Pernyataan Kuesioner			
No Item	Corrected Item Total Correlation (rhitung)	Rtabel	Validitas
Item 1	0,967	0,361	VALID
Item 2	0,897	0,361	VALID
Item 3	0,854	0,361	VALID
Item 4	0,875	0,361	VALID
Item 5	0,967	0,361	VALID
Item 6	0,915	0,361	VALID
Item 7	0,921	0,361	VALID
Item 8	0,902	0,361	VALID
Item 9	0,763	0,361	VALID
Item 10	0,967	0,361	VALID

Tabel 11 Reabilitas Variabel X

Reliability Statistics X	
Cronbach's Alpha	N of Items
.934	10

Tabel 12 Reabilitas Variabel Y

Reliability Statistics Y	
Cronbach's Alpha	N of Items
.975	10

Tabel 13 Uji Koefisien Determinasi

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.574 ^a	.330	.306	7.112

a. Predictors: (Constant), Ketersediaan Fasilitas Dermaga

Tabel 14 Regresi Linier Sederhana

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	697.497	1	697.497	13.787	.001 ^b
	Residual	1416.503	28	50.589		
	Total	2114.000	29			

a. Dependent Variable: Waktu tunggu kapal
b. Predictors: (Constant), Ketersediaan Fasilitas Dermaga

Tabel 15 Uji Hipotesis Koefisien variable X terhadap Variabel Y

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	12.581	7.233		1.739	.093
	Ketersediaan Fas	.710	.191	.574	3.713	.001

a. Dependent Variable: Waktu Tunggu Kapal

Berdasarkan hasil pengolahan data secara statistik ditemukan bahwa variable Ketersediaan Fasilitas Dermaga, dari variabel tersebut (Variabel x) dan Waktu Tunggu kapal (Variabel y) terdapat pengaruh sebesar 33 % yang berarti ada keterikatan, hubungan dari variabel x terhadap variabel y. Berdasarkan uji koefisien korelasi didapatkan hubungan sedang antara pengaruh ketersediaan fasilitas dermaga (x) dengan waktu tunggu kapal (y). Sesuai dengan tabel diatas, ditemukan bahwa nilai signifikansi pengaruh variabel X terhadap Y adalah $0,001 < 0,005$ dan t Hitung $> t$ tabel yaitu $3,713 > 2,05183$ yang menyatakan bahwa variabel X mempengaruhi variabel Y, berdasarkan hasil dari uji hipotesis yang telah dihitung H_a di tolak dan maka H_0 diterima.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan analisis dan pembahasan dari pengaruh ketersediaan fasilitas dermaga terhadap waktu tunggu kapal bongkar batubara yang ditangani oleh Agency PT. Adhika

Samudera Jaya Cabang Kendari. Maka dapat ditarik sebuah kesimpulan:

Ketersediaan fasilitas dermaga mempunyai pengaruh yang sedang terhadap waktu tunggu kapal. Hal ini dibuktikan dengan nilai koefisien korelasi sebesar 0,547.

Variabel ketersediaan fasilitas dermaga mempunyai kemampuan mempengaruhi variabel independen waktu tunggu kapal sebesar 33% dilihat dari koefisien determinasi sebesar 0,330. Sisanya sebesar 67% dijelaskan oleh variabel selain variabel independent dalam penelitian.

Berdasarkan perhitungan nilai signifikansi yaitu sebesar $0,001 < 0,005$, maka secara simultan variabel ketersediaan fasilitas dermaga mempengaruhi waktu tunggu kapal bongkar batubara. Hal ini karena nilai signifikansi lebih rendah dari 0,05.

Perbandingan antara t hitung dan t table didapat bahwa nilai t hitung $3,713 > 2,0518$ t tabel. Maka terbukti terdapat pengaruh antara variabel ketersediaan fasilitas dermaga terhadap waktu tunggu kapal bongkar batubara.

Lamanya bongkar batubara dari Mother Vessel ke tongkang memerlukan waktu tunggu karena operasional atau fasilitas dermaga yang terbatas.

5. DAFTAR PUSTAKA

- Dundovic, C. & Hess, S. (2005). Exploitability of the Port Container Terminal Stacking Area Capacity in the Circumstances of Increased Turnover.
- Jovanovi, S., Olivella, J., & Radmilovi, Z. (2005). Ship waiting time in a river port with priority servicing and limited anchorage area. WIT transactions on the built environment, 79.
- Lynda, S. A. S. (2018). Analisis Faktor yang Mempengaruhi Waktu Tunggu Bongkar Muat kapal Curah Kering (Studi Kasus di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang). Unpublished Script. Semarang: Universitas Maritim AMNI. <http://repository.stimart-amni.ac.id/309/>
- Neyfa, B. C., & Salsabila, G. (2016). Perancangan Aplikasi E-Canteen Berbasis Android Dengan Menggunakan Metode Object Oriented Analysis & Design (OOAD). Jurnal Penelitian Komunikasi Dan Opini Publik, 20(1).

- Pangihutan, A., Thamrin, M., & Suparman, A. (2016). Kualitas Pelayanan Jasa Keagenan Kapal Dan Komunikasi Interpersonal Pada Perusahaan Pelayaran. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 3(2), 217-225. Pengertian Menurut Para Ahli. (April, 2017). "Pengertian Fasilitas Menurut Para Ahli". Available HTTP: <http://pengertianmenurutparaahli.net/pengertian-fasilitas/>.
- Prastyorini, J & Saputra, D. (2019). Container Crane, Container Yard dan Dermaga Terhadap Kecepatan Bongkar Muat Petikemas Pada Terminal Nilam Multipurpose.