



INNOVATIVE: Journal Of Social Science Research

Volume 3 Nomor 3 Tahun 2023 Page 5503-5516

E-ISSN 2807-4238 and P-ISSN 2807-4246

Website: <https://j-innovative.org/index.php/Innovative>

## Pengaruh Volume Bongkar Dan Muat Barang Terhadap Pendapatan Tenaga Kerja Bongkar Muat Di Pelabuhan Sorong

Lili Sarce Joi Sapari<sup>1✉</sup>, Andrei Sakharov Maryen<sup>2</sup>, Bram Alan Mauri<sup>3</sup>

Program Studi Manajemen, Fakultas Ekonomi

Universitas Kristen Papua

Email: [lilisapari49@gmail.com](mailto:lilisapari49@gmail.com)<sup>1✉</sup>

### Abstrak

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh volume bongkar dan muat barang terhadap pendapatan Tenaga TKBM di Pelabuhan Sorong. Teknik analisis data yang digunakan regresi linier sederhana. Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa volume bongkar muat kapal (variable y) berpengaruh terhadap pendapatan tenaga kerja bongkar muat (variable x) di Pelabuhan Sorong, sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis H1 diterima dan menolak hipotesis Ho. sedangkan bahwa nilai R square sebesar 0,221 yang dapat diinterpretasikan bahwa pendapatan TKBM dapat menjelaskan dari aspek volume bongkar muat kapal sebesar 0,221 atau 22,1% , sedangkan sisanya 77,7% dapat dijelaskan oleh variable lain yang tidak diteliti.

Kata kunci : *volume bongkar muat, pendapatan TKBM*

### Abstract

The purpose of this study was to determine the effect of the volume of loading and unloading of goods on the income of loading and unloading workers (TKBM) at the Port of Sorong. The data analysis technique used is simple linear regression. Based on the results of this study, it can be concluded that the loading and unloading volume of ships (variable y) affects the income of loading and unloading workers (variable x) at Sorong Port, so it can be concluded that hypothesis H1 is accepted and hypothesis Ho is rejected. whereas the R square value is 0.221 which can be interpreted that TKBM income can be explained from the aspect of ship loading and unloading volume of 0.221 or 22.1%, while the remaining 77.7% can be explained by other variables not examined.

Keywords: *loading and unloading volume, TKBM revenue*

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Di bidang transportasi laut khususnya pengangkutan barang atau muatan, telah terjadi perubahan dan peningkatan yaitu dengan hadirnya peti kemas (container) yang menjadi sistem baru. Sekarang dampak keseluruhannya pada sistem pendukung meningkat. Tujuan dari pesatnya perkembangan sistem peti kemas adalah untuk mengangkut kargo dengan aman, cepat dan efisien dari pelabuhan pemberangkatan ke pelabuhan tujuan, sehingga kerusakan kargo dapat diminimalisir.

Pengangkutan barang atau kargo dalam peti kemas di Amerika Serikat dimulai sekitar tahun 1950 oleh McLean Trucking Company yang dimiliki oleh seorang pengusaha bernama Malcolm McLean. Untuk memperluas transportasi laut, McLean membeli Pan Atlantic Steamship Company Shipping Company pada tahun 1957, kemudian mengubah tata letak palka kapal menjadi sistem peti kemas, dan kemudian menjadi cikal bakal Sea Lan Service Inc.

Tujuan utama dari pelabuhan tersebut adalah untuk menghubungkan arteri ekonomi di seluruh Indonesia. Dalam melakukan bongkar muat kargo, diperlukan pengetahuan dan pengalaman operasional TKBM yang baik dan memadai untuk menjamin kelancaran bongkar muat barang, dengan tetap menjaga keutuhan dan keselamatan barang/kargo, kapal dan awak kapal. (ABK) atau anak buah kapal.

Kapal dan pekerja bongkar muat yang melakukan operasi bongkar muat sedemikian rupa sehingga barang dapat diserahkan dengan benar dan utuh kepada penerima atau pemilik barang. Berdasarkan observasi awal dan wawancara dengan beberapa tenaga kerja, ada keluhan-keluhan seperti pembagian upah kerja.

Upah kerja dibagikan berdasarkan kelompok yang bertugas saat melakukan bongkar muat barang, ada sekitar 11 kelompok, sehingga tidak terjadi pemertaaan. Selain wawancara dengan tenaga kerja peneliti juga mewawancarai Ketua yakni Yoppy Rausai, yang mengatakan bahwa jumlah tenaga kerja bongkar muat sebanyak 850 orang, dan penghasilan mereka tergantung pada jumlah volume bongkar muat dan kelompok yang bertugas saat melakukan bongkar muat kapal.

Lebih lanjut data yang diperoleh bahwa pada bulan Maret sampai dengan bulan April 2023 sudah ada 8 kapal yang telah di bongkar muat oleh TKBM, dan yang bertugas pada saat itu adalah kelompok yang belum kebagian dalam melakukan bongkar muat, yakni kelompok 8 berjumlah 100 orang, kelompok 10 berjumlah 56 orang, kelompok 2 yang berjumlah 150 orang, dan yang terakhir kelompok 6 berjumlah 50 orang. Sedangkan untuk bulan April 2023, akan bergiliran bagi kelompok yang belum melakukan bongkar muat

barang. Terdapat 3 perusahaan yang menangani bongkar muat yakni PT. Citrabaru Adinusantara; PT. Pelayaran Berkat Abadi Jaya Makmur; PT. Luas Line. Permasalahan dalam penelitian ini adalah apakah ada pengaruh volume bongkar dan muat barang terhadap pendapatan TKBM, sedangkan tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh volume bongkar dan muat barang terhadap pendapatan TKBM.

## LANDASAN TEORI

### A. Pendapatan dan Upah

#### Pendapatan

Samuelson (2002) dalam Muttaqin (2014:3); Nurlaela Hanum (2017) mengatakan pendapatan adalah suatu penerimaan bagi seseorang atau kelompok dari hasil sumbangan, baik tenaga dan pikiran yang dicurahkan sehingga akan memperoleh balas jasa. Pendapatan menunjukkan seluruh uang atau hasil material lain-lain yang berasal dari harta atau jasa yang diterima oleh seseorang atau rumah tangga dalam kegiatan ekonomi selama jangka waktu tertentu. *Disposable income* adalah pendapatan yang diterima oleh seseorang yang sudah siap untuk dibelanjakan atau konsumsi penerimanya. Pendapatan ini merupakan hak mutlak bagi penerimanya. (Prasetyo, 2011:29) Pendapatan pribadi dapat dipahami sebagai semua jenis pendapatan yang diterima oleh penduduk negara, termasuk pendapatan non-tenaga kerja. Dari istilah pendapatan pribadi dapat disimpulkan bahwa biaya pengiriman uang juga dihitung sebagai pendapatan pribadi (Sukirno, 2003:49).

#### Upah

Menurut Justine T. Sirait (2006:181), Pendapatan pribadi dapat dipahami sebagai semua jenis pendapatan yang diterima oleh penduduk negara, termasuk pendapatan non-tenaga kerja. Dari istilah pendapatan pribadi dapat disimpulkan bahwa biaya pengiriman uang juga dihitung sebagai pendapatan pribadi.

Secara umum sistem upah dapat dikelompokkan dalam

- a) Sistem Upah Berdasarkan Waktu Sistem upah berdasarkan waktu disebut juga sebagai sistem upah harian, dimana upah yang diberikan dihitung berdasarkan satuan hari. Setiap pekerja akan diberikan upah sesuai berapa hari ia bekerja. Misalnya setiap hari pekerja di bayar sekian, hasilnya akan dikali dengan jumlah hari pekerja. Selain upah harian dalam sistem upah berdasarkan waktu terdapat juga upah mingguan dan bulanan. Upah mingguan adalah upah yang dihitung dengan satuan minggu. Sedangkan upah bulanan adalah upah yang dihitung dengan satuan bulan dengan satuan nilai upah tertentu. Dalam sistem upah ini juga dikenal istilah kerja lembur. Kerja

lembur adalah bekerja diluar jam bekerja yang biasanya. Misalnya bekerja dihari libur atau kerja sampai malam hari.

- b) Sistem Upah Berdasarkan Hasil Sistem upah berdasarkan hasil dibagi menjadi dua yaitu, sistem upah borongan dan sistem upah satuan. Sistem borongan adalah sistem yang menggunakan perhitungan hasil dengan skala yang lebih besar, seperti proyek. Sedangkan sistem satuan adalah sistem yang menggunakan hitungan satuan produk yang dihasilkan pekerja. Misalnya di perusahaan sepatu, setiap harinya seorang pekerja mampu menghasilkan 20 pasang sepatu akan dibayar oleh perusahaan.
- c) Sistem Upah Berdasarkan Tingkat Biaya Sistem upah minimum berdasarkan biaya hidup minimum menggunakan harga makanan dan kebutuhan pokok lainnya sebagai dasar pembayaran upah. Sistem ini menghasilkan gaji yang disebut UMR (Gaji Minimum Regional). Upah minimum di satu daerah biasanya berbeda dengan daerah lain, tergantung pada indikator tertentu. Gubernur menetapkan sistem gaji ini. Dalam sistem ini, pengusaha tidak diperbolehkan membayar upah pekerja di bawah biaya hidup minimum di wilayah perusahaan.
- d) Sistem Upah Gabungan Sistem upah gabungan merupakan sistem upah yang menggunakan lebih dari satu sistem untuk menentukan besarnya upah tenaga kerja.

#### B. Indikator Pengupahan

Adapun indikator yang mempengaruhi besarnya upah tenaga kerja dalam sistem pengupahan yaitu :

- 1) Jam kerja tenaga kerja Penentuan upah tenaga kerja dapat didasarkan pada jam tenaga kerja yang berpedoman pada jam kartu kehadiran tenaga kerja dan kartu jam kerja
- 2) Prestasi tenaga kerja Prestasi tenaga kerja dapat diukur melalui produktivitas tenaga kerja dalam memproduksi suatu produk. Upah tambahan seperti insentif, bonus sering diberikan terhadap tenaga kerja yang dapat memproduksi produk melebihi standar yang telah ditetapkan oleh manager produksi perusahaan.
- 3) Upah minimum Kabupaten/Kota Upah tenaga kerja akan tinggi apabila UMK di daerah tempat kerja tenaga kerja juga tinggi. Upah minimum Kabupaten/Kota juga berpengaruh dalam penentuan besarnya upah oleh suatu perusahaan selain dua indikator diatas.
- 4) Penentuan hari libur tenaga kerja Setiap tenaga kerja memiliki hak untuk libur satu hari setiap satu minggu sekali dengan sistem bergantian tiap-tiap tenaga kerja.

### C. Bongkar Muat

Dalam kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan yang dilaksanakan oleh Perusahaan Bongkar Muat (PBM) perlu diperhatikan hal-hal yang menyangkut sebagai berikut: kegiatan *Stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving/delivery*. Sedangkan dalam pelaksanaan bongkar muat meliputi persiapan, pembongkaran dan pemuatan barang yang dilakukan sebelum kapal tiba dan pada waktu kapal tiba di dermaga pelabuhan.

Untuk pelaksanaan bongkar muat barang harus memperhatikan hal-hal seperti persiapan sebelum bongkar muat dengan mengadakan meeting intern dengan badan operasional dan lain-lain, sedang meeting ektern dengan instansi terkait yang berhubungan dengan ijin kapal masuk dan ijin kegiatan bongkar muat. Di dalam pelaksanaan bongkar muat, perusahaan bongkar muat dengan surat perintah kerja yang diterima perusahaan pelayaran melakukan pembongkaran atau pemuatan dengan berdasarkan stowage plane, untuk pemuatan barangnya sudah dipersiapkan di dermaga dan disesuaikan dengan jenis, macam barang serta diperhatikan palka yang akan dipergunakan, untuk menjaga stabilitas atau keseimbangan kapal, sehingga terjamin keselamatan, keaamanan baik untuk kapal, crew atau Anak Buah Kapal serta muatannya.

Prinsip-prinsip bongkar muat barang bertujuan untuk : a) Melindungi Kapalnya, b) Melindungi Muatan; c) Melindungi ABK/Anak Buah Kapal dan TKBM nya, Menjaga agar pemuatan/pembongkaran dilaksanakan secara teratur dan sistematis, dan Pemuatan harus dilakukan sedemikian rupa sehingga *Broken stowage*-nya dapat ditekan sekecil mungkin.

Operasi bongkar muat dermaga adalah kegiatan pembongkaran barang impor dan/atau barang antar pulau/antar pulau dari kapal dengan menggunakan derek dan alat angkut kapal ke daratan terdekat di tepi kapal yang sering disebut dengan dermaga. , lalu dari peron dengan truk, forklift, atau gerobak. dan diatur di gudang terdekat yang ditunjuk oleh operator pelabuhan, proses pemuatan dibalik.

Pelabuhan biasanya memiliki peralatan yang dirancang khusus untuk bongkar muat kapal di jangkar. Kadang-kadang derek dan lemari es disediakan oleh manajemen atau individu yang berkepentingan, juga bergantung pada jenis pelabuhan. Fasilitas pendukung seperti penyimpanan dan penanganan barang seringkali dibangun di atasnya. Keputusan Pemerintah Republik Indonesia No. 69/2001 mengatur tentang pelabuhan dan kegiatan serta pengoperasiannya. Pelabuhan digunakan untuk pelabuhan yang menangani kapal. Kalasatama merupakan pelabuhan persinggahan kapal penangkap ikan, serta distribusi dan pasar ikan. Ada tiga klasifikasi pelabuhan perikanan, yaitu: Pelabuhan Perikanan Pesisir, Pelabuhan Perikanan Nusantara dan Pelabuhan Perikanan Laut.

#### D. Optimal Bongkar Muat

Dwi A, (dkk) (2017) mengemukakan bahwa Definisi optimal antara lain adalah suatu proses untuk mencapai hasil yang ideal atau optimalisasi (nilai efektif yang dapat dicapai) optimalisasi dapat diartikan sebagai suatu bentuk mengoptimalkan sesuatu hal yang sudah ada, ataupun merancang dan membuat sesuatu secara optimal.

Menurut Arso Martupadan (2014) Proses bongkar muat menyebutkan bahwa proses bongkar muat adalah kegiatan mengangkat, mengangkut serta memindahkan muatan dari kapal ke dermaga Pelabuhan atau sebaliknya. Sedangkan proses bongkar muat barang umum di Pelabuhan meliputi *stevedoring* (pekerjaan bongkar muat kapal), *cargo doring* (operasi transfer tambatan), dan *receiving/ delivery* (penerima/penyerahan) yang masing-masing dapat dijelaskan sebagai berikut :

- 1) *Stevedoring* (Pekerjaan bongkar muat kapal); merupakan jasa pelayanan membongkar dari/kapal, dermaga, tongkang, truk atau muat dari/ke dermaga, tongkang, truck ke dalam palka dengan menggunakan derek kapal atau yang. Petugas *stevedoring* (pekerjaan bongkar muat kapal) dalam mengerjakan bongkar muat kapal, selain foreman (pembantu *stecedor*) juga ada beberapa petugas lain yang membantu *stevedore* yaitu *cargo surveyor* perusahaan bongkar muat (PBM), petugas barang berbahaya, administrasi, *cargo doring* (operasi transfer tambatan).
- 2) *Receiving* atau *delivery* adalah pekerjaan mengambil barang atau muatan dari tempat penumpukkan atau Gudang hingga menyusunnya diatas kendaraan pengangkut keluar Pelabuhan atau sebaliknya.

#### E. Hipotesis

$H_0$  = tidak ada pengaruh volume bongkar muat terhadap pendapatan TKBM

$H_1$  = ada pengaruh volume bongkar muat terhadap pendapatan TKBM

### METODE PENELITIAN

#### A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan oleh peneliti adalah deskriptif kuantitatif, menurut Sugiyono (2009) yakni penelitian yang berlandaskan kuantitatif statistic, dengan meneliti pada populasi atau sampel tertentu pada umumnya secara random, analisis data bersifat kuantitatif dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan.

#### B. Populasi dan Sampel

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas : (Sugiyono, 2019) objek/subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Jadi populasi bukan hanya orang, tetapi juga objek

dan benda-benda alam lainnya. Populasi juga bukan sekedar jumlah yang ada pada objek/subjek yang dipelajari, tetapi meliputi seluruh karakteristik/sifat yang dimiliki oleh subjek atau objek itu. Sehingga populasi dalam penelitian seluruh TKBM yang berjumlah 850 orang.

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Maka dalam penelitian ini sampel penelitian diambil dengan karakteristik, sebagai berikut :

- Jenis kapal yang dilakukan bongkar muat selama 4 minggu
- Kelompok yang bertugas pada saat melakukan bongkar muat (1 kelompok terdiri dari 50 – 100 anggota)

Maka jumlah sampel adalah sebanyak 50 orang (bulan Mei 2023), dan terdapat 12 kapal barang, yang terdiri dari :

1. KM. Tanto Permai
2. KM. Muara Mas
3. KM. Oriental Diamond
4. KM. Tanto Semangat
5. KM. Oriental Silver
6. KM. Tanto Indah
7. KM. Tanto Lestari
8. KM. Hijau Senang
9. KM. Oriental Silver
10. KM. Hijau Sejuk
11. KM. Maju 88
12. KM. Dewi Bulan 68

### C. Metode Pengumpulan Data

Metode penumpulan data merupakan Teknik atau cara yang digunakan seorang peneliti untuk dapat mengambil data yang dibutuhkan pada penelitian tersebut yang telah disesuaikan (Sugiyono, 2009) dengan jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian tersebut. Berdasarkan jenis penelitian, maka metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

1. Observasi; observasi adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui suatu pengamatan, dengan disertai pencatatan-pencatatan terhadap keadaan atau perilaku objek sasaran.
2. Studi Pustaka; studi Pustaka atau kepustakaan dapat diartikan sebagai serangkaian kegiatan yang berkenaan dengan metode pengumpulan data Pustaka, membaca

mencatata serta mengolahan bahan penelitian, melalui jurnal, prosiding, skripsi, tesis maupun disertase.

3. Dokumentasi; dokumentasi merupakan suatu cara dalam memperoleh data dengan mengkaji dokumentasi tertulis yang dapat berupa data, gambar, tabel maupun diagram (Burgin Burhan, 2018)

#### D. Teknik Analisis Data

##### 1) Uji t

Uji statistic uji t pada dasarnya menunjukkan seberapa jauh pengaruh satu variable penjelas secara individual dalam menerangkan variasi variable terikat. Kriteria keputusannya adalah :

- a) Jika  $t_{hitung} > t_{tabel}$  dan signifikan  $< 0,05\%$  maka  $H_0$  ditolak dan  $H_1$  diterima
- b) Jika  $t_{hitung} < t_{tabel}$  dan signifikansi  $> 0,05\%$  maka  $H_0$  diterima dan  $H_1$  di tolak
- c) Tarif signifikan = 5%
- d) Derajat kebebasan (df) =  $n - 2$

##### 2) Uji Koefisien Determinasi ( $R^2$ )

Koefisien detreminasi  $R^2$  digunakan untuk mengetahui berapa persen variasi variable dependent atau variable terikat dapat dijelaskan oleh variasi variable independent. Nilai  $R^2$  ini terletak antara 0 dan 1. Bila nilai  $R^2$  mendekati 0, berarti sedikit sekali variasi variable dependen yang diterangkan oleh variable independent. Jika nilai  $R^2$  bergerak mendekati 1 berarti semakin besar variasi variable dependent yang dapat diterangkan oleh variable independent jika ternyata dalam perhitungan  $R^2$  sama dengan 0 maka ini menunjukkan bahwa variable dependen tidak bisa dijelaskan oleh variable independent.

##### 3) Analisis Regresi Sederhana

Analisis regresi bertujuan untuk menguji hubungan pengaruh antara satu variable terhadap variable lainnya. Teknik analisis yang digunakan untuk menguji hipotesis dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan analisis regresi linier sederhana (Ghozali, 2010). Analisis regresi sederhana merupakan regresi yang memiliki satu variable dependen dan satu variabel independent, model persamaan regresi sederhana dalam penelitian ini disajikan sebagai berikut :

$$Y = a + bx$$

Dimana :

Y = pendapatan TKBM

a = konstanta

b = koefisien regresi volume bongkar muat kapal

x = volume bongkar muat kapal

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Sejarah Pelabuhan Sorong

Kota Sorong adalah sebuah kota di Provinsi Papua Barat, Indonesia. Ada dua arti yang terkait dengan asal usul nama Sorong, yang pertama berasal dari kata Soren, kata Biak Numfor yang berarti laut dalam dan bergelombang. Selain itu, para pendatang seperti saudagar Cina, misionaris Eropa atau etnik pengembara lainnya di Nusantara melafalkan kata Soren sebagai Sorong, yang hingga kini masih digunakan sebagai nama kota tersebut. Dalam arti lain, nama Sorong diambil dari nama sebuah perusahaan Belanda yang diberi kuasa untuk mengelola dan mengeksploitasi minyak di wilayah Sorong saat itu, yaitu Seismic Ondersub Oil New Guinea, atau disingkat Sorong. Kota Sorong dibuka sekitar tahun 1935 sebagai base camp Bataafse Petroleum Maatschappij (BPM), yang kemudian berganti nama menjadi Nederlands Nieuw-Guinea Petroleum Maatschappij (NNGPM), sementara kantor pemerintahan berada di Pulau Doom.

Oleh karena itu, kota Sorong merupakan kota yang penuh dengan sisa-sisa sejarah bekas perusahaan minyak Belanda. Salah satu sisa yang masih digunakan adalah pelabuhan ekspor minyak yang sekarang dikenal dengan nama Pelabuhan Sorong. Saat ini Pelabuhan Sorong diupayakan menjadi salah satu pelabuhan utama di kawasan timur Indonesia yang bertujuan untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi, meningkatkan potensi daerah dan berperan sebagai pusat distribusi kawasan timur Indonesia ke Jayapura, Merauke, Ambon dan Ternate. dan mampu mengkombinasikan potensi peti kemas dengan destinasi luar negeri. seperti Australia, Papua Nugini dan Timor Leste.

Pelabuhan Sorong nantinya menjadi tujuan akhir pembangunan jalur perhubungan laut antar pelabuhan di seluruh Indonesia. Pelabuhan Sorong merupakan pelabuhan konvensional yang memiliki panjang 340 meter. Serta merupakan pelabuhan yang melayani semua jasa pelayaran kapal, baik kapal penumpang, kapal peti kemas, dan kapal kargo. Hingga tahun 2012 akhir, jumlah kapal yang dilayani di pelabuhan ini mencapai 1.531 kapal atau sekitar 3 hingga 4 kapal per hari, dengan waiting time antara 5 hingga 10 jam per hari. Jumlah waiting time yang cukup signifikan ini cukup membuat kerugian yang cukup besar terhadap perusahaan pengelola pelabuhan, yang dalam hal ini adalah PT. Pelindo IV cabang Sorong.

Selain sebagai pelabuhan dengan arus kunjungan kapal yang cukup besar, pelabuhan Sorong perlu memiliki perhatian khusus terhadap arus penumpang, yang berdampak pada efektif maupun tidak efektifnya penggunaan fasilitas kenyamanan penumpang hingga saat ini, salah satunya adalah gedung terminal penumpang yang merupakan tempat istirahat sementara penumpang sembari menunggu kapal yang digunakan untuk keberangkatan, maupun kedatangan penumpang dari kapal.

Pada tahun 2012 akhir, keberangkatan penumpang mencapai 345.528 orang atau setara dengan 947 orang per hari melebihi kapasitas gedung terminal penumpang yang direncanakan yaitu 900 orang per hari. Sebagai pelabuhan konvensional, Pelabuhan Sorong juga harus berupaya secara maksimal untuk mengelola setiap peti kemas yang menumpuk di openyard (lapangan penumpukan). Hal ini disebabkan karena lahan penumpukan yang tidak terpisah dari aktivitas bongkar muat penumpang, sehingga menyebabkan kurang efektifnya aktifitas bongkar muat barang di dermaga maupun sebaliknya.

## B. Sejarah TKBM di Pelabuhan Sorong

Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di Pelabuhan Sorong bernama TKBM Klayum, berdiri pada tahun 1973 awalnya bernama BUPELA (Buru Pelabuhan) yang berjumlah kurang lebih 15 orang. Seiring berjalannya waktu dan perkembangan kepelabuhan maka pada tahun 1979 pengelola Buru Pelabuhan beralih nama menjadi Yayasan Usaha Kerya (Yuka). Pada tahun 1986 pengelolaan Yuka mengalami permasalahan pada aspek keuangan yang mengakibatkan dilikuidasi serta mengalami peralihan bentuk oleh Pemerintah berdasarkan INPRES Nomor 5 tahun 1986 tentang Pengelolaan Buru Pelabuhan dari Yuka ke Koperasi. Sehingga dasar pengelolaan koperasi sebagai penyedia TKBM diatur didalam SKBM 2 Dirjen dan 1 Deputi tentang Penataan Koperasi TKBM di Pelabuhan. Agar penataan koperasi TKBM mempunyai landasan hukum yang semakin kuat maka dikeluarkanlah Peraturan Pemerintah (PP) nomor 7 tahun 2021 tentang Perlindungan, Pemberdayaan dan Penguatan Koperasi Usaha Mikro, Kecil dan Menengah. Dalam rangka perlindungan dan penataan Tenaga Kerja Bongkar Muat di Pelabuhan maka melalui Keputusan Menteri Perhubungan ditetapkan Pedoman Penetapan Biaya Bongkar Muat di Pelabuhan.

## C. Analisis Deskripsi Responden

Deskripsi responden didasarkan pada karakteristik usia dan tingkat Pendidikan.

Tabel 1 Karakteristik Responden Berdasarkan Usia

No	Kelompok Usia	Jumlah	Persentase (%)
1	15 – 25	10	20
2	26 - 36	26	52
3	>37	14	28
Jumlah		50	100

Sumber : data diolah, 2023

Berdasarkan tabel 1 kelompok usia yang sangat dominan adalah kelompok usia 26 – 36 tahun yakni sebesar 52%, kemudian kelompok usia diatas 37 tahun sebesar 28% dan selanjutnya kelompok usia 15 – 25 tahun sebesar 20%.

Tabel 2 Karakteristik Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan

No	Kelompok Usia	Jumlah	Persentase (%)
1	SMP	9	18
2	SMA	18	36
3	Sarjana	14	28
4	Tidak sekolah	9	18
Jumlah		50	100

Sumber : data diolah, 2023

Berdasarkan tabel 2 karakteristik responden berdasarkan tingkat Pendidikan, terlihat bahwa TKBM di Pelabuhan Sorong memiliki tingkat Pendidikan SMA sebesar 36%, kemudian tingkat Pendidikan sarjana sebesar 28% dan yang terakhir tingkat Pendidikan SMP serta tidak sekolah masing-masing sebesar 18%.

#### D. Analisis Regresi Sederhana

Berdasarkan hasil olah data, maka diperoleh persamaan regresi linier sederhana pada tabel berikut ini :

Tabel 3 Coefficients<sup>a</sup>

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		

(Constant)	663.179	16.696		39.721	.000
pendapatan (Rp)	.066	.018	.470	3.686	.001

a. Dependent Variable: volume bongkarmuat

Persamaan regresi linier sederhana, yaitu :

$$Y = 663.179 + 0,066 x$$

Sehingga dapat diinterpretasikan bahwa jika terjadi kenaikan satu satuan untuk x, maka pendapatan TKBM menjadi 0,066 atau sebesar 6

#### E. Uji T

Jika ingin mengetahui pengaruh volume bongkar dan muat terhadap pendapatan TKBM di Pelabuhan Sorong, maka berdasarkan hasil olah data dapat diperhatikan tabel 3. Berdasarkan tabel 3 nilai signifikansi < 0,05 yakni 0,01 dengan demikian dapat disimpulkan bahwa volume bongkar muat kapal (variable y) berpengaruh terhadap pendapatan tenaga kerja bongkar muat (variable x) di Pelabuhan Sorong, sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis H<sub>1</sub> diterima dan menolak hipotesis H<sub>0</sub>.

Jika menyimpulkan bahwa ada pengaruh atau tidak ada pengaruh berdasarkan kolom t pada tabel 1, maka dapat diinterpretasikan sebagai berikut :

$$\text{Nilai df} = n - 1 ; 50 - 1 = 49$$

$$\text{Nilai } t_{\text{tabel}} = 1.677$$

Penentuan pengambilan keputusan bahwa ada pengaruh atau tidak ada pengaruh jika  $t_{\text{hitung}} > t_{\text{tabel}}$  (ada pengaruh); jika  $t_{\text{hitung}} < t_{\text{tabel}}$  (tidak ada pengaruh)

Berdasarkan hasil olah dapat dinyatakan bahwa nilai  $t_{\text{hitung}} > t_{\text{tabel}}$  ( $3.686 > 1.677$ ) dengan demikian maka dapat disimpulkan bahwa volume bongkar muat kapal (variable y) berpengaruh terhadap pendapatan tenaga kerja bongkar muat (variable x) di Pelabuhan Sorong, sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis H<sub>1</sub> diterima dan menolak hipotesis H<sub>0</sub>.

#### F. Uji Determinasi R<sup>2</sup>

Tabel 4 Model Summary<sup>b</sup>

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.470 <sup>a</sup>	.221	.204	48.130

a. Predictors: (Constant), pendapatan (Rp)

b. Dependent Variable: volume bongkarmuat

Berdasarkan tabel 2 terlihat bahwa nilai R square sebesar 0,221 yang dapat diinterpretasikan bahwa pendapatan TKBM dapat menjelaskan dari aspek volume bongkar muat kapal sebesar 0,221 atau 22,1% , sedangkan sisanya 77,7% dapat dijelaskan oleh variable lain yang tidak diteliti.

#### KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa volume bongkar muat kapal (variable y) berpengaruh terhadap pendapatan tenaga kerja bongkar muat (variable x) di Pelabuhan Sorong, sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis  $H_1$  diterima dan menolak hipotesis  $H_0$ . sedangkan bahwa nilai R square sebesar 0,221 yang dapat diinterpretasikan bahwa pendapatan TKBM dapat menjelaskan dari aspek volume bongkar muat kapal sebesar 0,221 atau 22,1% , sedangkan sisanya 77,7% dapat dijelaskan oleh variable lain yang tidak diteliti.

#### DAFTAR PUSTAKA

- D. Antoro, P. Pelayaran, P. Atlantic, and S. Company, "FAKTOR-FAKTOR PENYEBAB RENDAHNYA FUNGSI SHIP CRANE TERHADAP PROSES BONGKAR MUAT MV . MADISON," vol. 8, no. 1, pp. 1745–1759, 2017.
- Dwi Antoro, Purwantono, and Dawata Afnan, "FAKTOR-FAKTOR PENYEBAB RENDAHNYA FUNGSI SHIP CRANE TERHADAP PROSES BONGKAR MUAT MV. MADISON," *Din. Bahari*, vol. 8, no. 1, 2017, doi: 10.46484/db.v8i1.54.
- N. Hanum, "Analisis Pengaruh Pendapatan Terhadap Perilaku Konsumsi Mahasiswa Universitas Samudra di Kota Langsa," vol. 1, no. 2, pp. 107–116, 2017.
- A. B. Prasetyo and B. A. Setiono, "Pengaruh Covid-19 Terhadap Produktivitas Bongkar Muat di BUP PT. DABN Cabang Probolinggo," *J. Apl. PELAYARAN DAN KEPELABUHANAN*, vol. 11, no. 1, 2020, doi: 10.30649/japk.v11i1.63.
- D. Sugiyono, *Metode penelitian kuantitatif kualitatif dan R&D*. 2010.
- C. Chairunnisa and S. Sunarto, "Kajian Evaluasi Kinerja Pelayanan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Kendari," *War. Penelit. Perhub.*, vol. 24, no. 5, 2019, doi: 10.25104/warlit.v24i5.1029.
- F. Indriastiwi, "Pengaruh Peningkatan Produktivitas Bongkar Muat Barang Terhadap Turn Round Time (TRT) Kapal di Pelabuhan Gresik," *J. Penelit. Transp. Laut*, vol. 16, no. 4, 2020, doi: 10.25104/transla.v16i4.36.
- J. Malisan, "Pengaruh Pelayanan Kapal dan Barang Terhadap Kinerja Produktivitas Bongkar

Muat Pelabuhan Sunda Kelapa," *J. Penelit. Transp. Laut*, vol. 16, no. 2, 2020, doi: 10.25104/transla.v16i2.43.

S. E. Mm, "PENGARUH PELAYANAN KAPAL , DAN KEGIATAN BONGKAR / MUAT TERHADAP OPTIMALISASI INTEGRATED PORT TIME ( IPT ) DI PT VARIA USAHA".

N. Nasril, "Kinerja Pelayanan Kapal dan Kegiatan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Tilamuta Gorontalo," *J. Penelit. Transp. Laut*, vol. 18, no. 1, 2020, doi: 10.25104/transla.v18i1.1400.

P. Fasilitas and D. A. N. Sarana, "Dampaknya Terhadap Peningkatan Kinerja Kapal Di Pt . Pelindo li ( Persero ) Cabang Sunda Kelapa," *J. Bisnis dan Manaj.*, vol. 12, no. 3, 2018.

Herry Gianto, Drs, MSc., Arso Martopo Capt. 1990. *Pensoperasian Pelabuhan Laut*. BPLP Semarang, Semarang.

Nurlaila Hanum, 2017, Analisis Pengaruh Pendapatan Terhadap Perilaku Konsumsi Mahasiswa Universitas Samudra di Kota Langsa, *JURNAL SAMUDRA EKONOMIKA*, VOL. 1, NO. 2 OKTOBER 2017

Mardiasmo, 2003. *Perpajakan*. Yogyakarta: Andi Yogyakarta. ML Palumar, Intisari Muat Bonskar di Kapal Niaga, Yayasan Pendidikan "Djadajat", Jakarta.

Supartini, 2008, Aktivitas Bongkar Muat Barang di Pelabuhan oleh Perusahaan Bongkar Muat (PBM), *Jurnal Ilmiah Bahari* Vo. VIII.