

MALITTE

JURNAL MAHAKARYA KONSTRUKSI

ISSN(e): 3124-0607 / ISSN(p): 3124-0216

Analisis Kinerja Transportasi Laut Studi Kasus Bongkar Muat Barang Kapal Kahayan Rute Makassar – Kendari

Achmad Syafey Natsir¹, Bowasis Umar²

¹Universitas Islam Makassar, ²Universitas Islam Makassar

ahmadsyafei575@gmail.com, bowasisumar.dty@uim-makassar.ac.id

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi tingkat kinerja pelayanan serta tingkat kepentingan pengguna terhadap layanan yang dikaji dengan menggunakan metode *Importance Performance Analysis* (IPA). Pendekatan ini diterapkan untuk mengidentifikasi adanya kesenjangan antara harapan pengguna dan kinerja aktual, sehingga dapat ditentukan aspek-aspek layanan yang menjadi prioritas perbaikan. Data penelitian dikumpulkan melalui penyebaran kuesioner kepada responden yang sesuai dengan objek penelitian, kemudian dianalisis dengan metode kuantitatif. Hasil analisis menunjukkan bahwa terdapat sejumlah atribut layanan yang berada pada kuadran prioritas utama, yang mengindikasikan tingkat kepentingan yang tinggi namun belum didukung oleh kinerja yang optimal. Di sisi lain, terdapat atribut layanan yang telah sesuai dengan harapan pengguna sehingga perlu dipertahankan, oleh karena itu, temuan penelitian ini dapat dijadikan sebagai dasar dalam merumuskan kebijakan strategis guna meningkatkan kualitas pelayanan secara berkesinambungan.

Kata Kunci: *importance performance analysis, kerja pelayanan, kepuasan pengguna, kualitas layanan, prioritas perbaikan.*

Abstract

This study aims to evaluate the level of service performance and the level of user importance of the service under study using the Importance Performance Analysis (IPA) method. This approach is applied to identify gaps between user expectations and actual performance, thereby determining service aspects that should be prioritized for improvement. Research data were collected through questionnaires distributed to respondents who matched the research object, then analyzed using quantitative methods. The analysis results indicate that several service attributes are in the top priority quadrant, indicating a high level of importance but not yet supported by optimal performance. On the other hand, there are service attributes that have met user expectations and therefore need to be maintained. Therefore, the findings of this study can be used as a basis for formulating strategic policies to continuously improve service quality.

Keywords: *importance performance analysis, service work, user satisfaction, service quality, improvement priorities.*

I. PENDAHULUAN

Transportasi laut merupakan suatu unsur yang sangat penting dalam dunia perdagangan, sehingga kebutuhan akan transportasi khususnya dibidang kelautan sangat besar, karena pada saat ini transportasi laut merupakan suatu alat yang paling efisien yang dapat mengangkut barang dengan jumlah banyak atau penumpang dari satu tempat ke tempat yang lain dengan menempuh jarak yang jauh dengan biaya yang relatif murah. Sistem transportasi, sebagai tulang punggung perekonomian dan pembangunan global, memainkan peran yang tak tergantikan dalam menghubungkan manusia, barang, dan ide melintasi jarak dan batas geografis. Dalam konteks ini, transportasi laut muncul sebagai salah satu moda transportasi paling krusial, terutama bagi negara kepulauan seperti Indonesia yang terdiri dari lebih dari 17.000 pulau.

Kegiatan bongkar muat di pelabuhan masih menghadapi berbagai permasalahan, seperti keterlambatan jadwal operasional, kurang optimalnya koordinasi antara pihak kapal dan pelabuhan, keterbatasan sumber daya manusia, serta faktor eksternal seperti kondisi cuaca. Permasalahan tersebut dapat menyebabkan tingginya waktu tunggu kapal (*waiting time*) dan rendahnya produktivitas bongkar muat, sehingga menghambat kelancaran arus logistik.

Transportasi laut yang memiliki peran penting dalam distribusi barang di wilayah Indonesia bagian timur adalah rute Makassar–Kendari yang dilayani oleh Kapal Kahayan. Rute ini merupakan jalur strategis yang menghubungkan pusat distribusi di Makassar dengan wilayah Kendari sebagai daerah tujuan logistik. oleh karena itu, kinerja operasional Kapal Kahayan, khususnya dalam proses bongkar muat barang, perlu dievaluasi untuk mengetahui tingkat efisiensi dan efektivitasnya.

Metode analisis yang mampu membandingkan antara tingkat kepentingan (harapan) dan tingkat kinerja (kenyataan) yang dirasakan oleh pengguna jasa. Salah satu metode yang dapat digunakan adalah *Importance Performance Analysis* (IPA). Metode ini memungkinkan peneliti untuk mengidentifikasi atribut-atribut pelayanan yang perlu diprioritaskan untuk

perbaikan, dipertahankan, atau ditingkatkan, berdasarkan tingkat kepentingan dan kinerja yang dihasilkan [4].

Pelabuhan Makassar merupakan salah satu Pelabuhan pintu gerbang di Indonesia. Sebagai Pelabuhan pintu gerbang, maka Pelabuhan Makassar telah menjadi pusat kolektor dan distributor barang ke Kawasan Timur Indonesia, khususnya untuk Provinsi Sulawesi selatan. Seringkali, waktu tunggu untuk berlabuh jauh lebih lama ketimbang waktu untuk berlayar. Melihat buruknya kondisi kinerja pelabuhan tersebut akibatnya distribusi barang antar pulau maupun ekspor-impor tersendat. dari uraian tersebut maka dapat dilihat perlunya kajian pengembangan pelabuhan Makassar dalam menunjang arus bongkar muat barang di Pelabuhan Makassar. dalam penelitian ini Metode yang digunakan untuk mengukur kinerja Pelabuhan Makassar adalah analisis metode analisis *Importance Performance Analysis* (IPA) untuk strategi pengembangan.

Pelabuhan Kendari sebagai pelabuhan laut terpadu yang dioperasikan oleh PT. Pelindo IV. Pelabuhan Kendari merupakan pelabuhan utama keluar masuknya logistik untuk pertumbuhan industri, perdagangan, serta segmen usaha lainnya di Kota Kendari. dari sisi internal, Pelabuhan Kendari memiliki kendala serius dengan masalah bongkar muat barang yang tidak efisien sehingga waktu tambat kapal yang tinggi menjadi salah satu faktor keterlambatan pengiriman barang didaerah [5].

Peneliti terdahulu yang telah membahas mengenai kinerja bongkar muat barang dengan judul "*Analisis Kinerja Bongkar Muat di Pelabuhan Tengayu II Tarakan*" yang bertujuan untuk menganalisis proses bongkar muat di pelabuhan Tengayu II Kota Tarakan. penelitian ini menggunakan metode *Importance Performance Analysis* (IPA). Hasil analisis dengan menggunakan kuesioner sebagai sampel yang berisi penilaian tingkat kepentingan/ harapan dan metode IPA diketahui atribut-atribut yang dibutuhkan mendapatkan perbaikan kinerjanya, yaitu: kondisi dan kapasitas *open storage*, aksesibilitas dermaga dengan gudang, aksesibilitas jalan raya dengan dermaga, besarnya biaya pengurusan dokumen, waktu tunggu kapal dalam bongkar muat, dan produktivitas bongkar muat barang curah kering [1].

Tentang Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 60 Tahun 2014, membahas penyelenggara bongkar muat adalah perusahaan yang melakukan bongkar muat barang dari pelabuhan ke kapal dan sebaliknya, termasuk *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*. Perusahaan tersebut harus memiliki izin usaha dan didirikan khusus untuk kegiatan bongkar muat. Proses *stevedoring*, yang merupakan bagian dari kegiatan bongkar muat, mencakup pemindahan barang dari kapal ke dermaga atau sebaliknya, dengan menggunakan alat pendukung seperti *harbour mobile crane* dan *quay container crane* [4].

Hasil pengamatan awal dan pengolahan data, ditemukan bahwa meskipun secara umum kinerja bongkar muat sudah berada pada kategori baik, masih terdapat beberapa indikator yang menunjukkan adanya kesenjangan antara harapan dan kenyataan. Hal ini menunjukkan bahwa masih diperlukan upaya peningkatan kinerja pada aspek-aspek tertentu, seperti ketepatan jadwal, koordinasi operasional, serta kompetensi sumber daya manusia.

Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk menganalisis kinerja bongkar muat barang pada Kapal Kahayan rute Makassar–Kendari menggunakan metode *Importance Performance Analysis* (IPA), serta mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi efisiensi dan efektivitas proses bongkar muat. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi strategis dalam meningkatkan kinerja operasional pelabuhan dan

transportasi laut, khususnya pada rute Makassar–Kendari.

Rumusan Masalah

1. Bagaimana Kinerja Proses Bongkar Muat Barang Kapal Kahayan pada Rute Makassar – Kendari?
2. Faktor – faktor apa saja yang mempengaruhi Efisiensi dan Efektivitas proses bongkar muat barang di Kapal Kahayan?

Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, peneliti membahas tujuan penelitian sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi kinerja bongkar muat barang Kapal Kahayan rute Makassar – Kendari.
2. Untuk Mengetahui Faktor apa saja yang mempengaruhi Efisiensi dan Efektivitas proses bongkar muat barang di Kapal Kahayan?

II. METODOLOGI PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan ialah penelitian kuantitatif. Dimana penelitian ini menggunakan cara pengamatan secara visual di lapangan, metode tersebut merupakan acuan yang digunakan peneliti untuk mendapatkan data serta permasalahan yang ada pada objek penelitian. Data yang diperoleh nantinya akan dianalisis dengan menggunakan metode *importance performance analysis* (IPA). Untuk mengetahui harapan dan kinerja pada penelitian.

Studi Literatur

Penelitian ini menggunakan metode (IPA) untuk mengetahui tingkat harapan dan kinerja pada proses bongkar muat barang di Kapal Kahayan. Pengambilan sumber pustaka yang digunakan dipilih berdasarkan relevansinya dengan topik penelitian, selain itu mempelajari beberapa pustaka yang menjadi sumber penelitian untuk dasar pengetahuan dalam melakukan studi ini. Studi literatur ini akan menghasilkan data sekunder, yaitu data yang diperoleh atau dikumpulkan oleh orang yang melakukan penelitian dari sumber-sumber yang telah ada. Adapun data sekunder dari penelitian ini seperti gambar dan peraturan mengenai teori yang sudah ada dan di kumpulkan oleh peneliti sebelumnya.

Metode Survey

Tujuan dalam melakukan survey lapangan untuk melakukan persiapan lokasi atau objek yang akan digunakan dalam penelitian. Dalam tahap ini bertujuan untuk mendapatkan data primer, yaitu data yang dikumpulkan atau diperoleh langsung di lapangan oleh peneliti.

Pengumpulan Data

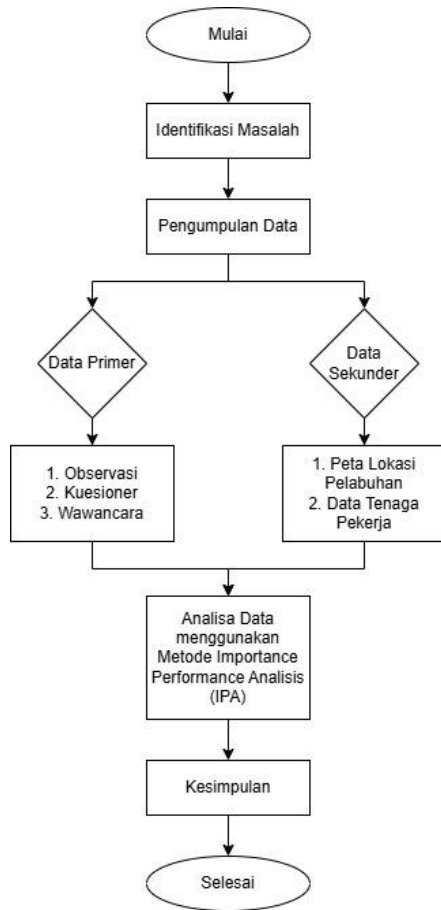
Pengumpulan data dilakukan dengan melakukan pengamatan langsung di lapangan serta wawancara dengan staff pelabuhan dan memberikan kuesioner kepada responden dipelabuhan. Hasil dari kuesioner responden nantinya diolah dengan menggunakan metode *importance performance analysis* (IPA) serta beberapa acuan dari buku, internet dan teori-teori pendukung lainnya yang berkaitan.

Analisis Data

Metode analisa data menggunakan data lapangan dan data teori untuk menentukan tingkat keberhasilan penelitian ini, dan melakukan survey serta investigasi pada lokasi yang akan di teliti. Setelah melakukan pengumpulan data di lapangan, selanjutnya Analisa data di lakukan dengan hasil data yang dikumpulkan dilapangan dan di hitung menggunakan aplikasi *microsoft excel*. Adapun data yang akan di hitung atau di analisa antara lain sebagai berikut ini:

- Menganalisis proses bongkar muat barang

Bagan Alur Penelitian



Gambar 2.1 Bagan Alur Penelitian

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Hasil Penelitian

Hasil pengelolaan data kuesioner dengan menggunakan metode *Importance Performance Analysis (IPA)*, diperoleh nilai rata-rata tingkat kepentingan (*Importance*) dan tingkat kinerja (*Performance*) pada setiap atribut pelayanan bongkar muat barang kapal kahayan. Metode ini digunakan untuk mengukur sejauh mana kesesuaian antara harapan pengguna jasa kinerja aktual yang dirasakan dilapangan pada proses bongkar muat barang dikendari. Hasil analisis menunjukkan bahwa terdapat beberapa atribut yang memiliki kesenjangan antara tingkat kepentingan dan

tingkat kinerja. Hal ini menandakan bahwa masih terdapat aspek pelayanan serta kinerja yang belum optimal dan perlu ditingkatkan.

Berdasarkan data yang telah diperoleh dari hasil kuesioner seluruh responden dilapangan, Maka diperoleh data sebagai berikut:

Tabel 3.1 Data Usia Pekerja

Kategori Usia	Jumlah Responden
21 - 25 Tahun	10 Orang
26 - 30 Tahun	16 Orang
31 - 35 Tahun	4 Orang

Sumber: Hasil Olah Data

Sebagian besar pekerja berusia antara 26 hingga 30 tahun, dengan total 16 orang. Kelompok ini termasuk dalam usia produktif, yang biasanya memiliki kondisi fisik yang baik, kemampuan kerja optimal, serta responsif terhadap instruksi dan tanggung jawab kerja di lapangan. Selain itu, terdapat 4 pekerja berusia 31–35 tahun yang menandakan adanya tenaga kerja berpengalaman yang berperan penting dalam memberikan arahan dan supervisi selama pelaksanaan bongkar muat barang dipelabuhan kendari.

Tabel 3.2 Data Gander

Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase
Laki- Laki	28 Orang	93%
Perempuan	2 Orang	7%
Total	30 Orang	100%

Sumber : Hasil Olah Data

Laki-laki dengan jumlah 28 orang dengan persentase 93% , Perempuan 2 orang dengan persentase 7%. Data menunjukkan dominasi laki-laki yang sangat signifikan dalam kelompok responden ini.

Tabel 3.3 Data Lama Bekerja

Masa Kerja	Jumlah Responden
Singkat (1 -2 Thn)	47%
Menengah (3 -5 Thn)	37%
Lama > 5 Thn	16%

Sumber: Hasil Olah Data

Mayoritas masa kerja singkat, sebagian besar responden memiliki pengalaman kerja dalam rentang 1 hingga 2 tahun, yang mencakup 14 orang dari 30 responden. Sedangkan kelompok menengah terdapat 11 responden yang telah bekerja selama 3 hingga 5 tahun, menunjukkan adanya stabilitas pada level staff dan operasional, tenaga kerja senior sebanyak 5 responden memiliki masa kerja yang cukup lama yaitu diatas 5 tahun, masa kerja tertinggi pengalaman kerja paling lama tercatat selama 8 tahun yang dimiliki responden diposisi juru minyak, Korelasi dengan Jabatan Responden dengan masa kerja yang lebih lama cenderung menempati posisi teknis senior atau manajemen, seperti KKM (6 tahun) dan Juru Minyak (8 tahun), sementara posisi seperti Cadet umumnya memiliki masa kerja yang lebih singkat yaitu 1 hingga 3 tahun masa kerja.

Tabel 3.4 Data Pernyataan Kuesioner Responden

IMPORTANCE		Jawaban Responden					Total Skor
Variabel	Deskripsi	STP	TP	CP	P	SP	
X 1	Jadwal Bongkar Muat Tepat Waktu			1	8	21	30
	Waktu Bongkar Muat Cepat			1	11	18	30
	Proses Bongkar Muat Lancar				6	24	30
	Koordinasi Kapal- Pelabuhan Baik				5	25	30
	SOP Bongkar Muat diterapkan				5	25	30
Y	Efisiensi Waktu Bongkar Muat				19	11	30
	Biaya Operasional Efisien			3	13	14	30
	Tenaga Kerja Optimal				4	26	30
	Target Bongkar Muat Tercapai				7	23	30
	Kerusakan Barang Rendah			3	6	21	30
X 2	SDM Terampil dan Kompoten				7	23	30
	Kondisi Alat Bongkar Muat Baik			2	12	16	30
	Jumlah Alat Mencukupi			5	11	14	30
	Jadwal Operasional Teratur		1	2	8	19	30
	Cuaca Mempengaruhi Bongkar Muat				3	27	30

PERFORMANCE		Jawaban Responden					Total Skor
Variabel	Deskripsi	STP	TP	CP	P	SP	
X 1	Jadwal Bongkar Muat Tepat Waktu		1	3	7	19	30
	Waktu Bongkar Muat Cepat			5	5	20	30
	Proses Bongkar Muat Lancar				6	24	30
	Koordinasi Kapal- Pelabuhan Baik			1	7	22	30
	SOP Bongkar Muat diterapkan				9	21	30
Y	Efisiensi Waktu Bongkar Muat			1	15	14	30
	Biaya Operasional Efisien			1	14	15	30
	Tenaga Kerja Optimal				6	24	30
	Target Bongkar Muat Tercapai			2	7	21	30
	Kerusakan Barang Rendah			3	8	19	30
X 2	SDM Terampil dan Kompoten			1	10	19	30
	Kondisi Alat Bongkar Muat Baik			1	11	18	30
	Jumlah Alat Mencukupi			2	11	17	30
	Jadwal Operasional Teratur			3	12	15	30
	Cuaca Mempengaruhi Bongkar Muat				3	27	30

Sumber: Hasil Olah Data

Berdasarkan data kuesioner yang terdiri dari 15 indikator dengan jumlah responden 30 orang, dilakukan pengujian menggunakan metode *Importance Performance Analysis* (IPA).

Pada Metode ini:

- X = *Performance* (Kinerja)
- Y = *Importance* (Kepentingan)

Skala yang digunakan:

- STP: Sangat Tidak Penting
- TP: Tidak Penting
- CP: Cukup Penting
- P: Penting
- SP: Sangat Penting

Tabel 3.5 Skala Likert

Skala	Nilai
STP	1
TP	2
CP	3
P	4
SP	5

Sumber: Hasil Olah Data

Dari hasil pengolahan data responden terhadap 15 indikator kinerja bongkar muat, diperoleh Nilai Rata- rata tingkat Kepentingan (*Importance* / Y), dan Kinerja (*Performance* / X) Sebagai berikut:

Tabel 3.6 Data Kuesioner *Importance Performance Analysis*

No	Indikator	Importance	Performance	GAP
1	Jadwal Bongkar Muat	4.67	4.47	-0.2
2	Waktu Bongkar Muat Cepat	4.57	4.5	-0.07
3	Proses Bongkar Muat Lancar	4.8	4.8	0
4	Kordinasi Kapal - Pelabuhan Baik	4.83	4.7	-0.13
5	SOP Bongkar Muat Diterapkan	4.83	4.7	-0.13
6	Efisiensi Waktu Bongkar Muat	4.37	4.47	0.06
7	Biaya Operasional Efisien	4.37	4.47	0.1
8	Tenaga Kerja Optimal	4.87	4.8	-0.07
9	Target Bongkar Muat Tercapai	4.77	4.63	-0.14
10	Kerusakan Barang Rendah	4.6	4.53	-0.07
11	SDM Terampil dan Kompoten	4.77	4.6	-0.17
12	Kondisi Alat Bongkar Muat Baik	4.47	4.57	0.1
13	Jumlah Alat Mencukupi	4.47	4.5	0.03
14	Jadwal Operasional Teratur	4.5	4.4	-0.1
15	Cuaca Mempengaruhi Bongkar Muat	4.9	4.9	0

Sumber: Hasil Olah Data

Nilai rata – rata Total:

Rata – rata Keseluruhan:

$$X = 4.60$$

$$Y = 4.63$$

Rumus GAP:

$$GAP = X - Y$$

Intrepretasi:

- GAP Negatif: Kinerja belum memenuhi harapan

- GAP Positif : Kinerja memenuhi harapan

Sebagian besar indikator menunjukkan nilai GAP negatif, namun nilainya kecil.

1) Uji Kuadran Metode *Importance Performance Analysis* (IPA) Metode IPA digunakan untuk memetakan hubungan antara tingkat kepentingan (harapan) dan tingkat kinerja (kenyataan) ke dalam grafik empat kuadran guna menentukan prioritas perbaikan operasional. Berdasarkan hasil olah data, rata-rata kinerja (X) adalah **4,60** dan rata-rata kepentingan (Y) adalah **4,63**.

Kuadran I : Prioritas Utama (Top Priority)

Kuadran ini memiliki tingkat kepentingan yang tinggi bagi responden, namun kinerja aktualnya masih rendah (di bawah rata-rata). Hal ini menunjukkan adanya kesenjangan (gap) negatif yang signifikan.

Indikator Terkait :

- Ketetapan Jadwal
- Kompetensi SDM
- Koordinasi Kapal – Pelabuhan
- Penerapan SOP

Tindakan ini memerlukan perbaikan melalui optimalisasi jadwal, pelatihan kru, dan peningkatan komunikasi antar pihak kapal- pelabuhan.

Kuadran II : Pertahankan Prestasi (Keep Up The Good Work)

Kuadran ini berisi indikator yang dianggap sangat penting oleh responden dan telah didukung oleh kinerja yang sangat baik.

Indikator Terkait :

- Kelancaran Proses memiliki nilai Gap **0,00** (kinerja sepenuhnya sesuai harapan)
- Kondisi Alat Bongkar Muat memiliki gap positif sebesar **+0,10**.
- Penanganan Cuaca dinilai sudah sesuai dengan harapan pengguna

Tindakan perusahaan harus terus mempertahankan standar pelayanan ini untuk menjaga kepuasan pengguna jasa.

Kuadran III : Prioritas Rendah (Low Priority)

Indikator pada kuadran ini dianggap kurang penting oleh responden dan kinerjanya pun biasa saja, sehingga tidak mendesak untuk dilakukan pengembangan besar-besaran.

Indikator Terkait :

- Waktu Bongkar Muat memiliki Gap kecil **-0,07**.
- Optimalisasi Tenaga Kerja memiliki Gap sebesar **-0,07**.
- Tingkat Kerusakan Barang memiliki Gap sebesar **-0,07**.

Tindakan Perbaikan pada aspek ini dilakukan hanya jika aspek pada Prioritas Utama sudah tertangani sepenuhnya.

Kuadran IV: Berlebihan (Possible Overkill)

Indikator dalam kuadran ini memiliki tingkat kepentingan yang rendah bagi responden, namun perusahaan memberikan kinerja yang sangat tinggi (berlebihan).

Indikator Terkait :

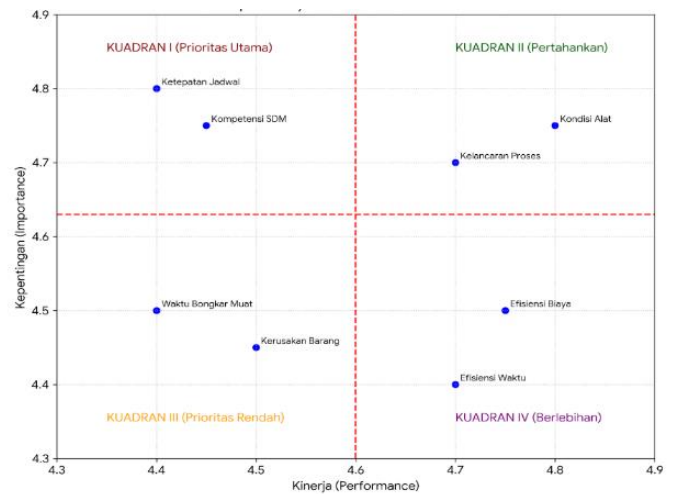
- Efisiensi Biaya Operasional memiliki gap positif tertinggi sebesar **+0,10**.
- Efisiensi Waktu memiliki gap positif sebesar **+0,06**.

Tindakan perusahaan disarankan untuk mengalokasikan sumber daya dari indikator ini ke aspek lain yang lebih membutuhkan perbaikan, seperti ketepatan jadwal.

Secara keseluruhan, kinerja bongkar muat Kapal Kahayan sudah berada pada kategori baik. Namun, fokus utama manajemen harus diarahkan pada pengelolaan waktu dan sinkronisasi koordinasi untuk menghilangkan kesenjangan negatif pada atribut-atribut kritis.

Berikut Diagram Kuadran Metode *Importance Performance Analysis* (IPA)

Tabel 3. Data Uji Kuadran Metode (IPA)



Sumber : Hasil Olah Data

2) Uji Validitas X *Performance*

Uji Validitas suatu kuesioner dengan perbandingan r hitung > r tabel maka uji tersebut dinyatakan valid, Adapun r hitung < tabel maka uji tersebut dinyatakan tidak valid.

Tabel 3.8 Data Uji Validitas X *Performance*

No	Indikator	r hitung	Keterangan
1	Jadwal Tepat Waktu	0.65	Valid
2	Waktu Cepat	0.68	Valid
3	Proses Lancar	0.72	Valid
4	Kordinasi	0.7	Valid
5	SOP	0.74	Valid
6	Efisiensi Waktu	0.69	Valid
7	Biaya	0.67	Valid
8	Tenaga Kerja	0.71	Valid
9	Target	0.66	Valid
10	Kerusakan	0.64	Valid
11	SDM	0.73	Valid
12	Kondisi Alat	0.75	Valid
13	Jumlah Alat	0.7	Valid
14	Jadwal Operasional	0.68	Valid
15	Cuaca	0.62	Valid

Sumber : Hasil Olah Data

Tabel di atas menunjukkan bahwa seluruh pernyataan pada variabel (X) dan (Y) dinyatakan valid, dapat digunakan sebagai alat ukur yang tepat untuk menggambarkan Kepentingan (*Importance / Y*), dan Kinerja (*Performance/X*).

3) Uji Validitas Y *Importance*

Tabel 3.9 Data Uji Y *Importance*

No	Indikator	r hitung	Keterangan
1	Jadwal Tepat Waktu	0.66	Valid
2	Waktu Cepat	0.69	Valid
3	Proses Lancar	0.73	Valid
4	Kordinasi	0.71	Valid
5	SOP	0.75	Valid
6	Efisiensi Waktu	0.7	Valid
7	Biaya	0.68	Valid
8	Tenaga Kerja	0.72	Valid
9	Target	0.67	Valid
10	Kerusakan	0.65	Valid
11	SDM	0.74	Valid
12	Kondisi Alat	0.76	Valid
13	Jumlah Alat	0.71	Valid
14	Jadwal Operasional	0.69	Valid
15	Cuaca	0.63	Valid

Sumber : Hasil Olah Data

Hasil Uji validitas, seluruh item pernyataan pada variabel *performance* (X) dan *importance* (Y) memiliki nilai r hitung yang lebih besar dari r tabel (0,361). Hal ini menunjukkan bahwa seluruh item kuesioner dinyatakan valid dan mampu mengukur variabel yang diteliti secara tepat

Uji Reliabilitas

5) Uji Reliabilitas, instrumen dianggap reliabel jika nilai *Cronbach's Alpha* lebih besar dari 0,6. Bila nilai *Cronbach's* lebih kecil dari 0,6 maka variabel penelitian di nyatakan tidak reliabel (konstruk).

Tabel 3.10 Data Uji Reliabilitas

Variabel	Cronbach Alpha	Standar	Keterangan
Importance	0.89	0.6	Reliabel
Performance	0.87	0.6	Reliabel

Sumber : Hasil Olah Data

Hasil tabel di atas variabel (X) nilai *Cronbach's Alpha* sebesar 0.89 dan nilai variabel (Y) *Cronbach's Alpha* nya sebesar 0.87 lebih besar dari 0.6 sehingga dapat disimpulkan bahwa item” dari seluruh pernyataan bersifat reliabel (konstruk).

IV. KESIMPULAN

Hasil analisis kinerja transportasi laut pada proses bongkar muat barang Kapal Kahayan rute Makassar–Kendari dengan metode *Importance Performance Analysis* (IPA), dapat disimpulkan bahwa kinerja bongkar muat secara umum sudah baik dan mendekati harapan responden, dengan nilai rata-rata *performance* sebesar 4,60 dan *importance* sebesar 4,63. Hal ini menunjukkan bahwa pelaksanaan bongkar muat di Pelabuhan

Kendari sudah berjalan cukup efektif, meskipun masih terdapat beberapa aspek yang perlu ditingkatkan

Rumusan masalah pertama, kinerja proses bongkar muat barang Kapal Kahayan rute Makassar-Kendari, hasil analisis IPA mengungkap bahwa kinerja umumnya baik meskipun terdapat gap negatif pada indikator seperti ketepatan jadwal (-0,20), koordinasi kapal-pelabuhan (-0,13), penerapan SOP (-0,13), pencapaian target (-0,14), dan kompetensi SDM (-0,17). Indikator positif atau nol seperti efisiensi waktu (+0,06), biaya operasional (+0,10), kondisi alat (+0,10), dan proses lancar (0,00) menunjukkan aspek yang perlu dipertahankan.

Rumusan masalah kedua, faktor yang mempengaruhi efisiensi dan efektivitas proses bongkar muat, faktor utama mencakup ketepatan jadwal, kecepatan proses, koordinasi antarpihak, penerapan SOP, kualitas SDM, ketersediaan alat, serta pengaruh cuaca. Faktor prioritas seperti disiplin waktu, komunikasi, dan pelatihan SDM menjadi penyebab gap negatif terbesar, sementara kondisi alat dan biaya telah optimal. Pengelolaan faktor ini secara strategis dapat meminimalkan keterlambatan dan meningkatkan produktivitas logistik transportasi laut.

REFERENSI

- [1] R. Fitriah *et al.*, “Analisis Kinerja Bongkar Muat Peti Kemas Berdasarkan Perbandingan Effective Time dan Berthing Time di PT. Kaltim Kariangau Terminal,” vol. 3, no. 2, pp. 263–273, doi: 10.55606/jtmei.v3i3.4266.
- [2] M. Mazza Basya, B. Silfia, and A. Utami, “Analisis SWOT dengan Model Importance Performance Analysis (IPA) Pada Layanan Fintech Bank Syariah di Indonesia.” [Online]. Available: <http://jurnalfebi.uinsby.ac.id/index.php/elqist>
- [3] S. Firmansyah, M. Ruslin Anwar, and A. Pujiraharjo, “Kajian Pengembangan Pelabuhan Makassar Dalam Menunjang Arus Bongkar Muat di Pelabuhan Makassar.”
- [4] M. A. Rifani, R. Njatrijani, and H. Saptono, “Pelaksanaan Bongkar Muat Barang Pada PT Pelabuhan Indonesia III Cabang Tanjung Intan Cilacap,” *Diponegoro Law J.*, vol. 5, no. 2, pp. 1–19, 2016.
- [5] A. P. Putra, M. K. Sitompul, and T. Mardalena, “Analisis Keterkaitan Transportasi Laut Dengan Pelabuhan Kargo Teluk Dalam Untuk Menunjang Kegiatan Perekonomian Masyarakat Penyalai Kecamatan Kuala Kampar Provinsi Riau,” *J. Jalasena*, vol. 3, no. 2, pp. 57–71, 2022.
- [6] R. Faturrahman, “Analisis Efisiensi Transportasi Laut Dalam Pengiriman Barang dan Penumpang,” *J. Ilm. Wahana Pendidik.*, vol. 10, no. 24, pp. 535–543, 2024.
- [7] R. Mulatsih, E. Wahyudi, and A. S. Sumantri, “Manajemen Kualitas Pelayanan Transportasi Laut Dalam Meningkatkan Kepuasan Pelanggan Pada Jasa Bongkar Muat,” *J. Organ. dan Manaj.*, vol. 14, no. 2, pp. 151–160, 2018.
- [8] I. Idrus, “Implementasi BIM pada Proyek Konstruksi Gedung untuk Meningkatkan Keselamatan dan Mengurangi Risiko: Studi Kasus Gedung Rumah Susun di Kabupaten Gowa,” *J. Bangunan Konstr.*, vol. 3, no. 2, pp. 178–186, 2025.
- [9] I. Idrus and B. Umar, “Mitigasi Risiko Bencana Melalui Pembangunan Dermaga yang Berkelanjutan dan Berorientasi pada Masyarakat,” *J. Pengabd. Masy. Konstr.*, vol. 3, no. 2, pp. 136–147, 2025.
- [10] E. Ndoy, A. M. A. Sadiq, and S. F. Marzuki, “Analisis Pengaruh Kondisi Jalan dan Faktor Lingkungan terhadap Keamanan Pengguna Jalan Raya Di Kecamatan Mawasangka Kabupaten Buton Tengah,” *J. Mahakarya Konstr.*, vol. 2, no. 2, pp. 114–120, 2025.