

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan dari pembahasan dan hasil penelitian dari bab sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan yaitu sebagai berikut:

1. Kegiatan bongkar curah kering dengan metode *truck lossing* di PT Pelabuhan Tanjung Priok Multi Purpose Terminal Cabang Banten prosesnya dimulai dari kapal sandar di dermaga, lalu muatan kapal ditumpahkan ke atas truk menggunakan alat bongkar muat, serta truk menuju *gate out* untuk menimbang muatan dan keluar pelabuhan. Sementara saat kegiatan muat, dimulai dari truk masuk pelabuhan melalui *gate in* dengan melakukan penimbangan, setelah itu truk menuju ke dermaga untuk memuat muatan ke dalam kapal menggunakan alat bongkar muat.
2. Hasil analisis kinerja bongkar muat curah kering menunjukkan bahwa nilai $T/G/H$ sebesar 119,4 ton/jam belum memenuhi standar dan dinilai kurang baik, karena hanya mencapai 53,03% dari standar yang ditetapkan senilai 225 ton/jam.
3. Hasil uji regresi linear sederhana didapatkan persamaan yaitu $Y = 9,476 + 0,402X$. Persamaan tersebut memiliki konstanta bernilai positif 9,476. Selanjutnya hipotesis dari hasil uji t memiliki hasil t hitung sebesar 6,532, yang berarti $t \text{ hitung} > t \text{ tabel}$ ($6,532 > 1,990$) sehingga *truck lossing* berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja bongkar muat curah kering di PT Pelabuhan Tanjung Priok Multi Purpose Terminal Cabang Banten. Kemudian dari pengujian koefisien determinasi dihasilkan nilai R Square sebesar 0,342. Memiliki arti variabel independen memberikan pengaruh kepada variabel dependen sebesar 34,2%, sementara sisanya 65,8% dipengaruhi oleh variabel lain.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil dan pembahasan, beberapa saran disampaikan sebagai berikut:

1. Pada saat kegiatan *truck lossing* dilakukan di akhir pekan atau hari libur hendaknya truk harus sudah tersedia dan siap di pelabuhan paling lambat 2 jam sebelum kegiatan *truck lossing* dimulai. Selain itu perlu saling memberikan informasi antara penanggung jawab *trucking* dan perusahaan bongkar muat terkait kondisi lalu lintas, seperti; titik apa saja yang terjadi kemacetan, alternatif jalur jika ada, serta *update* secara berkala posisi keberadaan truk.
2. Jika terjadi error pada sistem *gate* pelabuhan yang mengakibatkan antrian truk hingga 30 menit, dapat melakukan *bypass* dengan dasar berita acara yang ditanda tangani oleh penanggung jawab bongkar muat dan penanggung jawab *trucking*.
3. Perlu meningkatkan komunikasi antara perusahaan bongkar muat serta perusahaan *trucking* terkait daftar truk yang melakukan kegiatan bongkar muat, dimana penanggung jawab bongkar muat dapat melakukan konfirmasi kepada penanggung jawab *trucking* apakah semua truk yang sudah didaftarkan dapat melakukan kegiatan *truck lossing*. Sementara itu untuk penanggungjawab *trucking* hendaknya segera mencari pengganti truk jika terdapat truk yang tidak bisa melakukan kegiatan, dengan cara menghubungi perusahaan truk lain yang bersedia mengirimkan truknya, serta melakukan konfirmasi kepada penanggung jawab bongkar muat terkait penggantian truk tersebut.
4. Guna meminimalisir potensi gangguan pada alat bongkar muat *gantry luffing crane (GLC)*, selain melakukan pengecekan harian, perlu diterapkan langkah lanjutan berupa penggantian komponen *GLC* yang telah menunjukkan tanda-tanda kerusakan, tanpa harus menunggu alat benar-benar rusak. Dengan cara ini, gangguan pada alat bongkar muat

dapat diminimalisir, sehingga kegiatan bongkar muat dapat berjalan lancar dan kinerja bongkar muat meningkat.