

**TENAGA KERJA, PERALATAN BONGKAR MUAT LIFT ON/OFF, DAN EFEKTIVITAS  
LAPANGAN PENUMPUKAN TERHADAP PRODUKTIVITAS BONGKAR MUAT PETI KEMAS**

<sup>1)</sup>Bambang Suryantoro

<sup>2)</sup>Devita Wimpi Punama

<sup>3)</sup>Mudayat Haqi

<sup>1)</sup>STIE Kasih Bangsa Jakarta

<sup>2,3)</sup>STIA dan Manajemen Kepelabuhan Barunawati Surabaya

**ABSTRAK**

Sebagai perusahaan pelayaran yang memiliki begitu banyak peti kemas maka PT Salam Pasific Indonesia Lines menggunakan lapangan penumpukan (Depo) untuk menyimpan sementara peti kemas yang akan dimuat atau baru saja di bongkar dari pelabuhan, lapangan penumpukan adalah tempat penyimpanan sementara peti kemas, maka sangatlah penting pelayanan kegiatan bongkar muat dilapangan penumpukan untuk terus memperbaiki dan meningkatkan pelayanan dalam menangani pergerakan petikemas. Dalam meningkatkan produktivitas bongkar muat peti kemas di depo PT SPIL adalah dengan mengetahui pengaruh tenaga kerja, peralatan bongkar muat *lift on/off* dan efektivitas lapangan penumpukan terhadap produktivitas bongkar muat peti kemas. Salah satu cara yang digunakan dalam penelitian adalah penelitian kuantitatif, sampel dalam penelitian yang digunakan adalah laporan produktivitas bulanan selama 2 (dua) tahun Periode (Januari 2017-Desember 2018) dari 5 (lima) Depo PT SPIL yang diambil melalui teknik *sampling purposive*. Artinya apabila terjadi peningkatan pada tenaga kerja, peralatan bongkar muat *lift on/off* dan efektivitas lapangan penumpukan maka akan semakin meningkat pula produktivitas bongkar muat peti kemas di depo spil. Teknik analisis data dalam penelitian ini menggunakan metode analisis regresi linear berganda.

**Kata Kunci :** *Tenaga Kerja, Peralatan Bongkar Muat Lift On/Off, Efektivitas Lapangan Penumpukan, Produktivitas Bongkar Muat Peti Kemas*

**PENDAHULUAN**

Pelabuhan Tanjung Perak merupakan salah satu pelabuhan terbesar di Indonesia yang melayani kapal-kapal dengan jalur pelayaran internasional maupun domestik. Dengan tingkat kesibukan yang begitu padat, tentunya Pelabuhan Tanjung Perak membutuhkan sarana dan prasarana yang memadai untuk meningkatkan kualitas pelayanan baik itu untuk kapal itu sendiri maupun untuk muatan yang dibawa. Lapangan penumpukan adalah tempat penyimpanan sementara peti kemas sebelum dimuat maupun yang sudah dibongkar, sedangkan peti kemas adalah satu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkut muatan yang ada didalamnya. Mengingat fungsi lapangan penumpukan sendiri sebagai tempat penyimpanan sementara peti kemas, maka sangatlah penting pelayanan kegiatan bongkar muat dilapangan penumpukan untuk terus memperbaiki dan meningkatkan pelayanan dalam menangani pergerakan peti kemas kedalam maupun keluar lapangan penumpukan.

PT Salam Pasific Indonesia Lines adalah salah satu perusahaan pelayaran dalam negeri yang bergerak dalam industri jasa transportasi laut. Untuk menunjang kecepatan dan juga keamanan muatan dalam proses pengiriman, PT Salam Pasific Indonesia Lines menyediakan ribuan peti kemas yang tentunya membutuhkan lapangan penumpukan yang begitu luas. Sebagai perusahaan pelayaran yang memiliki begitu banyak peti kemas maka, PT Salam Pasific Indonesia Lines menggunakan lapangan penumpukan (Depo) untuk menyimpan sementara peti kemas yang akan dimuat atau baru saja dibongkar dari pelabuhan. Namun selama berada didalam lapangan penumpukan tentunya banyak kendala dan hambatan yang tentu saja mengganggu pergerakan peti kemas, seperti lamanya penumpukan selama berada didalam lapangan penumpukan yang disebabkan oleh tidak berfungsinya peralatan penunjang bongkar muat. Selain itu dengan luas lapangan penumpukan menjadi dilema besar memastikan semua peti kemas ditumpuk dalam kondisi yang baik sehingga peti kemas tidak rusak (bolong dan penyok) dan juga mudah untuk diangkat dari lapangan penumpukan karena terkadang *operator* peralatan tidak bisa untuk mengangkat peti kemas hal ini

dikarenakan letak posisinya yang sulit untuk dijangkau sehingga harus banyak mengangkat tumpukan peti kemas (*shifting*).

berdasarkan latar belakang masalah diatas, pokok masalah yang menjadi sasaran dalam penelitian ini adalah peranan tenaga kerja didukung dengan peralatan yang memadai serta penggunaan lapangan penumpukan yang efektif sangatlah berperan penting untuk kelancaran suatu kegiatan di lapangan penumpukan di depo pt salam pasific indonesia lines

tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui : (1) pengaruh secara parsial tenaga kerja terhadap produktivitas bongkar muat peti kemas. pengaruh secara parsial peralatan bongkar muat *lift on/off* terhadap produktivitas bongkar muat peti kemas. dan pengaruh secara parsial efektivitas lapangan penumpukan. Mengetahui secara simultan tenaga kerja, peralatan bongkar muat *lift on/off*, dan efektivitas lapangan penumpukan berpengaruh terhadap produktivitas bongkar muat peti kemas di depo pt salam pasific indonesia lines.

Manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah hasil penelitian ini diharapkan dapat berkontribusi untuk menambah informasi dan tambahan ilmu pengetahuan khususnya mengenai pengaruh tenaga kerja, peralatan bongkar muat *lift on/off*, dan efektivitas lapangan penumpukan terhadap produktivitas bongkar muat peti kemas di depo pt salam pasific indonesia lines.

## **LANDASAN TEORI DAN PENGEMBANGAN HIPOTESIS**

### ***Manajemen Pelabuhan***

#### **Pengertian Manajemen Pelabuhan**

Menurut Eko H.B. dan Raja Oloan S.G., (2017;49) pengertian manajemen pelabuhan secara fundamental meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan. Juga untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan atau barang, keselamatan berlayar, serta tempat perpindahan intra dan antar moda.

#### **Fungsi dan Peran Pelabuhan**

Berdasarkan Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang pelayaran, secara umum pelabuhan memiliki fungsi sebagai *link, interface, dan gateway*.

1. *Link* (mata rantai) yaitu pelabuhan merupakan salah satu mata rantai proses transportasi dari tempat asal barang ke tempat tujuan.
2. *Inteface* (titik temu) yaitu pelabuhan sebagai tempat pertemuan dua mode transportasi, misalnya transportasi laut dan transportasi darat.
3. *Gateway* (pintu gerbang) yaitu pelabuhan sebagai pintu gerbang suatu negara, dimana setiap kapal yang berkunjung harus mematuhi peraturan dan prosedur yang berlaku di daerah dimana pelabuhan tersebut berada.

Menurut pasal 4 bab II Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 tentang kepelabuhanan, pelabuhan memiliki peran sebagai :

1. Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya.
2. Pintu gerbang kegiatan perekonomian.
3. Tempat kegiatan alih moda transportasi.
4. Penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan.
5. Tempat distribusi, produksi, dan konsolidasi muatan atau barang dan mewujudkan wawasan nusantara dan kedaulatan Negara.

#### **Pola Dasar Operasi Pelabuhan Umum**

Menurut Eko H.B. dan Raja Oloan S.G., (2017) pola dasar operasi pelabuhan adalah sebagai berikut:

1. Aliran kapal memasuki pelabuhan dan berlabuh serta meninggalkan pelabuhan (*inward/outwards*)
2. Proses bongkar muat dari dermaga (*ship-rail*) ke dalam palkah atau *container-cell* dan sebaliknya dilakukan oleh petugas pelindo atau perusahaan bongkar muat

3. Proses pemindahan barang atau sebaliknya ke (dari) wilayah pergudangan atau wilayah lapangan penumpukan kontainer (*stacking at container yard*) atau pelabuhan. Sementara untuk jasa penerimaan dan pengiriman biasanya disediakan oleh pihak EMKL (ekspedisi muatan kapal laut) atau *freight-forwarder*.

### **Produktivitas Bongkar Muat Peti kemas**

#### **Pengertian Produktivitas**

Menurut Hasibuan (2012) produktivitas adalah meningkatnya *output* (hasil) yang sejalan dengan *input* (masukan). Jika produktivitas naik ini hanya dimungkinkan oleh adanya peningkatan efisiensi (waktu, bahan, tenaga) dan sistem kerja, teknik produksi dan adanya peningkatan keterampilan dari tenaga kerjanya

#### **Faktor-Faktor yang Berpengaruh terhadap Produktivitas Kerja**

Menurut Manullang, (2012) memberi penjelasan faktor-faktor yang dapat mempengaruhi produktivitas kerja adalah :

1. Keahlian, merupakan faktor penting dan harus dimiliki oleh pengawas pelaksana maupun pemimpin.
2. Pengalaman, faktor pengalaman sangat erat hubungannya dengan intelegensi, yaitu kesanggupan karyawan dalam menyelesaikan tugas-tugas tertentu dengan hasil yang tidak saja ditentukan oleh pengalaman tertentu tapi juga harus didukung oleh intelegensi.
3. Umur, umumnya karyawan yang sudah berumur lanjut mempunyai tenaga fisik relatif terbatas daripada karyawan yang masih muda karena fisiknya lebih kuat.
4. Keadaan fisik, keadaan fisik erat hubungannya dengan tugas yang dihadapi. Misalnya pekerjaan yang membutuhkan tenaga fisik.
5. Pendidikan, pendidikan sering dihubungkan dengan latihan-latihan yang umumnya menunjukkan kesanggupan kerja.
6. Bakat dan tempramen, mempunyai peranan penting dalam menunjang kesuksesan kerja. Bakat dan tempramen berhubungan dengan sifat-sifat khusus dari kepribadian seseorang dan dianggap bukan dipengaruhi oleh alam sekitar.

#### **Aspek-aspek Produktivitas Kerja**

Produktivitas kerja menurut Agustin (2014) mengatakan bahwa ada empat aspek yang menentukan besar kecilnya produktivitas kerja seseorang antara lain:

1. Keterampilan  
Dimana setiap pekerja ingin dengan segera menyelesaikan pekerjaannya dan memiliki motivasi untuk berkembang.
2. Kemampuan  
Berusaha meningkatkan kemampuan dan kualitas kerja.
3. Sikap  
Memiliki yang siap dan sigap serta loyalitas dalam bekerja.
4. Perilaku  
Dimana setiap pekerja selalu ingin meningkatkan hasil produksi dan setiap pekerja selalu bekerjasama dalam berbagai hal.

#### **Indikator Produktivitas Kerja**

Menurut Rony Salinding (2011), karakteristik kunci profil karyawan yang produktif. karakteristik yang dimaksud adalah sebagai berikut :

1. Lebih dari sekedar memenuhi kualifikasi pekerjaan.
2. Bermotivasi tinggi.
3. Mempunyai orientasi pekerjaan.
4. Dewasa.
5. Dapat bergaul dengan efektif.

### **Bongkar Muat**

Menurut Sasono (2012: 131), kegiatan bongkar muat adalah kegiatan membongkar barang-barang impor dan atau barang-barang antar pulau/interinsuler dari atas kapal dengan menggunakan *crane* dan *sling* kapal ke daratan terdekat di tepi kapal, yang lazim disebut dermaga, kemudian dari dermaga dengan menggunakan lori, *forklift* atau kereta dorong, dimasukkan dan ditata ke dalam gudang terdekat yang ditunjuk oleh administrator pelabuhan. Sementara kegiatan muat adalah kegiatan sebaliknya.

#### **Ruang Lingkup Pelaksanaan Bongkar Muat**

Menurut Suyono (2005: 310-311), Ruang lingkup pelaksanaan bongkar muat meliputi kegiatan:

1. *Stevedoring*  
*Stevedoring* adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truk atau sebaliknya.
2. *Cargodoring*  
*Cargodoring* adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali/jala-jala (*ex tackle*) di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan selanjutnya menyusun di gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.
3. *Receiving/Delivery*  
*Receiving/delivery* adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan/tempat penumpukan di gudang/lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.

#### **Istilah-Istilah Bongkar Muat**

Menurut Sasono (2012: 137-139) istilah-istilah bongkar muat adalah sebagai berikut:

“...Berikut istilah-istilah bongkar muat:

1. *Shifting* adalah memindahkan muatan di dalam palka yang sama atau ke palka yang berbeda, atau lewat darat.
2. *Lashing/Unlashing* adalah mengikat/memperkuat muatan atau sebaliknya melepaskan pengikat/penguat barang.
3. *Dunnaging* adalah memasang alas/pemisah muatan (*dunnage/sparation*).
4. *Sweeping* adalah mengumpulkan muatan-muatan yang tercecer.
5. *Bagging/Unbagging* adalah memasukkan muatan curah ke dalam karung atau sebaliknya.
6. *Restowage* adalah menyusun kembali ke muatan dalam palka.
7. *Sorting* adalah pekerjaan memilih/memisahkan muatan yang tercampur atau muatan yang rusak.
8. *Trimming* adalah meratakan muatan di dalam palka kapal.
9. *Cleaning* adalah pekerjaan membersihkan palka kapal.
10. *Overbrenge* (pindah lokasi) adalah memindahkan barang dari gudang/tempat penumpukan yang satu ke gudang/tempat penumpukan yang lain dalam daerah pelabuhan atau dari *ship side* ke gudang khusus.
11. Peralatan bongkar muat non mekanik adalah alat pokok penunjang pekerjaan bongkar muat yang meliputi jala-jala lambung kapal (*shipside net*), tali baja (*wire sling*), tali rami manila (*rope sling*), jala-jala lambung kapal (*wire net*), jala-jala manila (*rope net*), gerobak dorong, palet.
12. *Stevedore* adalah pelaksana, penyusun rencana dan pengendalian kegiatan bongkar muat di atas kapal.
13. *Quay supervisor* adalah petugas pengendali kegiatan operasional bongkar muat barang di dermaga dan pengawas kondisi barang sampai ke tempat penimbunan atau sebaliknya.
14. *Tally Clerk* adalah pelaksana yang melakukan perhitungan pencatatan jumlah, merek, dan kondisi setiap gerakan barang berdasarkan dokumen serta membuat laporan.
15. *Foreman* adalah pelaksana dan pengendali kegiatan operasional bongkar muat dari dan ke kapal sampai ke tempat penumpukan barang atau sebaliknya dan membuat laporan periodik hasil kegiatan bongkar muat.
16. *Mistry* adalah pelaksana perbaikan kemasan barang dalam kegiatan *stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving/delivery*.
17. *Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM)* adalah semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan setempat yang melakukan pekerjaan bongkar muat di pelabuhan...”

### Peti kemas

Menurut Suyono (2005) pengertian peti kemas adalah sebagai berikut Peti kemas (*container*) adalah satu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkut muatan yang ada di dalamnya. Filosofi di balik Peti kemas adalah membungkus atau membawa muatan dalam peti-peti yang sama dan membuat semua kendaraan dapat mengangkutnya sebagai satu kesatuan, baik kendaraan itu berupa kapal laut, kereta api, truk, atau angkutan lainnya, dan dapat membawanya secara cepat, aman, dan efisien atau bila mungkin, dari pintu ke pintu (*door to door*).

### Ukuran Peti kemas

Menurut Suyono (2005) ukuran Peti kemas adalah sebagai berikut Peti kemas memiliki ukuran yang sudah ditetapkan oleh Badan *Internasional Standard Organization* (ISO) antara lain:

- 1) *Container 20' Dry Freight (20 feet)*  
Ukuran luar : 20' (p) x 8' (l) x 8' 6" (t) atau  
: 6.058 x 2.438 x 2.591 m;  
Ukuran dalam : 5.919 x 2.340 x 2.380 m;  
Kapasitas : *Cubic Capacity* : 33 Cbm;  
*Pay Load* : 22.1 ton.
- 2) *Container 40' Dry Freight (40 feet)*  
Ukuran luar : 40' (p) x 8' (l) x 8' 6" (t) atau  
: 12.192 x 2.438 x 2.591 m;  
Ukuran dalam : 12.045 x 2.309 x 2.379 m;  
Kapasitas : *Cubic Capacity* : 67,3 Cbm;  
*Pay Load* : 27,396 ton.
- 3) *Container 40' High Cube Dry*  
Ukuran luar : 40' (p) x 8' (l) x 9' 6" (t) atau  
: 12.192 x 2.438 x 2.926 m;  
Ukuran dalam : 12.045 x 2.347 x 2.684 m;  
Kapasitas : *Cubic Capacity* : 76 Cbm;  
*Pay Load* : 29,6 ton.

Ukuran muatan dalam pembongkaran/pemuatan kapal Peti kemas dinyatakan dalam TEU (*twenty foot equivalent unit*). Oleh karena ukuran standar dari Peti kemas dimulai dari panjang 20 *feet*, maka satu Peti kemas 20' dinyatakan sebagai 1 TEU dan Peti kemas 40' dinyatakan sebagai 2 TEU's atau sering juga dinyatakan dalam FEU (*fourty foot equivalent unit*).

### Jenis Peti kemas

Jenis Peti kemas menurut Suyono (2005: 266-269) dibagi menjadi enam kelompok, yaitu:

- 1) *General Cargo*  
*General cargo container* adalah Peti kemas yang dipakai untuk mengangkut muatan umum (*general cargo*).
- 2) *Thermal*  
*Thermal container* adalah Peti kemas yang dilengkapi dengan pengatur suhu untuk muatan tertentu.
- 3) *Tank*  
*Tank container* adalah tangki yang ditempatkan dalam kerangka Peti kemas yang dipergunakan untuk muatan curah cair (*bulk liquid*) maupun gas (*bulk gas*).
- 4) *Dry bulk*  
*Dry bulk container* adalah *general cargo container* yang dipergunakan khusus untuk mengangkut muatan curah (*bulk cargo*).

5) *Platform*

*Platform container* adalah Peti kemas yang terdiri dari lantai dasar. Peti kemas yang termasuk jenis ini adalah *Flat rack container* yang terdiri dari lantai dasar dengan dinding di ujungnya dan *Platform based container* yang terdiri dari lantai dasar saja.

**Tenaga kerja**

**Pengertian tenaga kerja**

Menurut Undang-Undang No. 13 Tahun 2003 tentang ketenaga kerjaan menyatakan bahwa tenaga kerja ialah setiap orang yang dapat melakukan pekerjaan guna menghasilkan barang dan atau jasa baik untuk memenuhi suatu kebutuhan sendiri maupun untuk masyarakat.

**Pengertian Tenaga Operator**

Operator didefinisikan sebagai kemampuan/keahlian yang dimiliki pegawai perusahaan dalam bidang tertentu untuk mengoperasikan suatu alat. Menurut Nugroho Dwi (2015:5), "Pegawai perusahaan adalah tenaga kerja yang telah memenuhi syarat yang ditentukan, diangkat dan disertai tugas oleh perusahaan serta diberikan penghasilan dan tunjangan-tunjangan serta kesejahteraan lainnya yang berlaku di perusahaan". Kinerja operator sangatlah perlu, sebab dengan adanya kinerja ini akan diketahui seberapa jauh kemampuan mereka dalam melaksanakan tugas yang dibebankan kepadanya.

**Peralatan Bongkar Muat Lift On/Off**

**Definisi Peralatan**

Menurut Melayuonline (2007), peralatan adalah segala keperluan yang digunakan manusia untuk mengubah alam sekitarnya, termasuk dirinya sendiri dan orang lain dengan menciptakan alat-alat sebagai sarana dan prasarana. Oleh karena itu peralatan merupakan hasil dari teknologi yang diciptakan manusia untuk membuat sesuatu, memakai dan memeliharanya untuk menopang kebutuhan hidup manusia tersebut.

**Peralatan Bongkar Muat Lift On/Off**

Menurut Lasse (2014: 128), peralatan bongkar muat lift *on/off* adalah alat produksi yang berfungsi menjembatani kapal dengan terminal. Alat yang produktif memperpendek masa "parkir". Alat bongkar muat dan waktu kapal di pelabuhan berhubungan satu sama lain secara asimetris. Alat dapat menjadi sebab terhadap sesuatu akibat yakni waktu kapal di pelabuhan.

**Pengertian Lift on Lift Off**

Salah satu komponen penting dari dunia Peti kemas adalah *Lift on Lift Off*. Menurut (Triatmodjo, 2010) *Lift On* adalah kegiatan menaikkan kontainer keatas sarana pengangkut seperti keatas kapal (kegiatan ini ada di pelabuhan dalam rangka proses ekspor) dan keatas truk trailer (kegiatan di depo kontainer dalam rangka kegiatan ekspor). *Lift Off* adalah kegiatan menurunkan kontainer dari atas kapal (kegiatan ini di pelabuhan dalam rangka proses impor) dan dari atas truk trailer (kegiatan di depo kontainer dalam rangka impor).

**Jenis Peralatan Bongkar Muat Peti Kemas**

Beberapa jenis peralatan untuk membongkar memuat Peti kemas diantaranya meliputi *Ship to Shore (STS)/Container Crane, Harbour Mobile Crane (HMC), Rubber Tyred Gantry (RTG) Crane, Rail Mounted Gantry Crane (RMGC), Yard Tractor, Head truck* dan *Chasis/trailer, Reach Stacker, Forklift, Side loader, Top loader* dan lain sebagainya.

**Faktor-faktor yang Mempengaruhi Peralatan**

Pemeliharaan peralatan bongkar muat yang tepat pada tahap pelaksanaan kegiatan bongkar muat merupakan faktor penentu. Karena kesalahan pemeliharaan peralatan bongkar muat dapat berakibat terlambatnya (waktu yang terbuang) untuk pelaksanaan kegiatan tersebut dan mengakibatkan menurunnya produktivitas bongkar muat.

Beberapa faktor yang harus diperhatikan dalam pemeliharaan peralatan:

1. Fungsi yang akan dilaksanakan, peralatan yang digunakan disesuaikan dengan fungsinya terhadap pekerjaan.
2. Kapasitas peralatan, kesesuaian kapasitas pekerjaan dengan peralatan merupakan hal yang penting untuk meminimalisir kerusakan.
3. Cara pengoperasian, peralatan disesuaikan dengan mobilitas (arah gerak, kecepatan, siklus gerak dll) yang telah ditetapkan.
4. Jenis dan kekuatan tanah, kekuatan tanah serta jenis tanah juga mempengaruhi kondisi peralatan bongkar muat yang digunakan.

### ***Efektifitas lapangan penumpukan***

#### **Definisi Efektivitas**

Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (2005:284), Efektivitas berasal dari kata efektif yang artinya adanya akibat, pengaruh, dapat membawa hasil. Efektivitas artinya keefektifan yang berarti keadaan berpengaruh, keberhasilan, hal yang berkesan.

#### **Definisi Lapangan Penumpukan**

Menurut Lasse (2014: 228), depo adalah “Area diluar pelabuhan yang menyediakan layanan jasa pergudangan untuk menampung muatan peti kemas ekspor dan atau muatan impor pindahan (*overbrenge*) dari area pelabuhan”.

#### **Penanganan Kontainer di Lapangan Penumpukan**

Menurut Lasse (2007: 36-37) “Penanganan muatan peti kemas terdiri dari *ship operation, quay transfer operation, storage operation* dan *recieve/delivery operation*”. Kegiatan operasi Peti kemas yang meliputi kegiatan tersebut adalah sebagai berikut:

1. *Ship Operation* meliputi memuat dan membongkar peti kemas antara kapal dengan dermaga. Semua peti kemas yang masuk maupun keluar melalui operasi kapal, operasi kapal dengan alasan itu disebut juga sebagai “*dominate system*”.
2. Gerakan memindahkan peti kemas antara dermaga dengan lapangan penumpukan (*container yard*) disebut *Quay Transfer Operation* (QTO) berperan mengatur dan mengimbangi kecepatan operasi kapal. QTO sangat berpengaruh terhadap kecepatan memuat dan membongkar peti kemas dari ke dan dari atas kapal.
3. Peti kemas pada umumnya ditempatkan sementara di lapangan sambil menunggu penyelesaian dokumen, administrasi, dan formalitas lainnya. Karena lapangan dianggap sebagai gudang terbuka, maka kegiatan ini disebut *Storage Operation* yang berfungsi sebagai stok pengamanan antara operasi penyerahan/ penerimaan dengan operasi kapal.
4. *Receive/Delivery Operation* adalah kegiatan operasi penerimaan dan penyerahan peti kemas. Operasi ini menghubungkan terminal peti kemas dengan kendaraan angkutan jalan raya dan angkutan rel kereta api.

#### ***PT. Salam Pasific Indonesia Lines***

PT Salam Pasific Indonesia Lines mengawali usahanya pada tahun 1984 dengan bergerak di bidang *Shipping Line*, Sekitar tahun 1996 mengembangkan usaha dari angkutan *BreakBulk Cargo* menjadi angkutan yang lebih efisien dengan menggunakan *Container*. Sebagai bentuk komitmen kecepatan pengiriman barang PT Salam Pasific Indonesia Lines (SPIL) melengkapi berbagai jenis alat berat untuk memastikan kelancaran pelaksanaan kegiatan operasional, Dengan fasilitas operasional yang mendukung dan tenaga kerja yang handal, kami terus berkembang dan berpartisipasi untuk meningkatkan *service* dan kepuasan pelanggan.

#### ***Hipotesis***

Hipotesis adalah jawaban sementara terhadap tujuan penelitian yang diturunkan dari kerangka pemikiran yang telah dibuat. Menurut Muh. Fitrah dan Luthfiah (2017:128), “Hipotesis adalah sarana

penelitian yang penting di mana hasil dari tinjauan pustaka dijabarkan dengan tepat dugaan atau jawaban sementara tentang hasil penelitian antara dua atau lebih variabel yang diungkapkan dalam pernyataan yang dapat diuji dengan harapan atau keterangan empiris yang mungkin diperoleh”.

Berdasarkan konsep di atas maka hipotesis dari penelitian ini adalah:

- H<sub>1</sub>: Variabel Tenaga Kerja Berpengaruh secara parsial terhadap Produktivitas Bongkar Muat Peti kemas.
- H<sub>2</sub>: Variabel Peralatan Bongkar Muat *Lift On/Off* berpengaruh secara parsial terhadap Produktivitas Bongkar Muat Peti kemas.
- H<sub>3</sub>: Variabel Efektifitas Lapangan Penumpukan berpengaruh secara parsial terhadap Produktivitas Bongkar Muat Peti kemas.
- H<sub>4</sub>: Variabel Tenaga Kerja, Peralatan Bongkar Muat *Lift On/Off*, dan Efektifitas Lapangan Penumpukan berpengaruh secara simultan terhadap Produktivitas Bongkar Muat Peti kemas.

## METODE PENELITIAN

### *Jenis Penelitian*

Berdasarkan permasalahan dan tujuan penelitian yang telah dikemukakan diatas maka penelitian ini berusaha untuk mendapatkan informasi yang lengkap dan mendalam mengenai hubungan antara Tenaga Kerja, Peralatan Bongkar muat *Lift On/Off*, dan Efektivitas Lapangan Penumpukan terhadap Produktivitas Bongkar Muat Peti kemas di Depo PT Salam Pasific Indonesia Lines dengan menggunakan penelitian asosiatif/hubungan berdasarkan tingkat eksplanasi/penjelasan dan penelitian kuantitatif berdasarkan jenis data dan analisis.

### *Populasi dan Sampel*

Populasi dalam penelitian ini adalah Laporan Bulanan Produktivitas Bongkar Muat Depo PT Salam Pasific Indonesia Lines Tahun Januari 2017-Desember 2018. Berikut ini adalah depo yang digunakan sebagai tempat penelitian:

**Tabel 3.1**  
**Daftar Tempat Penelitian**

No	Tempat Penelitian	Jenis Depo
1	Depo Spil Japfa	Depo penumpukan untuk peti kemas Full dan Empty
2	Depo Spil Teluk bayur	Depo penumpukan untuk peti kemas Full dan Empty
3	Depo Spil Tambak Langon	Depo penumpukan untuk peti kemas Full dan Empty
4	Depo Spil Tanjung Batu 9	Depo penumpukan untuk peti kemas Full dan Empty
5	Depo Spil Tanjung Batu 4	Depo penumpukan untuk peti kemas Full dan Empty

Sumber: Data diolah, 2019

Secara keseluruhan dapat dilihat pada tabel diatas, sampel yang digunakan adalah 5 (lima) Depo PT SPIL (Periode Januari 2017-Desember 2018) yang menyediakan laporan produktivitas bulanan selama 2 (dua) tahun maka terdapat 120 (seratus dua puluh) sampel yang digunakan dalam penelitian.

### *Variabel Penelitian dan Definisi Operasional*

#### **Variabel penelitian**

Menurut Sugiyono (2009:60), “Variabel penelitian pada dasarnya adalah segala sesuatu yang berbentuk apa saja yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari sehingga diperoleh informasi tentang hal tersebut, kemudian ditarik kesimpulannya”. Atas dasar rumusan masalah dan metode analisis yang telah dijelaskan sebelumnya, maka variabel-variabel yang diidentifikasi dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:



1. Variabel Independen

“Variabel bebas adalah merupakan variabel yang mempengaruhi atau yang menjadi sebab perubahannya atau timbulnya variabel dependen (terikat).” (Sugiyono, 2013: 39). Dalam penelitian ini yang menjadi variabel bebas yaitu:

- a. Tenaga Kerja ( $X_1$ )
- b. Peralatan Bongkar Muat *lift on/off* ( $X_2$ )
- c. Efektivitas Lapangan Penumpukan ( $X_3$ ).

2. Variabel Dependen

Menurut Sugiyono (2009), “Variabel dependen (terikat) merupakan variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi sebab, karena adanya variabel bebas”. Variabel dependen (Y) pada penelitian ini adalah produktivitas bongkar muat peti kemas.

**Definisi Operasional Variabel**

Untuk mempermudah pengukuran terhadap variabel-variabel penelitian ini, maka akan dijelaskan definisi operasional variabel penelitian. Definisi operasional bertujuan menyatukan pengertian, agar tidak terjadi kesalah pahaman atau perbedaan pandangan dalam mendefinisikan variabel-variabel yang dianalisis. Secara lebih rinci definisi operasional variabel dalam penelitian ini dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 3.3 Definisi Operasional Variabel**

Jenis	Variabel	Konsep Variabel
Variabel Independen (X)	$X_1$ Tenaga Kerja	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Operator, Orang yang dalam bidang tertentu bekerja untuk mengoperasikan suatu alat untuk kegiatan bongkar muat.</li> <li>• <i>Foreman Depo</i>, memberi komando kepada operator <i>Reach Steacker</i>, <i>Side Loader</i> untuk melaksanakan bongkar atau muat di dalam lapangan penumpukan.</li> <li>• <i>Krani Interchange</i>, melayani pengeluaran kontainer <i>full</i> maupun <i>empty</i> serta melayani permintaan <i>container empty</i> untuk proses <i>Stuffing</i> dalam.</li> <li>• Admin SJC, Mencatat setiap pergerakan kontainer keluar masuk ke/dari depo.</li> <li>• <i>Gate In/Out</i>, memantau keluar masuknya kendaraan untuk menghindari kemacetan didalam depo.</li> <li>• <i>Security</i>, menjaga kelancaran lalu lintas dan keamanan serta menegakkan disiplin untuk menjaga keselamatan kerja.</li> </ul>
	$X_2$ Peralatan Bongkar muat <i>Lift on/off</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Reach Stacker</i>, alat yang digunakan Membongkar atau memuat dan menyusun Peti kemas.</li> <li>• <i>Side Container Loader</i>, Peralatan ini adalah jenis <i>forklift</i> untuk mengangkat Peti kemas kosong.</li> <li>• <i>Forklift</i>, Peralatan ini untuk Melakukan bongkar muat dalam tonase kecil.</li> </ul>
	$X_3$ Efektivitas Lapangan Penumpukan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sebagai tempat penumpukan sementara peti kemas didalam depo.</li> <li>• Sebagai tempat kegiatan <i>lift on lift off</i> dari truk chasis kemudian diletakkan diatas tumpukan dan disimpan dalam depo.</li> <li>• Sebagai tempat kegiatan <i>stuffing</i> dan <i>stripping</i> barang dari/ke dalam Peti kemas.</li> </ul>
Variabel Dependen	Y Produktivitas Bongkar muat Peti kemas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keterampilan.</li> <li>• Kemampuan.</li> <li>• sikap.</li> <li>• perilaku</li> </ul>

Sumber: Data diolah, 2019

**Metode Pengumpulan Data**

Pengumpulan data dalam penelitian ini dikumpulkan dengan menggunakan prosedur sebagai berikut:

1. Dokumentasi  
 Dokumentasi adalah cara yang dilakukan dengan menelaah dan mengkaji catatan/laporan dan dokumen-dokumen yang ada kaitannya dengan permasalahan yang diteliti. Dalam hal ini adalah mengenai Laporan Bulanan Produktivitas Bongkar Muat Peti kemas Periode Januari 2017–Desember 2018 di Depo PT Salam Pasific Indonesia Lines.
2. Studi Kepustakaan (*Library Research*)  
 Menurut Danang Sunyoto (2016:21), studi kepustakaan (*library research*) adalah:”... teknik pengumpulan data dengan mempelajari buku-buku yang ada hubungannya dengan obyek penelitian atau sumber-sumber lain yang mendukung penelitian”.

**Teknik Analisis Data**

Menurut Sugiyono (2016:147), “Analisis data adalah kegiatan setelah data dari seluruh responden atau data lain yang terkumpul”. Dalam penelitian ini, analisis data merupakan proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil dokumentasi dan studi kepustakaan (*library research*), dengan cara mengorganisasikan data ke dalam kategori, menjabarkan ke dalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, dan membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh penulis maupun pembaca.

Data Sekunder berupa data perusahaan laporan bulanan produktivitas depo PT SPI periode Januari 2017-Desember 2018 yang akan dianalisis menggunakan metode yaitu analisis regresi linear berganda yang didahului dengan melakukan uji asumsi dasar, uji asumsi klasik serta uji hipotesis. Dalam penelitian ini model persamaan dalam analisis regresi linear berganda yaitu sebagai berikut:

$$Y = \alpha + \beta_1X_1 + \beta_2X_2 + \beta_3X_3 + \epsilon$$

Keterangan:

- Y = Produktivitas Bongkar Muat Peti kemas
- $\alpha$  = Konstanta
- $\beta_1$  = Koefisien regresi tenaga kerja
- $\beta_2$  = Koefisien regresi peralatan bongkar muat *lift on/off*
- $\beta_3$  = Koefisien regresi efektivitas lapangan penumpukan
- X<sub>1</sub> = tenaga kerja
- X<sub>2</sub> = peralatan bongkar muat *lift on/off*
- X<sub>3</sub> = efektivitas lapangan penumpukan
- $\epsilon$  = Estimasi *error* dari masing-masing variabel

**HASIL DAN PEMBAHASAN**

**Analisis Regresi Linier Berganda**

Analisis regresi digunakan untuk mengetahui sejauh mana hubungan antara variabel bebas terhadap variabel terikat. Berdasarkan analisis regresi dengan menggunakan SPSS diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 4.5  
 Hasil Uji Regresi Linier Berganda

Model	B
(Constant)	-267,452
TENAGA KERJA (X1)	-47,707
PERALATAN B/M LOLO (X2)	901,939
EFEKTIVITAS LAP.PENUMPUKAN (X3)	266,514

Sumber: Data sekunder diolah dengan SPSS 22, 2019

Model persamaan regresi yang dapat dituliskan dari hasil tersebut dalam bentuk persamaan regresi sebagai berikut :

$$Y = -267,452 - 47,707 X_1 + 901,939 X_2 + 266,514 + \epsilon$$

Persamaan regresi tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut :

- Apabila nilai variabel yang terdiri dari Tenaga Kerja, Peralatan Bongkar Muat *Lift On/Off* dan efektivitas lapangan penumpukan mempunyai nilai nol, maka variabel Produktivitas Bongkar Muat mempunyai nilai sebesar -267,452 karena nilai konstanta menunjukkan nilai sebesar -267,452.
- Nilai koefisien Tenaga Kerja  $X_1$  sebesar -47,707 menunjukkan setiap peningkatan variabel Tenaga Kerja sebesar 1% maka Produktivitas Bongkar Muat Petikemas akan turun sebesar 47,707 dengan asumsi semua variabel lainnya konstan.
- Nilai koefisien Peralatan Bongkar Muat *Lift On/Off*  $X_2$  sebesar 901,939 menunjukkan setiap peningkatan variabel Peralatan Bongkar Muat *Lift On/Off* 1% maka Produktivitas Bongkar Muat Petikemas akan naik sebesar 901,939 dengan asumsi semua variabel lainnya konstan.
- Nilai koefisien Efektivitas Lapangan Penumpukan sebesar 266,514 menunjukkan setiap peningkatan bahwa variabel Efektivitas Lapangan Penumpukan sebesar 1% maka Produktivitas Bongkar Muat Petikemas akan naik sebesar 266,514 dengan asumsi semua variabel lainnya konstan.

### ***Pengujian Hipotesis***

#### **Uji Parsial (Uji t)**

Uji ini digunakan untuk mengetahui apakah dalam model regresi variabel independen secara parsial mempunyai hubungan yang signifikan terhadap variabel dependen. Berdasarkan hasil uji t analisis regresi dengan menggunakan SPSS diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 4.6  
Hasil Uji Parsial (Uji t)

No.	Model	$t_{hitung}$	Sig.
1	TENAGA KERJA (X1)	-0,636	0,526
2	PERALATAN B/M LOLO (X2)	12,500	0,000
3	EFEKTIVITAS LAP.PENUMPUKAN(X3)	9,910	0,000
$t_{tabel} = 1,98063 \{(df, \alpha/2) = (116, 0,05/2)\}$			

Sumber: Data sekunder diolah dengan SPSS 22, 2019

Berdasarkan hasil yang diolah SPSS 22 pada tabel 4.2 maka diketahui bahwa:

- Nilai dari  $t_{hitung} < t_{tabel}$  yaitu  $|-0,636| < 1,98063$  dengan tingkat signifikansi  $0,526 > 0,05$  ( $H_1$  ditolak) yang berarti bahwa variabel tenaga kerja tidak berpengaruh secara parsial terhadap produktivitas B/M Peti kemas.
- Nilai dari  $t_{hitung} > t_{tabel}$  yaitu  $12,500 > 1,98063$  dengan tingkat signifikansi  $0,000 < 0,05$  ( $H_2$  diterima) yang berarti bahwa variabel peralatan bongkar muat *lift on/off* berpengaruh secara parsial terhadap produktivitas B/M Peti kemas.
- Nilai dari  $t_{hitung} > t_{tabel}$  yaitu  $9,910 > 1,98063$  dengan tingkat signifikansi  $0,000 < 0,05$  ( $H_3$  diterima) yang berarti bahwa variabel efektivitas lapangan penumpukan berpengaruh secara parsial terhadap produktivitas B/M Peti kemas.

#### **Uji Simultan (Uji F)**

Uji ini digunakan untuk mengetahui apakah dalam model regresi variabel independen secara simultan mempunyai hubungan yang signifikan terhadap variabel dependen. Berdasarkan hasil uji F analisis regresi dengan menggunakan SPSS diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 4.7  
Hasil Uji Simultan (Uji F)

<b>F<sub>tabel</sub></b>	<b>F<sub>hitung</sub></b>	<b>Sig.</b>	<b>α</b>
2,68	453,784	0.000	0,05

Sumber: Data sekunder diolah dengan SPSS 22, 2019

Berdasarkan tabel 4.7 di atas, nilai dari  $F_{hitung} > F_{tabel}$  yaitu  $453,784 > 2,68$  dengan tingkat signifikansi  $0,000 < 0,05$  maka  $H_0$  ditolak yang berarti bahwa variabel tenaga kerja, peralatan bongkar muat *lift on lift off*, dan efektivitas lapangan penumpukan berpengaruh secara simultan terhadap produktivitas bongkar muat Peti kemas.

#### Koefisien korelasi dan determinasi

Pengukuran koefisien korelasi dan determinasi bertujuan untuk mengetahui besarnya korelasi dan hubungan variabel dari model regresi pada penelitian ini serta mengukur seberapa dekat garis regresi yang diestimasi terhadap data yang sebenarnya. Hal ini dapat dilihat melalui koefisien R dan  $R^2$ . Hasil pengukuran koefisien korelasi dan determinasi penelitian ini dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 4.8  
Hasil Perhitungan Uji Koefisiensi R dan  $R^2$

<b>R</b>	<b>Adjusted R Square</b>
0,960	0,919

Sumber: Data sekunder diolah dengan SPSS 22, 2019

Dari tabel 4.8 diatas, menunjukkan nilai dari koefisien korelasi (R) sebesar 0,960 yang berarti bahwa hubungan korelasi antara produktivitas bongkar muat peti kemas dengan tenaga kerja, peralatan bongkar muat *lift on/off*, dan efektivitas lapangan penumpukan adalah sangat kuat. Hal ini dapat dilihat pada tabel 3.6 tentang Pedoman untuk Memberikan Interpretasi Koefisien Korelasi.

Selain itu, dari perhitungan koefisien determinasi dengan bantuan SPSS, diketahui bahwa nilai koefisien determinasi (Adjusted R Square) adalah 0,919 atau sebesar 91,9%. Nilai ini menunjukkan bahwa variabel produktivitas bongkar muat Peti kemas dapat dijelaskan oleh variabel tenaga kerja, peralatan bongkar muat *lift on/off*, dan efektivitas lapangan penumpukan sebesar 91,9%, sisanya sebesar 8,1% dijelaskan oleh variabel lain di luar penelitian ini.

## PEMBAHASAN

Secara umum penelitian ini menunjukkan hasil yang memuaskan, masalah tenaga kerja, peralatan bongkar muat *lift on/off*, dan efektivitas lapangan penumpukan sangat penting untuk diperhatikan dalam rangka meningkatkan produktivitas bongkar muat Peti kemas karena ketiga variabel secara simultan memiliki hubungan yang signifikan terhadap produktivitas bongkar muat peti kemas.

Hal ini dibuktikan dari hasil penelitian yang menunjukkan bahwa nilai signifikan  $F_{hitung}$  453,784 lebih besar dari  $F_{tabel}$  2,68 dan tingkat signifikansi 0,000 lebih kecil dari  $\alpha$  0.05 yang berarti secara keseluruhan variabel bebas yaitu tenaga kerja, peralatan bongkar muat *lift on/off*, dan efektivitas lapangan penumpukan mempunyai hubungan terhadap variabel terikat yaitu produktivitas bongkar muat Peti kemas dan hipotesis keempat ( $H_4$ ) dalam penelitian ini terbukti kebenarannya.

Hasil perhitungan menggunakan analisis regresi linier berganda, diperoleh nilai koefisien regresi untuk masing-masing variabel bebas adalah -47,707 untuk tenaga kerja ( $X_1$ ), 901,939 untuk peralatan bongkar muat *lift on/off* ( $X_2$ ), dan 266,514 untuk efektivitas lapangan penumpukan ( $X_3$ ). Nilai koefisien regresi yang positif menunjukkan bahwa hubungan dari masing-masing variabel bebas adalah positif atau searah terhadap variabel terikat, sedangkan apabila nilai koefisien regresi bernilai negatif yang berarti menunjukkan bahwa hubungan dari masing-masing variabel bebas adalah negatif atau berlawanan terhadap variabel terikat.

Dari uraian di atas maka peralatan bongkar muat *lift on/off* ( $X_2$ ) dan efektivitas lapangan penumpukan ( $X_3$ ) mempunyai hubungan yang positif atau searah terhadap produktivitas bongkar muat Peti kemas (Y)

artinya apabila peralatan bongkar muat *lift on/off* dan efektivitas lapangan penumpukan meningkat maka produktivitas bongkar muat peti kemas juga ikut meningkat. Hal itu berbeda dengan tenaga kerja ( $X_1$ ) yang mempunyai hubungan negatif atau berlawanan terhadap produktivitas bongkar muat peti kemas ( $Y$ ) artinya apabila tenaga kerja meningkat maka produktivitas bongkar muat peti kemas akan menurun.

## PENUTUP

### Simpulan

1. Variabel tenaga kerja ( $X_1$ ) tidak berpengaruh signifikan secara parsial terhadap produktivitas bongkar muat peti kemas di Depo PT SPIL ( $Y$ ). Hal ini menunjukkan bahwa Tenaga Kerja bukan menjadi faktor utama yang menentukan baik atau buruknya Produktivitas Bongkar Muat Peti kemas di Depo PT SPIL.
2. Variabel peralatan bongkar muat *lift on/off* ( $X_2$ ) berpengaruh signifikan positif secara parsial terhadap produktivitas bongkar muat peti kemas di Depo PT SPIL ( $Y$ ). Artinya apabila Peralatan Bongkar Muat *Lift On/Off* mengalami kenaikan maka akan diikuti dengan meningkatnya Produktivitas Bongkar Muat Peti kemas di Depo PT SPIL.
3. Variabel efektivitas lapangan penumpukan ( $X_3$ ) berpengaruh signifikan positif secara parsial terhadap produktivitas bongkar muat peti kemas di Depo PT SPIL ( $Y$ ). Artinya apabila peralatan bongkar muat *lift on/off* mengalami kenaikan maka akan diikuti dengan meningkatnya produktivitas bongkar muat peti kemas di Depo PT SPIL.

Secara simultan terdapat pengaruh signifikan antara variabel-variabel bebas ( $X$ ) yaitu tenaga kerja, peralatan bongkar muat *lift on/off*, dan efektivitas lapangan penumpukan terhadap variabel terikat ( $Y$ ) yaitu produktivitas bongkar muat peti kemas. Yaitu apabila terjadi peningkatan pada variabel tenaga kerja, peralatan bongkar muat *lift on/off*, dan efektivitas lapangan penumpukan maka akan semakin meningkat pula produktivitas bongkar muat peti kemas di Depo PT SPIL.

## DAFTAR PUSTAKA

- Budianto, Eko Hariyadi dan Saut, Gurning Raja Oloan. 2017. *Manajemen Pelabuhan Pasca UU No. 17 Tahun 2008 Era Poros Maritim & Tol Laut*. Surabaya: PT Andhika Prasetya Ekawahana.
- Dwi, Nugroho. 2015. *Human Capital Management PT Pelindo III*. Yogyakarta: Lintang Rasi Aksara Books dan Pustaka Rahmad.
- Ghozali, Imam. 2011. *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program SPSS*. Edisi Ketujuh. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Gultom, Elfrida. 2007. *Refungsionalisasi Pengaturan Pelabuhan Untuk Meningkatkan Ekonomi Nasional*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Hasibuan, M. 2013. *Organisasi dan Motivasi: Dasar Peningkatan Produktivitas*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Hidayat, Edy N. 2009. *Referensi Pelabuhan Seri 05 Peralatan pelabuhan*. Surabaya: PT Pelabuhan Indonesia (Persero).
- Lasse, D. A. 2007. *Manajemen Peralatan Aspek Operasional dan Perawatan*. Jakarta: Nik.
- Lasse, D. A. 2014. *Manajemen Kepelabuhanan*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Lasse, D. A. 2016. *Manajemen Kepelabuhanan*. Cetakan kedua. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Malayu, S. P. Hasibuan. 2012. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: PT Bumi Aksara.

- Manullang, 2012. *Dasar-Dasar Manajemen*. Gajah Mada University Press. Yogyakarta.
- Masruri. 2014. *Analisis Efektivitas Program Nasional Pemberdayaan Masyarakat Mandiri Perkotaan*. Padang: Akademia Permata.
- Muh. Fitrah., dan Luthfiyah. 2017. *Teori & Teknis Penelitian Tindakan Kelas*. Bandung: Manggu.
- Sasono, Herman Budi. 2012. *Manajemen Pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor*. Yogyakarta: CV Andi Offset.
- Sugiarto. 2017. *Metodologi Penelitian Bisnis*. Yogyakarta: Andi (Anggota IKAPI).
- Sugiyono. 2009. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- \_\_\_\_\_. 2012. *Metode Penelitian Bisnis*. Bandung: Alfabeta
- \_\_\_\_\_. 2016. *Metode Penelitian*. Bandung: Alfabeta
- Suliyanto. 2008. *Teknik Proyeksi Bisnis*, Jakarta: Andi.
- Sunyanto, Danang. 2016. *Metodologi Penelitian Akuntansi*. Yogyakarta: Rafika Aditama.
- Suyono, R. P. 2005. *Shipping: Pengangkut Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*. Jakarta: PPM
- Triatmodjo, Bambang. 2010. *Perencanaan Pelabuhan*. Yogyakarta: Beta Offset.

#### **Undang-Undang**

- PT Salam Pasific Indonesia Lines. 2010. *Peraturan Perusahaan PT Salam Pasific Indonesia Lines*. HRD. Surabaya
- Republik Indonesia. 2003. *Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan*. Sekretariat Negara. Jakarta.
- Republik Indonesia. 2008. *Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*. Sekretariat Negara. Jakarta.
- Republik Indonesia. 2009. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan*. Menteri Perhubungan Republik Indonesia. Jakarta.

#### **Situs Online**

- Agustin, R. P., 2014. *hubungan antara produktivitas kerja terhadap pengembangan Karir Pada Karyawan PT Bank Mandiri Tarakan*. *E-Jurnal Psikologi*, 02(01), 24 – 40.
- Melayu. 2007. *Peralatan*. Diambil dari: <http://melayuonline.com//ind/culture/dig/705/peraltan>, diakses tanggal 14 Juni 2019.
- Rony Salinding, 2011. *Analisis Pengaruh Pelatihan Terhadap Produktivitas Kerja Karyawan Pada PT Erajaya Swasembada Cabang Makasar*. Skripsi. Universitas Hasanudin Makasar, diakses pada tanggal 30 Juni 2019.
- Wulandari, Aditya. 2005. *Kamus Besar Bahasa*. 20: 284.