

## ANALISIS PENGHAMBAT *STUFFING IN* TERHADAP KELANCARAN PEMUATAN BARANG DI DEPO PETIKEMAS TANJUNG BATU PT MITRA DHARMA LAKSANA SURABAYA

<sup>1</sup>Michael Simanjuntak, <sup>2</sup>Mudayat, <sup>3</sup>Sumarzen Marzuki, <sup>4</sup>Dian Arisanti  
STIA dan Manajemen Kepelabuhan (STIAMAK) Barunawati Surabaya,  
Jl. Perak Barat No. 173 Surabaya, Indonesia

<sup>1</sup>[michaelsimanjuntak081@gmail.com](mailto:michaelsimanjuntak081@gmail.com), <sup>2</sup>[mudayat@stiamak.ac.id](mailto:mudayat@stiamak.ac.id), <sup>3</sup>[sumarzenmz@gmail.com](mailto:sumarzenmz@gmail.com),  
<sup>4</sup>[dian.arisanti@stiamak.ac.id](mailto:dian.arisanti@stiamak.ac.id)

### ABSTRAK

Penelitian ini dilakukan untuk membahas mengenai tentang faktor penghambat *stuffing in* dan kelancaran pemuatan barang di depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya. Penelitian ini dilaksanakan di depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya pada bulan Februari 2020. Penelitian menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif, dengan metode observasi, wawancara, dokumentasi, dan keabsahan data menggunakan triangulasi teknik. Dari hasil penelitian ini menunjukkan bahwa penghambat *stuffing in* dikarenakan keterlambatan datang *customer*/pengurus EMKL ke depo, kondisi blok depo yang padat, alat berat *fork lift trouble*, stok *container shortage*, ketidaksiapan buruh TKBM dalam bekerja, dan faktor alam disebabkan cuaca sedang hujan. Sehingga mengalami penundaan pemuatan barang yang mempengaruhi kelancaran pemuatan barang.

**Kata Kunci** : Penghambat *stuffing in*, kelancaran pemuatan barang

### I. PENDAHULUAN

#### Latar Belakang

Bongkar muat merupakan kegiatan yang dilakukan dalam proses *forwarding* (pengiriman barang), barang-barang yang diangkut dengan menggunakan kapal laut umumnya melalui beberapa proses kegiatan yaitu mulai dari penyimpanan barang-barang atau muatan yang masuk ke daerah pelabuhan yang disimpan di gudang maupun di lapangan penumpukan, kemudian di angkut di dermaga dan selanjutnya di muat ke atas kapal R.P. Suyono (2005). Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2001 tentang penyelenggaraan dan pengusahaan angkutan laut pada Psal 1 Ayat 22, kegiatan bongkar muat adalah barang dari dan atau ke kapal meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermaga di lambung kapal atau sebaliknya (*stevedoring*), kegiatan pemindahan barang dari dermaga di lambung kapal ke gudang atau lapangan penumpukan atau sebaliknya (*cargodoring*) dan kegiatan pengambilan barang dari gudang atau lapangan penumpukan dibawa ke atas truk atau sebaliknya (*receiving/delivery*).

Pendapat Handajani Mudjiastuti (2004) mengenai bongkar muat petikemas umumnya dapat dibedakan menjadi 2 macam yaitu *lift on*, *lift off* dan *roll on*, *roll off*. Penggunaan petikemas dalam kegiatan bongkar muat memiliki banyak kegunaan, dipandang dari segi fungsi dan pemakaiannya mempunyai pengaruh yang besar terhadap perdagangan internasional (kegiatan ekspor impor) maupun dalam negeri (pengiriman barang domestik) serta dijangkau dari segi aspek lain. Seperti arus bongkar muat barang di pelabuhan menjadi lebih cepat dan dapat disesuaikan dengan standart manajemen operasional yang sesuai dengan prosedur, sehingga estimasi waktu keberangkatan kapal dari pelabuhan asal sampai dengan tibanya di pelabuhan tujuan dapat diperhitungkan atau diperkirakan. Kegunaan pemakaian petikemas seperti terlindungnya barang dari cuaca buruk, suhu, kelembaban, dan air gelombang laut yang terkontaminasi dapat merusak barang, terhindar dari kecelakaan akibat jatuh atau bersenggolan pada saat bongkar muat dari atau ke kapal, mempermudah pada saat proses pengangkutan, serta meminimalisir kehilangan barang.

Perkembangan petikemas dimulai pada tahun 1970an di Indonesia, ditandai dengan hadirnya kapal dan pelabuhan petikemas pertama yang penerapannya masih konvensional. Agar petikemas dalam pergerakannya dapat berjalan dengan lancar, maka dibutuhkan faktor-faktor yang menunjang salah satu diantaranya ialah dirancang atau dibuatkannya wilayah tersendiri berupa lapangan penumpukan petikemas atau bisa disebut dengan depo petikemas (*container depot*). Lapangan penumpukan petikemas atau depo petikemas merupakan wilayah atau tempat yang dibangun disekitar pelabuhan yang bertujuan untuk menimbun *container* dengan melakukan berbagai proses seperti pengeluaran dan penerimaan kosong atau berisi, perbaikan serta perawatan *container* yang rusak, Koleangan (2008). Dalam mendirikan depo petikemas, harus memenuhi syarat dari pemerintahan beserta asosiasi depo petikemas yang sesuai standart yang berlaku dan telah ditentukan.

PT Mitra Dharma Laksana merupakan anak perusahaan PT Meratus Line Group, PT Mitra Dharma Laksana memiliki 4 cabang depo di sekitar wilayah pelabuhan Tanjung Perak di antaranya cabang Tanjung Batu, cabang Tanjung Tembaga, cabang Prapat Kurung dan cabang Tambak Langon. Perusahaan ini bergerak dalam bidang transportasi kargo dengan jenis bisnis utamanya yakni jasa pelayanan pengiriman barang melalui *container*.

Untuk kegiatan yang berlangsung di dalam depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya terdiri dari kegiatan *stuffing in* atau di dalam depo, *stuffing out* atau diluar depo (pabrik), *stripping in* atau di dalam depo, *stripping out* di luar depo (pabrik), *washing* (pencucian dan pembersihan) *container* dan repair (perbaikan) *container*, penjualan *container* serta mengoperasikan dengan menggunakan alat berat 4 unit *reach stacker*, 1 unit *top loader*, 4 unit *fork lift* dan memiliki jasa angkut buruh tenaga kerja bongkar muat (TKBM). Untuk petugas operasional terdiri dari kepala depo, *supervisor*, *foreman* lapangan, *foreman stuffing stripping*, admin *gate in* dan *gate out*, kerani *stuffing* dan *stripping*, kerani bongkar muat, *checker*, operator alat berat, karyawan *repair*, *security*, dan petugas kebersihan, semua bertanggung jawab sesuai dengan divisi tugas dan bidang masing-masing.

Kegiatan *stuffing* atau *stripping* dapat dilakukan sendiri oleh pihak pengurus ekspedisi muatan kapal laut (EMKL) atau *customer* tanpa memerlukan jasa angkut buruh tenaga kerja bongkar muat (TKBM) dan alat berat *fork lift* atau bisa dilakukan oleh jasa angkut buruh tenaga kerja bongkar muat (TKBM) bahkan hanya menggunakan alat berat *fork lift* sesuai dengan kebutuhan jenis dan berat barang yang akan di *stuffing* atau *striping*. Untuk kegiatan *stuffing* dan *stripping* kerani berperan penting dalam proses menginput data dokumen serta memonitoring pada saat kegiatan berlangsung, apabila *customer* atau pengurus ekspedisi muatan kapal laut (EMKL) membutuhkan alat berat dan jasa angkut buruh tenaga kerja bongkar muat (TKBM).

Pada saat melakukan *stuffing in* muncul masalah penghambat yang dapat merugikan perusahaan maupun pihak lainnya, permasalahan ini berkesinambungan dengan ketidak lancarnya proses pemuatan barang yang membutuhkan waktu lebih, serta mempengaruhi kegiatan yang lainnya seperti pergerakan alat berat *reach stacker (RS)* yang kesulitan berjalan atau lewat pada saat menghampar *container* dikarenakan lalu lintas depo terhalang truk atau mobil box yang parkir sembarangan di area blok *stuffing in*, yang disebabkan oleh *customer* atau pengurus ekspedisi muatan kapal laut (EMKL) terlambat datang ke depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya, penundaan pemuatan barang yang rentang atau mudah rusak karena faktor alam yang disebabkan cuaca hujan, dan alat berat *fork lift* yang *trouble*. Seiring dengan meningkatnya kegiatan pergerakan petikemas di depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya, maka pihak depo harus mempunyai cara pengelolaan pengendalian yang baik dalam menangani pemasukan barang pada saat *stuffing in* agar memperoleh hasil yang menguntungkan untuk semua pihak yang berkepentingan di depo.

Dalam penelitian skripsi ini, peneliti dapat mengetahui penghambat *stuffing in* dan kelacaran pemuatan barang yang dilakukan di wilayah depo petikemas, Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya. Sehingga peneliti tertarik mengambil judul “**Analisis Penghambat Stuffing In**

## **Terhadap Kelancaran Pemuatan Barang di Depo Petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya”.**

### **Rumusan Masalah**

1. Apakah yang menjadi penghambat *stuffing in* di wilayah depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya?
2. Bagaimana kelancaran pemuatan barang di wilayah depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya?

### **Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui penghambat dalam *stuffing in* di wilayah depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya.
2. Untuk mengetahui kelancaran pemuatan barang di wilayah depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya.

### **Manfaat Penelitian**

1. Bagi Perusahaan
2. Bagi STIAMAK Barunawati
3. Bagi Peneliti

## **II. LANDASAN TEORI**

### **Pengertian Analisis**

Peter Salim dan Yenni Salim (2002) mendefinisikan kata analisis sebagai berikut:

1. Analisis ialah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (perbuatan, karangan dan tindakan) untuk mendapatkan fakta yang akurat (asal usul, sebab, penyebab, sebenarnya, dan mulanya).
2. Analisis ialah penguraian pokok permasalahan atas bagian-bagian, penelaahan bagian-bagian tersebut dan keterkaitan antar bagian untuk mendapatkan pengertian yang tepat dengan pemahaman secara keseluruhan.
3. Analisis ialah penjabaran (pembentangan) sesuatu hal, dan sebagainya setelah ditelaah secara seksama.
4. Analisis ialah proses pemecahan masalah yang dimulai dengan hipotesis (dakwaan dan dugaan) sampai terbukti kebenarannya melalui beberapa kepastian (pengamatan, percobaan, dan sebagainya).
5. Analisis ialah proses pemecahan masalah (melalui akal) ke dalam bagian-bagiannya berdasarkan metode yang konsisten untuk mencapai pengertian tentang prinsip-prinsip dasarnya.

### **Pengertian Penghambat**

Menurut Herry Gianto (2015:37) Penghambat adalah “Semua hal keadaan yang sifatnya menghambat (menjadikan lambat) atau bahkan merintang, menghalangi dan menahan terjadinya sesuatu hingga dapat merugikan aktivitas kegiatan lainnya”.

### **Perngertian *Stuffing***

Amir M. S. (1997:8) “*Stuffing* adalah penyusunan petikemas di dalam kapal maupun terminal petikemas atau pemadatan pemuatan di dalam petikemas”.

Kegiatan *stuffing* petikemas memiliki 2 macam kategori yaitu: *stuffing in*/dalam dan *stuffing out*/luar

1. *Stuffing in* atau dalam adalah *customer* atau pengurus EMKL memasukan atau pemuatan barang dari sisi luar ke sisi dalam *container* yang dilaksanakan di wilayah depo petikemas. *Customer* atau pengurus EMKL melaporkan kepada kerani *stuffing*, pada saat proses *stuffing* sesuai kapasitas barang yang memerlukan buruh TKBM dan atau alat berat *fork lift*, serta mengisi LPC (laporan penyerahan *container*) bahwa *container* tersebut sudah *full* dan keadaan sudah disegel selanjutnya siap muat dan menunggu jadwal kapal *open* atau *closing* untuk dilakukan repo ke terminal pelabuhan (*Container Yard*) oleh pihak depo petikemas.
2. *Stuffing out* atau luar adalah kegiatan memasukan atau pemuatan barang ke dalam *container* yang dilakukan *customer* atau pengurus EMKL diluar depo petikemas ataupun di pabrik, dengan cara mengeluarkan *container empty* atau kosong dinaikan ke atas truk (*lift on*), selanjutnya dibawa ke pabrik untuk diisi barang sampai penuh (*full*) dengan keadaan *container* sudah disegel serta menyertakan surat jalan pemuatan barang yang sesuai tujuan dan nama pengirim, selanjutnya *container* kembali ke depo atau terminal guna untuk di inspeksi oleh *checker* sebelum di muat ke kapal.

### **Pengertian Kelancaran Pemuatan**

Prasetyo (2011:63) mengemukakan kelancaran ialah sebuah proses kegiatan yang berjalan atau bergerak melaju dengan cepat atau bergerak maju dengan cepat.

Menurut Mulyanto (1997:133) muatan merupakan barang kiriman yang hendak dikirim secara domestik atau ke suatu Negara dengan menggunakan jalur angkutan via udara, darat, ataupun laut dengan dikelompokkan atau dibedakan berdasarkan beberapa kategori sesuai dengan pengepakan, jenis kemasan, dan sifat muatan tersebut

### **Pengertian Barang**

Pengertian barang menurut Fandy Tjiptono (1999:98) adalah “produk yang berwujud fisik sehingga dapat bisa dilihat, disentuh, dirasa, dipegang, disimpan, dan perlakuan fisik lainnya”. Ditinjau dari daya tahannya, terdapat 2 jenis macam barang yaitu:

1. Barang tahan lama. Merupakan barang yang pemakaian, atau umur ekonomisnya dalam pemakaian normal minimal 5 tahun. Contoh: elektronik, kendaraan bermotor, peralatan lainnya.
2. Barang tidak tahan lama. Merupakan barang yang biasanya dikonsumsi dalam satu kali pemakaian, atau umur ekonomisnya dalam pemakaian normal kurang dari 3 tahun. Contoh: rokok, minuman, makanan sabun.

### **Pengertian Depo**

Pendapat Suyono R. P. (2003:292), mengenai depo petikemas ialah suatu tempat konsolidasi muatan yang akan diekspor ke luar negeri maupun daerah. Di dalam depo petikemas ada berbagai kegiatan diantaranya yaitu pemasukan petikemas, pengeluaran petikemas, perawatan petikemas, perbaikan petikemas, pemasukan barang dari luar petikemas ke dalam petikemas (*stuffing*), pengeluaran barang dari dalam petikemas di luar petikemas (*stripping*), dan jumlah alat yang ada di lapangan untuk kegiatan (*stacking, shifting, hampar, lift on/lift off container*), atau peralatan lain yang menunjang kegiatan.

Kegiatan di Depo, Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 83 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Depo Peti Kemas, kegiatan usaha di depo petikemas meliputi:

1. Penyimpanan dan/atau penumpukan petikemas
2. Pembersihan atau pencucian, perawatan, perbaikan petikemas
3. Pemuatan dan pembongkaran barang dalam petikemas yang dimiliki oleh lebih dari 1 (satu) pemilik barang (*Less than Container Load cargo*) dan

4. Kegiatan yang antara lain terdiri atas:
  - a. Pemindahan
  - b. Pengaturan atau angsur
  - c. Penataan
  - d. *Lift on* dan *lift off* (*lolo*)
  - e. Pelaksanaan survei
  - f. Pengemasan
  - g. Pelabelan
  - h. Pengikatan atau pelepasan
  - i. Pemeriksaan fisik barang
  - j. Penerimaan *container full/empty*
  - k. Perbaikan *container* dan alat berat
  - l. Pencucian *container*
  - m. Penyampaian dan
  - n. Tempat penimbunan yang peruntukkannya untuk dalam pengawasan kepabeanan.

### **Pengertian Petikemas**

Suyono R. P (2005:263) mengemukakan petikemas merupakan satu kemasan yang didesain secara khusus dengan ukuran tertentu, dan dapat dipakai secara berulang kali, serta dipergunakan untuk menyimpan atau sekaligus mengangkut muatan yang ada didalamnya.

Ukuran Petikemas, Engkos Kosasih dan Hananto Soewedo (2007:115) ukuran panjang dan tinggi petikemas berbeda-beda sedangkan lebarnya tetap sama 8 *feet* (2,5 m). Ukuran petikemas antara lain:

1. 20 *feet* (6 m x 2,4 m x 2,6 m) dengan berat kosong 2.200 kg atau 2,2 ton.
2. 40 *feet* (12,2 m x 2,4 m x 2,6 m) dengan berat kosong 3.800 kg atau 3,8 ton.
3. 40 *feet HC (High Cube)* (12,2 m x 2,4 m x 2,9 m) dengan berat kosong 4.200 kg atau 4,2 ton.
4. 45 *feet HC (High Cube)* (13,7 m x 2,4 x 2,9 m) dengan berat kosong 4.800 kg atau 4,8 ton.

Keuntungan dan Kerugian Memakai Petikemas, Menurut Dirk Koleangan (2008:22) keuntungan dan kerugian dalam memakai petikemas yaitu sebagai berikut:

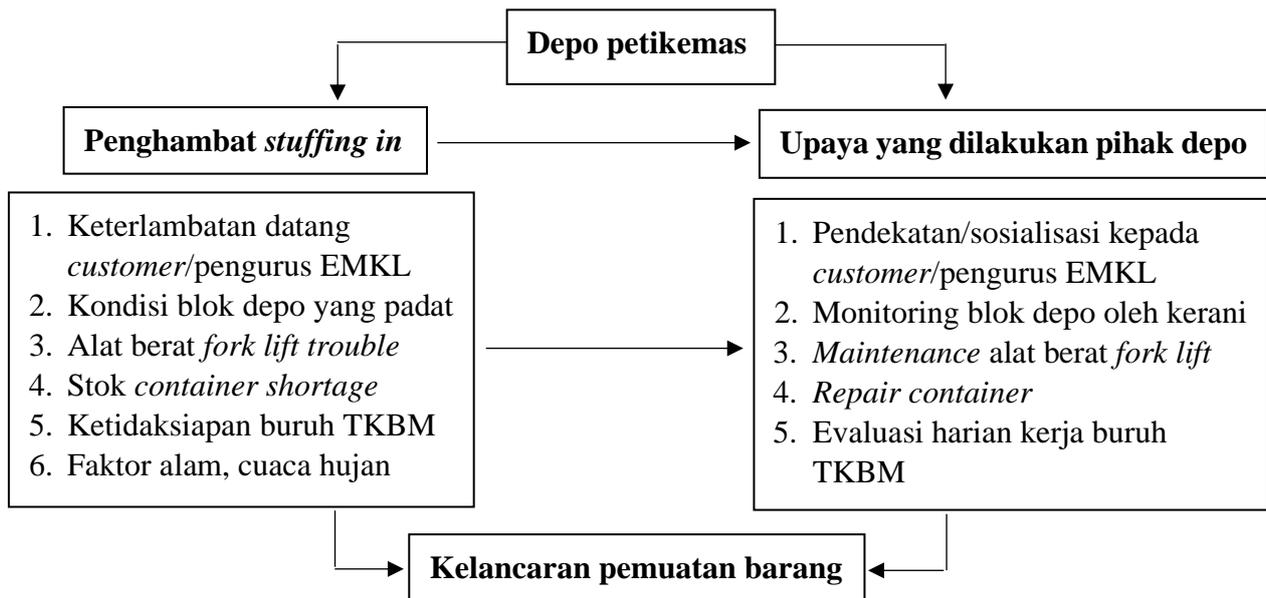
- a. Kelebihan dalam memakai petikemas:
  1. Efektifitas bongkar atau muat yang tinggi sehingga dapat menimalisir biaya dan waktu kapal sandar di pelabuhan tujuan.
  2. Resiko dari kerusakan serta kehilangan muatan sangat kecil.
  3. Tidak adanya timbul *double handling* pengiriman.
  4. Dapat dilakukan *door to door service* (pelayanan pengambilan sampai penerima) dengan *intermoda transport* (truk).
  5. Kondisi pembungkus muatan tidak diharus sesuai standart packing akan tetapi tergantung sesuai jenis barang tersebut, sebab cukup aman di dalam petikemas (terlindungi).
  6. Dapat memudahkan sistem pengawasan pergerakan petikemas dengan menggunakan sistem yang dibuat oleh pelayaran atau pihak ekspedisi.
- b. Kekurangan dalam memakai petikemas:
  1. Biaya kapal petikemas lebih mahal dibandingkan kapal barang biasa.
  2. Harus ada terminal khusus untuk bongkar muat petikemas dan harus ada peralatan khusus untuk mengangkut dan menumpuknya.
  3. Dibutuhkan *skill* atau kemampuan yang tinggi bagi para pekerja, terutama di dalam bidang teknik.
  4. Lalu lintas jalan yang ada, harus sesuai dengan moda transportasi pengangkutan petikemas.

Status Kategori Petikemas, Dalam pengangkutan petikemas dari suatu negara ke negara lain maupun suatu daerah ke daerah lainnya petikemas mempunyai 2 status kategori, R. P. Suyono (2005:272) mengemukakan sebagai berikut:

1. *Full Container Load (FCL)*, Pengangkutan jenis ini memiliki ciri-ciri sebagai berikut:
  - a. Berisi muatan dari satu *shipper* dan dikirim untuk satu *consignee*.
  - b. Petikemas diisi (*stuffing*) oleh *shipper* (*shipper load and count*) dan petikemas yang sudah diisi diserahkan di *container yard (CY)* di pelabuhan muat.
  - c. Di pelabuhan bongkar, petikemas diambil oleh *consignee* di *container yard (CY)* dan di *unstuffing* oleh *consignee*.
  - d. Perusahaan pelayaran tidak bertanggung jawab atas kerusakan dan kehilangan barang yang ada didalam petikemas.
2. *Less Than Container Load (LCL)*, Pengangkutan petikemas ini memiliki ciri-ciri sebagai berikut:
  - a. Petikemas berisi muatan dari beberapa *shipper* ditujukan untuk beberapa *consignee*.
  - b. Muatan diterima dalam keadaan *break bulk* dan diisi (*stuffing*) di *container freight station (CFS)* oleh perusahaan pelayaran.
  - c. Di Pelabuhan bongkar, petikemas di *unstuffing* di *container freight station (CFS)* oleh perusahaan pelayaran dan diserahkan kepada beberapa *consignee* dalam keadaan *breakbulk*.
  - d. Perusahaan pelayaran bertanggung jawab atas kerusakan dan kehilangan barang yang diangkut dalam petikemas.

**Kerangka Berpikir**

Muhammad (2009:75) kerangka berpikir adalah gambaran mengenai hubungan antar variabel dalam suatu penelitian, yang diuraikan oleh jalan pikiran menurut kerangka logis.



Gambar 2.1 Kerangka Berpikir

**III. METODE PENELITIAN**

**Metodologi Penelitian**

Merujuk dari penelitian ini, peneliti juga menggunakan, metode deskriptif kualitatif dalam penulisannya. Moleong (2007:6) penelitian kualitatif yaitu penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian holistik, dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan

memanfaatkan metode ilmiah. Adapun jenis pendekatan ini adalah pendekatan deskriptif. Punaji Setyosari (2010) berpendapat bahwa penelitian deskriptif adalah penelitian yang bertujuan untuk menjelaskan atau mendeskripsikan suatu keadaan, peristiwa, objek, apakah orang, atau segala sesuatu yang terkait dengan variabel-variabel yang bisa dijelaskan baik dengan kata-kata maupun angka.

### **Definisi Operasional Variabel**

Menurut Prof. Dr. M. A. S. Imam Chourmain, M.Ed (2008), definisi operasional variabel adalah penarikan batasan yang lebih menjelaskan ciri-ciri spesifik yang substansial dari suatu konsep.

Dalam penelitian ini yang berjudul “Analisis penghambat *stuffing in* terhadap kelancaran pemuatan barang di depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya” dalam penelitian ini memiliki 2 variabel dalam penulisannya, yaitu:

#### **1. Variabel Bebas**

Variabel Bebas adalah merupakan variabel yang mempengaruhi atau menjadi sebab perubahannya atau timbulnya variabel dependen (terkait) Sugiyono (2015:39). Dapat dikatakan variabel bebas karena mempengaruhi variabel lain. Variabel bebas dalam penelitian ini adalah penghambat *stuffing in*. Indikator “penghambat *stuffing in*”:

- a. “Keterlambatan datang *customer*/pengurus EMKL”, mengakibatkan truk atau mobil box parkir sembarang di depo dikarenakan tiba lebih dulu.
- b. “Kondisi blok depo yang padat”, slot di blok penuh dikarenakan slot sebelumnya berisi *container* yang *full* dan belum di *stack* atau di *repo*.
- c. “Alat berat *fork lift trouble*”, dikarenakan kondisi alat berat yang sebenarnya sudah tidak mempunyai/tidak layak beroperasi.
- d. “Stok *container shortage*”, terbatasnya stok *container available* atau siap pakai di blok *stuffing in* dan hanya tersisa *container* yang rusak (*demage*).
- e. “Ketidaksiapan buruh TKBM”, dikarenakan buruh TKBM mangkir atau tidak berada di depo petikemas pada saat dibutuhkan di jam kerja.
- f. “Faktor alam”, terjadi hujan deras yang mengakibatkan kegiatan dihentikan sementara guna bertujuan untuk mencegah kerusakan barang dan terjadi *accident*.

#### **2. Variabel Terikat**

Variabel Terikat adalah variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat karena adanya variabel bebas Sugiyono (2015:64). Variabel terikat pada penelitian ini adalah kelancaran pemuatan barang. Indikator “kelancaran pemuatan barang”:

- a. Efisien waktu.
- b. Sesuai Standar Operasional Prosedur.
- c. Tidak terjadi *accident*.

### **Populasi**

Sugiyono (2017:177) populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek/subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh karyawan depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya.

### **Sampel**

Arikunto (2013:174) berpendapat dalam bukunya bahwa sampel adalah sebagian atau wakil populasi yang diteliti. Penetapan sampel yang digunakan dalam penelitian ini berjumlah 6 orang yakni:

**Tabel 3.1 Sampel**

<i>Foreman lapangan</i> (Achsani)	<i>Foreman stuffing</i> (Iwan)	Kerani <i>stuffing</i> (Sepnat, Budi, Bekhan)	Kerani bongkar muat (Adi)
1 orang	1 orang	3 orang	1 orang

**Sumber Data**

Sumber data merupakan teknik pengumpulan data berupa suatu pernyataan mengenai kegiatan penelitian yang dilakukan untuk mendapatkan informasi yang dibutuhkan agar mencapai suatu tujuan penelitian. Dalam penyusunan penulisan ini menggunakan sumber data sebagai berikut:

1. Data Primer

Data Primer diperoleh langsung dari sumber asli atau tidak melalui pihak ke tiga. Data primer dapat berupa opini seseorang atau kelompok. Hasil observasi terhadap suatu benda (fisik), kejadian atau kegiatan. Data dikumpulkan oleh peneliti dari pegawai PT Mitra Dharma Laksana cabang Tanjung Batu Surabaya dan dicatat. Data primer dapat diperoleh dengan cara wawancara dan observasi ke tempat penelitian secara langsung di wilayah depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya.

2. Data Sekunder

Data Sekunder dalam penelitian ini diperoleh melalui penelusuran dokumen yang memuat fakta-fakta deskriptif. Data yang terlebih dahulu dikumpulkan dan diperoleh oleh seseorang diluar penelitian sendiri dengan kata lain tidak dari sumbernya, tetapi dengan mengutip data-data yang sudah ada atau dikumpulkan dari orang lain, seperti:

- a. Kutipan buku-buku penerbit menurut para ahli.
- b. Dokumen-dokumen *stuffing* berupa lampiran.

**Teknik Pengumpulan Data**

Pendapat Burhan Bunging (2003:42) menjelaskan bahwa teknik atau metode pengumpulan data adalah dengan cara apa dan bagaimana data yang diperlukan dapat dikumpulkan sehingga akhir penelitian mampu menyajikan informasi yang *valid* dan *reliabel*.

Maka teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Metode Observasi

Metode observasi merupakan salah satu teknik pengumpulan data yang tidak hanya mengukur sikap koresponden, metode observasi ini juga merekam berbagai fenomena yang terjadi (situasi dan kondisi). Pendapat Ridwan (2004:104) observasi merupakan teknik pengumpulan data, dimana peneliti melakukan pengamatan secara langsung ke objek penelitian untuk melihat dari dekat kegiatan yang dilakukan. Dalam metode observasi ini, selama penulis melakukan penelitian di wilayah depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya data yang dikumpulkan atau diperoleh dari penelitian ini tentang *stuffing in* di wilayah depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya.

2. Metode Wawancara

Pendapat Anas Sudijono (1996:82) wawancara ialah cara menghimpun keterangan yang dilakukan dengan cara bertatap muka secara lisan, secara sepihak, berhadapan muka, dan dengan cara serta tujuan yang telah ditetapkan. Wawancara yang dilakukan dalam penelitian ini dilakukan dengan cara *interview* bebas, yaitu: *interview* dimana peneliti dalam menyampaikan pertanyaan tidak menggunakan pedoman tertentu. Peneliti melakukan wawancara dengan *foreman lapangan*, *foreman stuffing striping*, kerani *stuffing stripping*, kerani bongkar muat PT Mitra Dharma Laksana dan teknik wawancara ini digunakan untuk memperoleh data penghambat *stuffing in* di wilayah depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya.

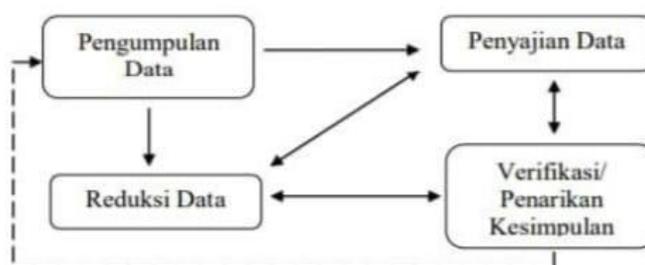
### 3. Metode Dokumentasi

Pendapat Sugiyono (2007:422) dokumentasi merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen ini bisa berbentuk tulisan, gambar, atau karya-karya monumental dari seseorang. Dokumen yang berbentuk tulisan misal catatan harian, sejarah kehidupan (*life histories*), cerita, biografi, peraturan dan kebijakan. Dokumen yang berbentuk gambar misalnya foto, gambar hidup, sketsa dan lain-lain. Dokumen yang berbentuk karya misalnya karya seni, yang dapat berupa gambar, patung, film dan lain-lain. Dalam metode dokumentasi, penulis mencatat peristiwa dalam bentuk tulisan dan gambar yang diperoleh dari buku dan halaman website tentang (*stuffing*, *container* dan depo *container*) maupun mendokumentasikan secara langsung.

### Analisis Data

Bogdan dalam Sugiyono (2013:244) mengatakan, bahwa analisis data merupakan proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan bahan-bahan lain, sehingga dapat dengan mudah dipahami, dan temuannya dapat diinformasikan kepada orang lain.

Pengolahan data pada penelitian ini menerapkan teori Miles dan Huberman (1992:16), yakni:



**Gambar 3.1 Analisis data menurut Miles dan Huberman**

1. Reduksi data, didefinisikan sebagai proses seleksi yang memusatkan perhatian pada penyederhanaan, abstraksi, dan transformasi data mentah yang muncul dari catatan tertulis di lapangan. Reduksi data dilakukan terus menerus selama pencarian.
2. Penyajian data, setelah data direduksi, langkah selanjutnya adalah menyajikan data yang dapat dipahami sebagai sekumpulan informasi terstruktur yang dapat diambil kesimpulan dan tindakannya. Dalam penelitian kualitatif, penyajian data dapat berupa uraian singkat, grafik, hubungan antar kategori, diagram, dan lain-lain. Teks narasi paling sering digunakan untuk menyajikan data dalam penelitian kualitatif. Untuk itu data kualitatif berupa hasil wawancara dan observasi yang membandingkan nilai siswa nantinya akan disajikan secara naratif. Bentuk data yang disajikan dalam penelitian ini antara lain:
  - a. Penyajian hasil nilai harian
  - b. Penyajian hasil wawancara
  - c. Penyajian hasil dokumentasi

Dari hasil diatas selanjutnya ditarik kesimpulan berupa pencarian data untuk menjawab konstruksi masalah dalam penelitian ini.

Penarikan Kesimpulan, adalah langkah terakhir menarik kesimpulan atau verifikasi. Kesimpulan awal masih bersifat sementara dan akan berubah jika tidak ditemukan bukti kuat yang mendukung tahap pengumpulan data selanjutnya. Akan tetapi, jika kesimpulan yang ditarik sejak awal didukung oleh bukti-bukti yang valid, maka kesimpulan yang ditarik dapat diandalkan. Kesimpulan yang diharapkan dari penelitian kualitatif ialah penemuan baru yang belum pernah terlihat sebelumnya. Hasil tersebut dapat berupa gambar atau gambaran suatu objek yang sebelumnya pasti sehingga menjadi tampak jelas saat diteliti.

### Keabsahan Data

Untuk memeriksa keabsahan data, metode penelitian kualitatif menggunakan istilah yang berbeda dengan penelitian kuantitatif. Dengan demikian, pengujian keabsahan data dalam penelitian kualitatif meliputi pengujian, kredibilitas (nilai internal), transferabilitas (nilai eksternal), reliabilitas (keteguhan) dan konfirmasi (objektivitas). Dalam penelitian ini keabsahan data diperiksa dengan menggunakan uji kredibilitas. Uji kredibilitas data penelitian dilakukan dengan menggunakan metode triangulasi.

Triangulasi dalam uji kredibilitas ini diartikan sebagai pembuktian data dari berbagai sumber dengan cara yang berbeda dan pada waktu yang berbeda. Oleh karena itu ada 3 jenis, triangulasi sumber, triangulasi waktu dan triangulasi teknik pengumpulan data.

1. Triangulasi Sumber, untuk memeriksa integritas data dilakukan dengan memverifikasi data yang diperoleh dari berbagai sumber. seperti hasil wawancara, arsip, maupun dokumen lainnya.
2. Triangulasi Waktu, juga sering mempengaruhi integritas data. Data yang dikumpulkan dengan teknik wawancara pada pagi hari, ketika informan masih *fresh* dan belum mengalami banyak masalah, akan memberikan data yang lebih berharga dan dapat dipercaya. Dengan demikian, pemeriksaan keabsahan data dapat dilakukan dengan cara verifikasi melalui wawancara, observasi atau teknik lain pada waktu atau situasi yang berbeda. Apabila hasil pengujian menghasilkan data yang berbeda maka akan dilakukan secara iteratif untuk mengetahui kepastian data
3. Triangulasi Teknik, untuk memeriksa integritas data dilakukan dengan cara memverifikasi data dari sumber yang sama dengan menggunakan teknik yang berbeda. Triangulasi teknik ini dapat dicapai dengan menggabungkan teknik wawancara, observasi dan mencatat.

Dari ke 3 triangulasi tersebut, triangulasi yang dipakai atau diterapkan dalam proses penelitian yaitu menggunakan triangulasi teknik karena jika data yang didapat dengan melalui wawancara, kemudian di cek dengan observasi dan dokumentasi menghasilkan data yang berbeda-beda, maka peneliti melakukan diskusi lebih lanjut kepada sumber data yang bersangkutan maupun sumber data yang lain, guna bertujuan untuk memastikan data mana yang lebih benar, banyak serta akurat.

#### IV. PEMBAHASAN

##### **Analisis Penghambat *Stuffing In* di wilayah Depo Petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya (Pengumpulan Data)**

**Reduksi Data**, Hambatan dalam kegiatan *stuffing in* yakni:

1. “Keterlambatan datang *customer*/pengurus EMKL”, mengakibatkan truk atau mobil box parkir sembarang di depo dikarenakan tiba lebih dulu.
2. “Kondisi blok depo yang padat”, slot di blok penuh dikarenakan slot sebelumnya berisi *container* yang *full* dan belum di *stack* atau di repo.
3. “Alat berat *trouble*”, dikarenakan kondisi alat berat yang sebenarnya tidak mempunyai/tidak layak beroperasi.
4. “Stok *container shortage*”, terbatasnya stok *container available* atau siap pakai di blok *stuffing in* dan hanya tersisa *container* yang rusak (*demage*).
5. “Ketidaksiapan buruh TKBM”, dikarenakan buruh TKBM mangkir atau tidak berada di depo petikemas pada saat dibutuhkan di jam kerja.
6. “Faktor alam”, terjadi hujan deras yang mengakibatkan kegiatan dihentikan guna bertujuan mencegah kerusakan barang dan *accident*.

##### **Keterlambatan datang *customer*/pengurus EMKL**

**Penyajian Data**, Penundaan mulai kerja disebabkan *customer* atau pengurus EMKL yang terlambat datang ke depo sehingga truk (sopir) yang tiba lebih dulu dan menunggu *customer* atau pengurus EMKL tiba di depo. Akibat keterlambatan kedatangan *customer* atau pengurus EMKL, pada saat kegiatan *stuffing in* sangat memerlukan waktu lebih dalam pemuatan barang dan sopir memarkirkan armadanya tidak pada tempatnya serta terjadi penumpukkan antrean truk yang panjang

di blok *stuffing in* depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya. Upaya yang dilakukan oleh pihak depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana Surabaya dalam menangani masalah ini adalah melakukan pendekatan atau sosialisasi kepada *customer* atau pengurus EMKL agar kedatangan lebih awal dari truk supaya tidak terjadi tunggu menunggu waktu yang lama (**Ujar Pak Bekhan, kerani *stuffing***).



**Gambar 4.1** Truk menunggu *customer* atau pengurus EMKL, yang terlambat datang ke depo petikemas

Sumber: Dokumentasi PT Mitra Dharma Laksana

### **Kondisi Blok Depo Yang Padat**

**Penyajian Data**, Kegiatan *stuffing in* yang sangat banyak sehingga dapat menghalangi *customer* atau pengurus EMKL lain dalam melakukan *stuffing in*, serta menghalangi arus lalu lintas pergerakan alat berat *reach stacker* dalam menghampar *container full* untuk mengganti dengan *container empty* di blok *stuffing in* depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya. Kegiatan *stuffing* tersebut seharusnya dipersiapkan slot di h-1 sebelum dilakukan pemuatan barang. Serta ada 4 blok *stuffing in*/dalam untuk kapasitas tiap blok hanya mampu berisi 15 slot *container*. Upaya yang dilakukan oleh pihak depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana Surabaya dalam menangani masalah ini adalah memonitoring blok *stuffing in* di setiap pagi dan sore hari, guna mempersiapkan slot *stuffing in* dan koordinasi perbantuan dengan pihak *security* dalam mengatur lalu lintas depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana (**Ujar Pak Sepnat, kerani *stuffing***).



**Gambar 4.2 Blok *stuffing in* yang padat**

Sumber: Dokumentasi PT Mitra Dharma Laksana

### **Alat Berat *Fork Lift Trouble***

**Penyajian Data,** Alat berat *fork lift* yang sering *trouble* karena masa jangka pemakaian atau beroperasi sudah sangat lama dan terbatasnya jumlah alat berat *fork lift* apabila sesama *customer* atau pengurus EMKL saling membutuhkan *fork lift* dalam melakukan pemuatan barang, sehingga *customer* atau pengurus EMKL menunggu giliran atau antri dalam pemuatan barang di wilayah depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya. Upaya yang dilakukan oleh pihak depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana Surabaya dalam menangani masalah ini adalah pengecekan alat berat *fork lift* di setiap hari oleh operator dan koordinasi dengan teknisi apabila ada kendala kerusakan pada alat berat *fork lift* tersebut (**Ujar Pak Achsani, foreman lapangan**).



**Gambar 4.3 Alat berat *fork lift trouble* pada saat pemuatan barang**

Sumber: Dokumentasi PT Mitra Dharma Laksana

### **Stok *Container Shortage***

**Penyajian Data,** Stok *container available (AV)* atau siap pakai di depo petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya terbatas dan hanya tersisa *container damage (DM)* atau rusak, hal ini dikarenakan belum ada kapal yang datang dari luar daerah (pengiriman balik) ke Surabaya yang membawa *container emty*. Maka dari itu *customer* atau pengurus EMKL yang membutuhkan

*container* harus menunggu *container damage (DM)* yang sudah selesai di *repair*. Upaya yang dilakukan oleh pihak depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana Surabaya dalam menangani masalah ini adalah koordinasi dengan pihak *repair* guna menghampar *container damage (DM)* atau rusak ke blok *repair* dan *container available (AV)* atau siap pakai ke blok *stuffing (Ujar Pak Adi, kerani bongkar muat)*.



**Gambar 4.4** Stok *container shortage* di depo petikemas

Sumber: Dokumentasi PT Mitra Dharma Laksana

### **Ketidaksiapan Buruh TKBM**

**Penyajian Data**, Buruh TKBM yang belum siap kerja dikarenakan mangkir (tidak *stay*) di depo pada saat jam operasional kerja atau ketika saat dibutuhkan oleh *customer* atau Pengurus EMKL tidak ada di dalam wilayah depo melainkan berada di warung atau luar depo disebabkan tidak ada tempat berteduh bagi buruh TKBM, serta adanya kesalah pahaman antar buruh TKBM dikarenakan *shift* jam kerja yang *over time*. Upaya yang dilakukan oleh pihak depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana Surabaya adalah koordinasi setiap hari terkait mengenai evaluasi harian kerja dengan seluruh buruh TKBM (Ujar Pak Iwan, *foreman stuffing*).



**Gambar 4.5** Buruh TKBM yang hendak mangkir pada saat jam kerja

Sumber: Dokumentasi PT Mitra Dharma Laksana

## Faktor Alam

**Penyajian Data**, Faktor alam disebabkan oleh cuaca sedang hujan sehingga mengalami penundaan pemuatan barang yang dilakukan *customer* atau pengurus EMKL, buruh TKBM maupun alat berat *fork lift*. Apabila dipaksakan barang akan beresiko menjadi rusak jika terkena air hujan. Pihak depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana tidak bertanggung jawab apabila pemuatan barang tetap dilanjutkan, Pemuatan barang akan dilanjutkan setelah cuaca hujan sudah henti. Upaya yang dilakukan oleh pihak depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana Surabaya dalam menangani masalah ini adalah apabila cuaca sudah mulai mendung kerani akan keliling ke tiap-tiap blok untuk *mereminder customer* atau pengurus EMKL, menyampaikan supaya kegiatan *stuffing in* dihentikan sementara sampai cuaca hujan berakhir/henti (**Ujar Pak Budi, kerani *stuffing***).



Gambar 4.6 Faktor alam, cuaca hujan

Sumber: Dokumentasi PT Mitra Dharma Laksana

## Analisis Kelancaran Pemuatan Barang di wilayah Depo Petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya

Kelancaran dalam pemuatan barang yakni:

1. Efisiensi waktu, kegiatan *stuffing in* berjalan lancar apabila kedatangan *customer* atau pengurus EMKL tepat waktu atau tiba lebih awal dari truk/mobil box (sopir) guna komunikasi antar sesama pihak terkait tidak terjadi kesalahpahaman.
2. Sesuai Operasional Prosedur (SOP), pihak depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana menerapkan/mengutamakan prosedur *safety* mulai dari kelengkapan operasional seperti helm, rompi, sepatu yang berguna untuk memberikan contoh kepada *customer* atau pengurus EMKL.
3. Tidak terjadi *accident*, pihak depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana tetap meminimalisir dan mencegah resiko dari kegiatan *stuffing* akan tetapi resiko tersebut mungkin akan ada dan tidak diketahui akan kapan terjadi. Maka dari itu pihak depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana telah mempersiapkan kotak P3K sebagai antisipasi pertolongan pertama apabila terjadi *accident* pada saat kegiatan berlangsung.

## V. PENUTUP

### Kesimpulan

**Penarikan Kesimpulan (Verifikasi)**, Berdasarkan hasil dari penelitian ini yang berjudul “Analisis Penghambat *Stuffing In* Terhadap Kelancaran Pemuatan Barang Di Depo Petikemas Tanjung Batu PT Mitra Dharma Laksana Surabaya”, peneliti dapat menarik kesimpulan sebagai berikut:

1. “Keterlambatan datang *customer*/pengurus EMKL”, masalah ini sebagai penyebab utama yang terjadi karena truk tiba di depo lebih awal dari *customer* atau pengurus EMKL dan sopir memarkirkan kendaraannya dengan sembarangan, serta mengakibatkan antrean truk yang panjang sehingga lalu lintas depo petikemas tidak teratur/berantakan.
2. “Kondisi blok yang depo padat”, meningkatnya permintaan pengiriman barang/kenaikan jumlah *customer* atau pengurus EMKL yang berdampak, minimnya komunikasi antara kerani *stuffing* dan *customer* atau pengurus EMKL dikarenakan permintaan slot secara mendadak atau tidak ada/di persiapan dari hari sebelum pemuatannya.
3. “Alat berat *fork lift trouble*”, kondisi alat berat *fork lift* yang sebenarnya sudah tidak memumpuni/layak beroperasi dan terus dipergunakan dengan *maintenance* secara terus menerus dan kurangnya jumlah fasilitas alat berat *fork lift* dalam melayani jumlah permintaan *customer* atau pengurus EMKL.
4. “Stok *container shortage*”, terbatasnya stok *container available (AV)* atau siap pakai dan terdapat hanya sisa *container damage (DM)* atau rusak, dikarenakan pengiriman balik *container empty* dari luar daerah belum datang ke daerah Surabaya, *customer* atau pengurus EMKL menunggu *container damage (DM)* atau rusak untuk di repair terlebih dahulu agar berubah status menjadi *container available (AV)* atau dapat dipakai.
5. “Ketidaksiapan buruh TKBM”, karena buruh TKBM mangkir atau tidak berada di depo petikemas pada saat dibutuhkan di jam kerja sehingga pemuatan barang mengalami penundaan hingga buruh TKBM tiba atau siap memulai kerja.
6. “Faktor alam”, terjadi hujan deras yang mengakibatkan kegiatan dihentikan sementara, guna bertujuan untuk mencegah kerusakan barang tersebut dan menghindari *accident* serta pihak depo tidak bertanggung jawab apapun apabila kegiatan tersebut masih berlangsung.

## Saran

Berdasarkan dari pengkajian hasil penelitian dilapangan, maka penulis bermaksud memberikan saran yang harapannya berguna atau bermanfaat bagi perusahaan dalam mengevaluasi kegiatan yang berlangsung selama kedepan, yakni sebagai berikut:

1. Pihak *security* tidak memperbolehkan armada truk memasuki wilayah depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana sebelum berjanjian dengan *customer* atau pengurus EMKL tersebut. Hal ini dapat mengurangi armada truk yang parkir sembarangan diblok depo, dan menghindari arus lalu lintas yang tidak teratur/berantakkan sehingga pergerakan lalu lintas *reach stacker* bisa lebih leluasa beroperasi.
2. Pihak kerani *stuffing* tetap memonitoring blok *stuffing* secara berkala dan memastikan ke *customer* atau pengurus EMKL apakah pemuatan barang hanya sehari langsung *full* atau dilanjutkan esok hari, dalam *percontainer* maupun menambah slot baru di hari itu juga, guna agar kerani *stuffing* mengetahui kepastian berapa sisa slot dan berapa kebutuhan permintaan slot *customer* atau pengurus EMKL lainnya.
3. Adanya peremajaan dan penambahan unit alat berat *fork lift* yang bertujuan untuk meminimalisir biaya pergantian *spare part*, karena kondisi alat berat *fork lift* saat ini sudah tidak layak beroperasi. Hal ini dapat merugikan waktu juga dalam proses pemuatan barang yang seharusnya mampu beroperasi 3-5 *container* perhari menjadi 1-3 *container* atau menjadikannya berkurang.
4. Diadakan lembur bagi pihak *repair* guna menunjang dan membantu dalam penyediaan stok *container* di depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana meskipun sudah melebihi batas target

pengerjaan, dan kegiatan ini diberlakukan selama belum ada datangnya pengiriman balik *container empty* dari luar daerah ke Surabaya.

5. Memberikan fasilitas atau ruangan sebagai tempat berteduh bagi buruh TKBM di dalam wilayah depo petikemas PT Mitra Dharma Laksana dalam menunggu permintaan kerja *customer* atau pengurus EMKL, agar pada saat dibutuhkan tidak ada kendala dalam cari mencari atau sudah siap (*stay*) dalam bekerja.

## DAFTAR PUSTAKA

- Amir M.S. 1997. *Letter Of Credit Dalam Bisnis Ekspor Impor*. Jakarta: Ikrar Mandiri Abadi
- Arikunto, S. 2013. *Prosedur Penelitian: Suatu Pendektan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta
- Burgin, Burhan 2003. *Analisis Data Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Raja Grafindo Persada
- Handajani, Mudjiastuti, 2004, Analisis Kinerja Operasional Bongkar Muat Peti Kemas Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, *Jurnal Transportasi*, Vol. 4 No.1, Juni 2004.
- Idrus, Muhammad (2009). *Metode Penelitian Ilmu Sosial*. Yogyakarta: Erlangga
- Kementerian Perhubungan RI (2016) Nomer PM 83 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Depo Peti Kemas. Menteri Perhubungan Republik Indonesia. Jakarta
- Miles, M.B.,& Huberman, A.M. (1994). *Qualitative data analysis(2nded.)*. London, UK: Sage Publications
- Moleong, Lexy.2007. *Metodelogi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Karya
- Peter Salim dan Yenni Salim. 2002. *Kamus Bahasa Indonesia Kontemporer*. Jakarta: Balai Pustaka
- Setyosari, Punaji. 2010. *Metode Penelitian Pendidikan dan Pengembangannya*, Jakarta: Kencana
- Sugiyono. 2007. *Metode Penelitian Pendidikan, Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfa Beta
- Sugiyono. 2015. *Metode Penelitian Pendidikan, Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfa Beta
- Sujidono, Anas. 1996. *Pengantar Evaluasi Pendidikan*. Jakarta: Raja Grafindo Persada
- Suyono. R. P. 2003. *Shipping Pengangkutan Intermoda Ekspor Impor Melalui Laut*. Jakarta: PPM
- Suyono. R. P. 2005. *Shipping Pengangkutan Intermoda Ekspor Impor Melalui Laut*, Edisi ke-4 Jakarta: PPM
- Tjiptono, Fandy* 1999. Kualitas Barang dan Jasa : Pengukuran, Keterbatasan dan Implikasi, *Majalah Usahawan*. No3 TH. XXVII. Maret.
- Mudayat, M., Nur Widyawati, N. W., & DA Arisanti, D. (2022). *Kewirausahaan Dalam Mbkm Dan Umkm*.