

AKTIVITAS PELAYANAN MUAT PETIKEMAS PADA PT PELINDO III (PERSERO) CABANG TENAU KUPANG

Noviana Puspitasari, Jusuf Wagiman Pello
Akademi Pelayaran Nasional Surakarta

ABSTRAK

Aktivitas pelayanan muat petikemas merupakan salah satu pelayanan yang menunjang kegiatan yang ada di pelabuhan dan juga salah satu kegiatan yang dilakukan di Pelabuhan Tenau Kupang, permasalahan dalam penelitian ini adalah: terbatas kapasitas di lapangan penumpukan/container yard, terbatasnya operator forklift, ada petikemas kekeliruan penempatan tempat. Tujuan dari Penelitian ini adalah untuk mengetahui Aktivitas Pelayanan Muat Petikemas Pada PT Pelindo III (Persero) Cabang Tenau Kupang dan untuk mengetahui adakah hambatan-hambatan dalam Aktivitas Pelayanan Muat Petikemas Pada PT Pelindo III (Persero) Cabang Tenau Kupang.

Penelitian ini di laksanakan di PT Pelindo III (Persero) Cabang Tenau Kupang mulai bulan Maret 2019 sampai dengan bulan Oktober 2019. Metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode penelitian deskriptif kualitatif yaitu suatu metode penelitian yang digunakan untuk menggambarkan fenomena yang ada, gejala sosial, dengan mendeskripsikan nilai variabel, tanpa membuat hubungan dan perbandingan dengan sejumlah variabel yang lain. Teknik pengumpulan data yang digunakan yaitu observasi, interview, studi pustaka, dandokumentasi.

Hasil penelitian ini adalah Pelayanan muat petikemas yang di lakukan di dermaga pelabuhan Tenau Kupang, kegiatan pelayanan muat petikemas tersebut adalah Aktivitas Pelayanan Muat Petikemas, Pengendalian Aktivitas Pelayanan Petikemas, Operasi Muat Petikemas, Jenis-Jenis Petikemas dan Persiapan Tata Letak Petikemas. Dalam aktivitas pelayanan muat petikemas terdapat beberapa hambatan, hambatan tersebut yaitu Sering terjadi kerusakan alat bongkar muat sehingga dapat menghambat kegiatan atau aktivitas pelayanan peti kemas dan Sering terjadi kemacetan pada saat muat peti kemas karena masih kurangnya alat bongkar muat dan lapangan penumpukan yang kurang luas

Kata Kunci: Pelayanan muat petikemas

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan Negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki lebih 17.500 pulau yang tersebar dari Sabang hingga Merauke dengan total wilayah 735.355 mil persegi dimana wilayah Indonesia dua pertiganya merupakan daerah perairan dan laut yang menjadikan negara Indonesia sebagai negara maritim, yang secara geografis terletak diantara dua benua Australia dan Asia juga diapit oleh samudera Hindia dan samudera Pasifik. Oleh karena itu transportasi laut merupakan salah satu bagian dari sistem transportasi nasional yang memegang peranan penting dan strategis dalam mobilitas penumpang, barang dan jasa baik keluar negeri dan dari luar negeri. Disamping itu sebagai sarana untuk meningkatkan dan pemeratakan kesejahteraan masyarakat. Mengingat Indonesia merupakan negara kepulauan yang terdiri dari

gugusan pulau-pulau yang tersebar diseluruh nusantara. Sehubungan dengan peranan tersebut, sudah selayaknya apabila bangsa Indonesia memiliki sarana dan prasarana transportasi laut yang tangguh dan potensial agar peranannya dapat berfungsi secara optimal (Hendry Fayol, 2007).

Pelabuhan laut berperan besar dalam pencapaian sistem transportasi laut yang efektif dan efisien, untuk mencapainya sistem yang efektif dan efisien sangat di pengaruhi oleh jaringan transportasi darat dan laut. Kinerja maksimal dari pelabuhan tersebut hanya dapat dicapai jika pelabuhan tersebut didukung oleh fasilitas yang memadai. Pelabuhan Tenau Kupang tergolong pelabuhan laut yang cukup besar di Provinsi Nusa Tenggara Timur. Sepanjang tahun kapal-kapal berdatangan di pelabuhan tersebut mengangkut berbagai macam barang. Salah satu muatan kapal yang

dimuat di dermaga pelabuhan tersebut adalah muatan umum (*general cargo*). Pada waktu ini muatan umum hamper semuanya dikapalkan dengan menggunakan petikemas, karena lebih aman selama dalam pengangkutan dan lebih cepat proses pemuatannya. Meskipun sudah banyak petikemas yang masuk ke pelabuhan Tenau Kupang, tetapi sampai saat ini dermaga masih kekurangan alat bongkar muat dan belum dilengkapi dengan crane petikemas (*container crane*).

Oleh karena itu pemuatan perikemas ke kapal terpaksa dilakukan dengan menggunakan keran kapal (*ship's crane*), kadang-kadang dibantu pula dengan *mobile crane* dari darat. Dengan demikian waktu pembongkaran peti kemas dari kapal relatif masih lama. Masalah-masalah yang masih dihadapi dalam kegiatan pemuatan peti kemas di dermaga pelabuhan Tenau Kupang antara lain: masih kurangnya keran peti kemas (*container crane*) di dermaga pelabuhan Tenau Kupang, dan lamanya waktu pemuatan petikemas ke kapal sebagian menggunakan keran kapal (*ship's crane*).

Apabila masalah-masalah tersebut diatas dapat diatasi, maka aktivitas pemuatan petikemas ke kapal dapat berlangsung dengan cepat sehingga kapal dapat segera meninggalkan dermaga dan mengurangi padatnya antrian kapal yang menunggu giliran pemuatan yang akan dimuat. Dalam hal ini penulis mengambil Tugas Akhir sebelumnya sebagai penelitian terdahulu yang relevan : Rudy Martin (2010) dalam penelitian yang berjudul "Analisis produktivitas bongkar muat peti kemas, pada Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta" studi ini melakukan analisis mengenai produktivitas bongkar muat peti kemas, untuk meningkatkan pendapatan (profit) perusahaan yang maksimal dengan alat penanganan *Rubber-Tyred Gantry* (RTG) dan *Head Truck*. Serta memberikan mutu dan pelayanan terbaik dalam kelancaran arus kegiatan bongkar muat di pelabuhan.

Berdasarkan uraian tersebut diatas, maka dari itu penyusun dalam penyusunan Tugas Akhir ini sengaja mengambil judul penelitian "Aktivitas Pelayanan Muat Peti Kemas Pada PT Pelindo III (Persero) Cabang Tenau Kupang".

KAJIAN TEORI

Aktivitas merupakan operasi atau pemindahan peti kemas dari sisi kapal ke lapangan penumpukan atau dari lapangan

penumpukan ke sisi kapal di dermaga dengan menggunakan *trailer*. Secara praktis, aktivitas meliputi dua jenis pergerakan yakni pergerakan gerakan

memindahkan secara horizontal dengan *trailer*, dan pergerakan vertical menurunkan dan menaikkan (*lift off –lift on*) peti kemas dari/ke atas trailer dengan memakai *yard crane* (D.A. LASSE, 2014;153).

Pelayanan merupakan pelayanan yang di lakukan di wilayah pelabuhan yang berhubungan dengan kepuasan pelanggan. Pelayanan juga merupakan kegiatan memfasilitasi kegiatan membongkar dan/ atau memuat barang dari dan/atau ke atas kapal. Apabila perusahaan kepelabuhanan berproduksi tatkala melayani kapal berbasis pada dimensi waktu dan *gross tonnage* (GT), maka pelayanan barang atau container merupakan variabel bebas terhadap dimensi waktu di maksud. Kualitas serta efisiensi pelayanan terhadap barang atau petikemas dalam bentuk *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving*, & *delivery* menjadi faktor diterminasi total waktu kapal di dermaga dan di pelabuhan (D.A. Lasse, 2014;108) Muat berdasarkan hubungan hukum antara operator kapal (pelayaran) dan perusahaan pelaksana muat kapal, maka aktivitasnya adalah: *Stevedoring*; *Cargodoring*; *receiving*; dan *delivery*. Kegiatan *stevedoring* dalam sistem *liner service* adalah perpanjangan tanggung jawab perusahaan pelayaran, artinya muat barang dari dan/atau ke atas kapal di laksanakan oleh perusahaan pelayaran. Sedangkan di luar sistem liner muat di laksanakan oleh badan usaha khusus yang di namakan perusahaan bongkar muat.

Antara perusahaan pelayaran dan perusahaan bongkar muat berlaku prinsip *separation of responsibility*. *Stevedoring* merupakan menurunkan dan/atau menaikkan barang dari/ke atas kapal. Untuk barang bongkar atau muat dari kapal dapat di muatkan ke atas truck atau ke tongkang. Kegiatan yang di lakukan ke gudang/ lapangan yakni kegiatan yang di namakan *cargodoring*. *Receiving* merupakan kegiatan menerima barang yang di muat ke kapal. *Receiving* dapat berlangsung di sisi kapal langsung ke truck atau ke tongkang, dan disisi darat gudang/lapangan bagi barang melalui gudang/lapangan diterimakan kepada *consignee* atau perwakilan. *Delivery* merupakan penyerahan barang oleh kapal (pengangkut) kepada penerima. Seperti *receiving*, *delivery*

pun dapat berlangsung disisi kapal langsung ke truck atau ke tongkang (D.A. Lasse, 2014:109). Suyono (2003:179) menyatakan “Petikemas (*Container*) adalah satu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, diperlukan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkut muatan yang ada didalamnya. Filosofi di balik petikemas 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 angkutanlainnya, dapat membawa secara cepat, aman, dan efisien atau bila mungkin, dari pintu ke pintu (*door to door*).

Menurut peraturan pemerintah RI Nomor. 61 Tahun 2009 tentang kepelabuhanan, pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi, dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan. Sedangkan kepelabuhanan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan barang.

Suyono (2005:270) menulis tentang keuntungan dan kerugian memakai petikemas, diantaranya adalah: Keuntungan memakai Petikemas Cepat dan ekonomis dalam menangani petikemas, terutama dalam bongkar muat di pelabuhan atau *interface*.

Keamanan terhadap kerusakan dan pencurian lebih terjaga, terutama untuk barang-barang kecil atau berharga. Efisien, karena satu *gang* yang terdiri dari 12 orang dapat melaksanakan kegiatan bongkar muat kapal petikemas dalam waktu 3 atau 4 hari. Bila dilakukan hal yang sama oleh 100 orang akan memakan waktu 3 atau 4 minggu. Pembungkus barang tidak perlu terlalu kuat, karena tumpukan (*stacking*) dapat dibatasi setinggi dalamnya petikemas. Bisa untuk angkutan *door to door*. Kerugian Memakai Petikemas Kapal petikemas mahal (lebih mahal dari kapal barang biasa). Harus dibuat terminal khusus untuk bongkar muat petikemas dan harus menggunakan peralatan

khusus untuk mengangkut dan menumpuknya. Jalan-jalan yang ada harus disesuaikan untuk pengangkutan petikemas. Dapat terjadi ketidakseimbangan dalam perdagangan antar negara, bila suatu negara tidak cukup persediaan petikemasnya.

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian deskriptif. Penelitian deskriptif adalah penelitian yang dilakukan dengan mengadakan pencandraan (deskriptif) mengenai situasi dan kondisi atau kejadian. Dalam penelitian ini, subjek memiliki peranan yang sangat strategis karena dalam subjek penelitian itulah data tentang variabel penelitian yang akan diamati. Istilah lain yang digunakan untuk menyebut subjek penelitian adalah responden, yaitu orang yang memberi respon atas suatu perlakuan yang diberikan kepadanya. Dikalangan penelitian kualitatif, istilah responden atau subjek penelitian disebut dengan istilah informan, yaitu orang yang memberi informasi tentang data yang diinginkan penelitian berkaitan dengan penelitian yang sedang dilaksanakan. yang menjadi subjek dalam penelitian ini adalah kepala divisi lapangan sedangkan yang menjadi informannya adalah pegawai divisi, karyawan dan staf lapangan dari jabatan teratas hingga terendah pada PT Pelindo III (persero) Cabang Tenau Kupang, dan lain sebagainya yang dapat memberikan informasi.

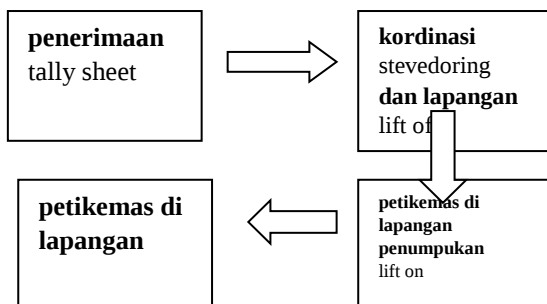
HASIL PENELITIAN

Pelayanan muat peti kemas adalah aktivitas yang di laksanakan dengan *quay container crane* (QCC) untuk menurunkan peti kemas dari atas kapal ke chassis yang sudah siap menunggu di dermaga dan sebaliknya menaikkan peti kemas dari chassis di dermaga ke atas kapal. Untuk mengimbangi output kapal yang telah memakai QCC berteknologi baru antara lain dengan *double trolley crane* dan/atau *twin-move/lifting* dengan output dua peti kemas per angkatan.

Operasi muat peti kemas merupakan aktivitas memindahkan peti kemas dari sisi kapal ke lapangan penumpukan atau dari lapangan penumpukan ke sisi kapal di dermaga dengan menggunakan *trailer*. Secara praktis, aktivitas meliputi dua jenis pergerakan yakni pergerakan memindahkan secara horizontal dengan *trailer*, dan pergerakan vertical menurunkan dan

menaikkan peti kemas dari/atau ke atas *trailer* dengan memakai *yard crane*. Fungsi pengendalian untuk kelancaran operasi pelayanan terhadap peti kemas, diselenggarakan secara manajerial dan operasional. Aktivitas operasional berfokus pada produksi, meliputi: Pelaksanaan pelayanan jasa terhadap peti kemas, menepatkan sumber daya alat dan SDM yang terlatih baik dan handal; Operasi pelayanan barang berpengaruh langsung terhadap waktu tambat kapal; Para meter pemakaian dermaga (BOR) pada dasarnya menandakan utilisasi dermaga; Operasi dan kehandalan QCC harus selalu optimal karena QCC tidak substitutif

Pada PT PELINDO III Cabang Tenau Kupang, terdiri dari beberapa tahap mulai dari penerimaan *tally sheet*, kordinasi *stevedoring* dan lapangan, dan berakhir dengan *lift off*, *lift on* petikemas di lapangan penumpukan



Gambar Tahap pelaksanaan tata letak petikemas Pada PT PELINDO III Cabang Tenau Kupang Tahap-tahapannya adalah: Penerimaan *Tally sheet* *Tally man* yang bertugas di lapangan penumpukan, menerima *tally sheet* untuk mencatat jumlah muatan yang dibongkar dan angkut dari lapangan penumpukan ke truck. Penerimaan *tally sheet* kordinasi *stevedoring* dan lapangan *lift off* petikemas di lapangan penumpukan *lift on* petikemas di lapangan penumpukan. Koordinasi *stevedoring* dan lapangan Karena *bay plan* juga merupakan suatu bentuk informasi kepada *stevedore* yang mana kapal telah siap menerima muatan maka *stevedore* yang bertugas di kapal menghubungi petugas lapangan untuk segera dimulainya kegiatan pemuatan. *Foreman/stevedore* sebagai koordinator serta pelaksana kegiatan menerima *loading list* petikemas dari agen perusahaan pelayaran selambat-lambatnya 24 jam sebelum pekerjaan dimulai. Hambatan-hambatan yang terjadi dalam aktivitas pelayanan peti kemas Pada PT Pelindo III Tenau Kupang Proses pelaksanaan aktivitas pelayanan petikemas pada

PT Pelindo III Tenau Kupang sudah berjalan lancar, meskipun demikian masih ada beberapa masalah atau hambatan yang terjadi dalam proses tersebut yaitu : Keterbatasan kapasitas di lapangan penumpukan untuk pelayanan Peti Kemas pada PT Pelindo III Tenau Kupang. Keterbatasan jumlah tenaga kerja bongkar muat dalam pengaturan tata letak peti kemas Sering terjadi kehilangan peti kemas akibat kesalahan penempatan tempat Sering terjadi kerusakan alat bongkar muat sehingga menghambat kegiatan atau aktivitas pelayanan petikemas Sering terjadi kemacetan pada saat muat peti kemas karena masih kurangnya alat bongkar muat. Upaya yang dilakukan untuk mengatasi masalah atau hambatan yang terjadi dalam pelayanan Peti Kemas pada PT Pelindo III Tenau Kupang Dalam mengatasi masalah tersebut PT Pelindo III Tenau Kupang harus menambah kapasitas atau memperluas lapangan penumpukan untuk peletakan petikemas agar proses pengaturan tata letak petikemas berjalan dengan baik dan lancar. PT Pelindo III (Persero) Tenau Kupang dengan secepatnya merekrut tenaga kerja yang ahli dalam bidang pengaturan tata letak peti kemas guna memperlancar aktivitas pelayanan petikemas pada PT Pelindo III (Persero) Tenau Kupang. untuk menghindari kehilangan peti kemas dalam menempatkan peti kemas perlu di periksa terlebih dahulu agar tidak terjadi kehilangan atau kesalahan dalam menempatkan peti kemas tersebut. Agar aktivitas pelayanan peti kemas dapat berjalan dengan lancar maka sebelumnya perlu memeriksa alat-alat bongkar muat agar tidak terjadi hambatan dalam proses kegiatan pelayanan peti kemas berlangsung. PT Pelindo III (Persero) Tenau Kupang, perlu menambahkan peralatan bongkar muat agar tidak terjadi kemacetan dalam kegiatan bongkar ataupun muat peti kemas.

KESIMPULAN DAN SARAN

Setelah melaksanakan Praktek Darat (PRADA) pada PT Pelindo III (Persero) Cabang Tenau Kupang, dan penulis di ikut sertakan dalam membantu dan mengawasi kegiatan aktivitas pelayanan muat peti kemas. Maka kesimpulan yang dapat disampaikan adalah sebagai berikut: Aktivitas pelayanan muat peti kemas Pada PT Pelindo III (Persero) Cabang Tenau Kupang. Kapal peti kemas dan Terminal peti kemas Operasi muat peti kemas pada PTPelindo III (Persero) Cabang Tenau

Kupang. Operasi muat.; Operasi lift on dan lift off; Pengendalian aktivitas pelayanan peti kemas pada PT Pelindo III (Persero) Cabang Tenau Kupang. Pelaksanaan pelayanan jasa terhadap peti kemas, menepatkan sumber daya alat dan SDM yang terlatih baik dan handal. Operasi pelayanan barang berpengaruh langsung terhadap waktu tambat kapal ; Parameter pemakaian dermaga (BOR) pada dasarnya menandakan utilisasi; dermaga. Operasi dan kehandalan QCC harus selalu optimal karena QCC tidak substitutif. Jenis-jenis petikemas Petikemas untuk genaral cargo (General cargo container) Petikemas dengan alat pemanas (Heated container) Petikemas tangki (Tank container) Dry bulk container Petikemas dasar (Platform container) Petikemas spesial (Special container) Persiapan Tata Letak Petikemas Persiapan tenaga kerja bongkar muat Persiapan Tempat Persiapan Alat Tahap persiapan kelengkapan dokumen. Pelaksanaan Tata Letak Petikemas Penerimaan Tally sheet koordinasi stevedoring dan lapangan Hambatan-hambatan atau Permasalahan yang Terjadi Dalam aktivitas pelayanan peti kemas Pada PT Pelindo III Tenau Kupang Keterbatasan kapasitas di lapangan penumpukan untuk pelayanan petikemas pada PT Pelindo III Tenau kupang Keterbatasan jumlah tenaga kerja bongkar muat dalam pengaturan tata letak petikemas Sering terjadi kehilangan peti kemas akibat kesalahan penempatan tempat Sering terjadi kerusakan alat bongkar muat sehingga menghambat kegiatan atau aktivitas pelayanan peti kemas Sering terjadi kemacetan pada saat muat peti kemas karena masih kurangnya alat bongkar muat

Saran Untuk mengatasi hambatan-hambatan yang terjadi dalam aktivitas pelayanan muat peti kemas pada PT Pelindo III (Persero) Cabang Tenau Kupang, penulis menyampaikan saran sebagai berikut: Dalam mengatasi masalah tersebut PT Pelindo III Tenau Kupang harus menambah kapasitas atau memperluas lapangan penumpukan untuk peletakan petikemas agar proses pengaturan tata letak petikemas berjalan dengan baik dan lancar PT Pelindo III (Persero) Tenau Kupang dengan secepatnya merekrut tenaga kerja yang ahli dalam bidang pengaturan tata letak peti kemas guna memperlancar aktivitas pelayanan petikemas pada PT Pelindo III (Persero) Tenau Kupang. Untuk menghindari kehilangan peti

kemas dalam menempatkan peti kemas perlu di periksa terlebih dahulu agar tidak terjadi kehilangan atau kesalahan dalam menempatkan peti kemas tersebut agar aktivitas pelayanan peti kemas dapat berjalan dengan lancar maka sebelumnya perlu memeriksa alat-alat bongkar muat agar tidak terjadi hambatan dalam proses kegiatan pelayanan peti kemas berlangsung PT Pelindo III (Persero) Tenau Kupang, perlu menambahkan peralatan bongkar muat agar tidak terjadi kemacetan dalam kegiatan bongkar ataupun muat peti kemas.

DAFTAR PUSTAKA

- Aksara Republik Indonesia. 2015. Peraturan Menteri Nomor 37 Tahun 2015 *Tentang Standar Pelayanan Angkutan Penumpang. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. Jakarta.*
- Bambang Triatmodjo, 2010. *Fasilita pelabuhan & alur pelayaran.* Eva A. Iskandar, 2016. *Instansi Pemerintah Di Pelabuhan.*
- Hendri Fayol, 2007. *Peranan penting transportasi laut.*
- Koleangan, 2008. *tentang ukuran petikemas yang ditetapkan oleh Internasional Standard Organization (ISO).*
- Koleangan, 2008. *Tentang Jenis-jenis petikemas yang ada di pelabuhan.*
- Lasse D.A. 2014. *Dalam Aktivitas Pelayanan Muat Petikemas.*
- Lasse D.A. 2014. *operasi atau pemindahan peti kemas dari sisi kapal*
- Lasse D.A. 2014. *pelayanan barang atau container dalam bentuk stevedoring, cargodoring, receiving, & delivery.*
- Lasse D.A. 2014. *Tentang Aktivitas pelayanan muat peti kemas.*
- Lasse D.A, 2014. *Tentang Operasi muat peti kemas dan peralatan mekanis angkat-angkut barang.*
- Lasse, D.A. 2014. *Persiapan Tata Letak Petikemas di lapangan penumpukan dan Pelaksanaan Tata Letak Petikemas.*
- Nasution, S. 2010. *Metodologi Research (Penelitian Ilmiah).* Jakarta: Bumi
- Peraturan pemerintah RI Nomor.61 Tahun 2009 *tentang kepelabuhanan.* 51
- Salim Abas, 1995. *Manajemen Pelayaran Niaga dan Pelabuhan.* Jakarta: PTDunia Pustaka Jaya

- Soedjono K. 2002. *Pengertian Petikemas (Container)*.
- Suyono, 2003. *Pengertian Petikemas (Container)*.
- Suyono, 2005: *tentang keuntungan dan kerugian memakai petikemas.*
- Sugiyono, 2010. *Metode penelitian kualitatif.*
- Sugiyono, 2013. *Tentang teknik pengumpulan data dan sumber data.*
- Sugiyono, 2005. *Tentang Teknik analisis data kualitatif.*
- Sudjatmiko, 1979. *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga.* Jakarta: Bharata Karya Aksara.
- Thamrin Rais, 1987. *Kamus Istilah Dan Perkapal.* Jakarta: Pustaka Beta.
- V. Wiratna Sujarweni. 2014. *Metode Penelitian.* Yogyakarta: Pustaka Baru Press.
- W. J. S. Poerwadarminta. 1976. *Kamus Besar Bahasa Indonesia.* Jakarta:PN Balai Pustaka.