

## Sosialisasi Perhitungan Kinerja Pelabuhan untuk Karyawan di Lingkungan Pelabuhan Rakyat Paotere

Wihdat Djafar<sup>1\*</sup>, Mislihah Indrus<sup>1</sup>, A. Sitti Chairunnisa<sup>1</sup>, Abd Haris Djalante<sup>1</sup>, Mansyur Hasbullah<sup>1</sup>, M. Rizal Firmansyah<sup>1</sup>, Wahyuddin<sup>1</sup>, Hamzah<sup>1</sup>, Andi Dian Eka Anggriani<sup>1</sup>, Rifkah Fitriah<sup>2</sup>

Program Studi Teknik Perkapalan, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin<sup>1</sup>

Politeknik Maritim AMI Makassar<sup>2</sup>

wihdat.djafar@unhas.ac.id\*

### Abstrak

Pelabuhan Paotere merupakan pelabuhan pengumpul yang terletak di Kecamatan Ujung Tanah, Kota Makassar, Sulawesi Selatan. Peranan Pelabuhan Paotere sangat penting dalam distribusi kebutuhan pokok dari wilayah Kota Makassar dan sekitarnya ke wilayah kepulauan Sulawesi Selatan dan provinsi lain di Indonesia. Sebagai salah satu simpul dalam sistem transportasi pelayaran rakyat, Pelabuhan Paotere diharapkan dapat meningkatkan produktivitasnya. Untuk itu, dalam rangka Kegiatan Pengabdian kepada Masyarakat (PkM), tim PkM Program Studi Teknik Perkapalan Universitas Hasanuddin bertujuan melakukan sosialisasi metode perhitungan kinerja pelabuhan bagi karyawan pada Unit Kerja Pelabuhan Paotere, PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 4 Makassar. Kegiatan ini diharapkan dapat meningkatkan pengetahuan dan keterampilan Sumber Daya Manusia (SDM) Pelabuhan Paotere dalam menghitung kinerja pelabuhan. Materi kegiatan sosialisasi perhitungan kinerja operasional pelabuhan berpedoman pada regulasi pemerintah yakni Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK 103/2/18/Djpl-16 tentang standar kinerja pelayanan operasional pelabuhan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dan Nomor HK 103/2/2/DJPL-17 tentang pedoman perhitungan kinerja pelayanan operasional pelabuhan. Kinerja operasional terdiri dari kinerja pelayanan barang dan kapal. Dari hasil survey *pre-test* dan *post-test* diketahui pemahaman karyawan tentang kinerja operasional pelabuhan meningkat 46% setelah kegiatan sosialisasi. Diharapkan kedepannya karyawan dengan pemahaman yang lebih dalam dapat bermanfaat bagi peningkatan kinerja pelabuhan secara umum dan secara individu bermanfaat bagi karyawan dalam peningkatan kompetensi.

Kata Kunci: Kinerja Operasional; Metode Perhitungan Kinerja; Pelabuhan Pengumpul; Pelayaran Rakyat; SDM.

### Abstract

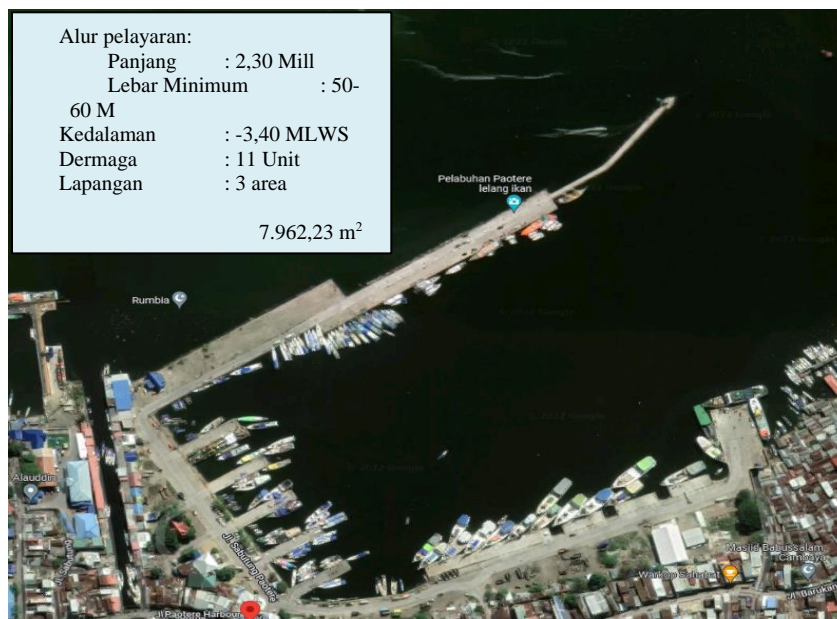
*Paotere Port is a collecting port located in Ujung Tanah District, Makassar City, South Sulawesi. The role of Paotere Port is significant in the distribution of basic needs from the Makassar City area and its surroundings to the South Sulawesi archipelago and other provinces in Indonesia. Paotere Port is expected to increase its productivity as one of the traditional shipping transportation system nodes. Therefore, in Community Service Activities (PkM), the PkM Team of the Department of Naval Architecture aims to socialize port performance calculations for employees at the Paotere Port Work Unit, PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 4 Makassar. This activity is expected to increase the knowledge and skills of Paotere Port Human Resources (HR) in calculating port performance. The material for socialization activities for calculating port operational performance is based on government regulations, namely Regulation of the Director General of Sea Transportation Number HK 103/2/18/Djpl-16 concerning performance standards for port operational services at commercially operated ports and Number HK 103/2/2/DJPL-17 concerning guidelines for calculating the performance of port operational services. The operational performance consists of goods and ship service performance. The pre-test and post-test surveys found that employees' understanding of port operational performance increased by 46% after the socialization activities. In the future, employees with a deeper understanding will help improve the port performance in general and individually for employees to increase their competencies.*

*Keywords: Operational Performance; Performance Calculation Method; Collecting Port; Traditional Shipping; HR.*

## 1. Pendahuluan

Angkutan Laut Pelayaran Rakyat didefinisikan sebagai usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor, dan atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu (PERPRES RI No 74 Tahun 2021). Pelayaran rakyat umumnya dilakukan oleh angkutan laut golongan ekonomi menengah kebawah. Walaupun kegiatan pelayaran rakyat mulai berkurang namun peranannya masih sangat dibutuhkan dalam mendukung perdagangan terutama wilayah pulau-pulau kecil di Indonesia (Malisan dkk, 2017; Romadhon dan Vikaliana, 2017; Hidayat, 2019).

Salah satu pelabuhan yang melayani pelayaran rakyat adalah Pelabuhan Paotere. Pelabuhan Paotere merupakan pelabuhan pengumpul yang terletak di Kecamatan Ujung Tanah, Kota Makassar, Sulawesi Selatan. Sebagai pelabuhan pengumpul, Pelabuhan Paotere memiliki fungsi utama melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi (Peraturan Menteri Perhubungan RI, No PM 57 Tahun 2020). Peranan Pelabuhan Paotere sangat penting dalam distribusi kebutuhan pokok dari wilayah Kota Makassar dan sekitarnya ke wilayah kepulauan Sulawesi Selatan. Selain itu Pelabuhan Paotere juga melayani perdagangan antar Kota Makassar dengan kota di provinsi lainnya seperti Kendari (Sulawesi Tenggara), Ambon (Maluku), dan Kupang (Nusa Tenggara Timur). Kapal-kapal pelayaran rakyat di Pelabuhan Paotere berbobot mati hingga 1.500 ton memuat kebutuhan pokok dan komoditas antara lain beras, minyak goreng, beras, gula, tepung terigu, semen, material bangunan (Nugraha dkk, 2017).



Gambar 1. Layout Pelabuhan Paotere

Jasa pelayanan di Pelabuhan Paotere terdiri dari pelayanan kapal dan barang. Pelabuhan Paotere memiliki 11 unit dermaga dengan panjang 33,33 – 60 meter (Gambar 1) dan kedalaman kolam dermaga 3 meter. Selain itu, terdapat pula tiga lapangan penumpukan dengan luas total 7.962 m<sup>2</sup>. Lapangan penumpukan ini digunakan untuk menampung muatan *General Cargo* yang berasal dari kapal-kapal pelayaran rakyat maupun kapal *General Cargo* lainnya. Pelabuhan Paotere melayani kapal-kapal rakyat yang sandar di dermaga (Gambar 2. a) dimana kegiatan bongkar muat barang umumnya dilakukan secara manual oleh tenaga manusia (Gambar 2).



(a)



(b)

Gambar 2. (a) Kapal Sandar di Dermaga Secara Susun Sirih dan (b) Kegiatan Bongkar Muat di Pelabuhan Rakyat Paotere

Berdasarkan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Nugraha dkk (2017) dan Junaeda dkk (2019), kinerja Pelabuhan Paotere dinilai masih rendah yang berpengaruh terhadap pelayanan kapal terutama kinerja pelabuhan terkait dengan tingkat penggunaan dermaga. Sebagai salah satu simpul dalam sistem transportasi pelayaran rakyat, Pelabuhan Paotere diharapkan dapat meningkatkan produktivitasnya. Aspek manajemen dan sumber daya manusia (SDM) merupakan salah satu kendala dalam pengembangan pelayaran rakyat (Syafri, 2018). Dalam upaya peningkatan produktivitas pelabuhan, tentunya perlu didukung oleh SDM yang memadai. Pengembangan SDM ini sangat erat hubungannya dengan hasil kinerja mereka (Iskandar, 2018). Dengan demikian, peningkatan pengetahuan dan keterampilan SDM di unit-unit kerja terutama terkait dengan produktivitas pelabuhan perlu dilakukan. Untuk itu, kegiatan Pengabdian kepada Masyarakat (PkM) oleh tim PkM Departemen Teknik Perkapalan Universitas Hasanuddin bertujuan melakukan kegiatan sosialisasi perhitungan kinerja pelabuhan bagi karyawan pada Unit Kerja Pelabuhan Paotere, PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 4 Makassar. Kegiatan ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi perusahaan, selain itu secara individu pelatihan ini juga bermanfaat bagi karyawan untuk peningkatan kompetensi sehingga dapat digunakan untuk kenaikan jabatan dan bekerja di tempat lain.

## 2. Landasan Teori

Materi kegiatan sosialisasi perhitungan kinerja operasional pelabuhan berpedoman pada regulasi pemerintah yakni Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK 103/2/18/Djpl-16

tentang standar kinerja pelayanan operasional pelabuhan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dan Nomor HK 103/2/2/DJPL-17 tentang pedoman perhitungan kinerja pelayanan operasional pelabuhan.

Kinerja pelayanan operasional didefinisikan sebagai hasil kerja terukur yang dicapai pelabuhan dalam melaksanakan pelayanan kapal, barang dan utilisasi fasilitas dan alat, dalam periode waktu dan satuan tertentu. Sedangkan indikator kinerja pelayanan operasional adalah variabel-variabel pelayanan, penggunaan fasilitas dan peralatan pelabuhan.

Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor HK 103/2/18/Djpl-16, indikator kinerja pelayanan yang terkait dengan jasa pelabuhan terdiri dari :

- a. Waktu Tunggu Kapal (*Waiting Time/WT*); waktu yang digunakan sejak pengajuan permohonan tambat (setelah kapal tiba di lokasi labuh) hingga kapal digerakkan menuju tambatan,
- b. Waktu Pelayanan Pemanduan (*Approach Time/AT*); jumlah waktu sejak pengajuan permohonan tambat setelah kapal tiba di lokasi labuh hingga kapal digerakkan menuju tambatan,
- c. Waktu Efektif (*Effektive Time* dibanding *Berth Time/ET : BT*);
  - Waktu Efektif (*Effective Time/ET*); jumlah jam bagi suatu kapal yang digunakan untuk melakukan bongkar muat selama kapal di tambatan,
  - *Berth Time (BT)*; atau waktu tambat adalah waktu yang dihitung mulai mengikat hingga lepas ikat tali di tambatan,
  - *BT* merupakan penjumlahan *BWT (Berth Working Time)* dan *NOT (Not Operation Time)*. *BWT* merupakan waktu untuk kegiatan bongkar muat selama kapal berada di dermaga, sedangkan *NOT* adalah waktu jeda yang telah direncanakan selama kapal di pelabuhan, misalnya waktu istirahat,
  - *BWT* adalah penjumlahan *ET* dan *IT (Idle Time)*. *Idle Time* adalah waktu yang tidak produktif selama kapal berada di tambatan disebabkan antara lain cuaca buruk atau peralatan bongkar muat yang rusak,
- d. Produktivitas kerja (*T/G/J, B/C/H* dan *B/S/H*);
  - *T/G/J* atau Ton/Gang/Jam; jumlah barang dalam ton atau  $M^3$  yang dibongkar/dimuat dalam periode waktu 1 (satu) jam kerja oleh 1 (satu) Gang,
  - *B/C/H* atau *Box/Crane/Hour*; jumlah petikemas yang dibongkar/dimuat oleh 1 (satu) *crane* dalam periode waktu 1 (satu) jam,
  - *B/S/H* atau *Box/Ship/Hour*; jumlah petikemas yang dibongkar/dimuat dalam 1 (satu) jam selama kapal bertambat,
- e. *Receiving/Delivery petikemas*; kecepatan pelayanan penyerahan/penerimaan di terminal petikemas yang dihitung sejak alat angkut masuk hingga keluar yang dicatat di pintu masuk/keluar,
- f. Tingkat Penggunaan Dermaga (*Berth Occupancy Ratio/BOR*); perbandingan antara waktu penggunaan dermaga dengan waktu yang tersedia (dermaga siap operasi) dalam periode waktu tertentu yang dinyatakan dalam persentase.

*BOR* dihitung berdasarkan jumlah tambatan dan cara sandar kapal (Triatmodjo, 2010), persamaan yang dapat digunakan sebagai berikut:

- Tambatan tunggal

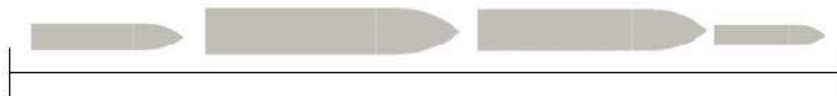
Jika dermaga hanya digunakan untuk satu tambatan, maka penggunaan dermaga tidak terpengaruh oleh panjang kapal.

$$BOR = \frac{\Sigma \text{Waktu Tambat}}{\text{Waktu Efektif}} \times 100\% \quad (1)$$

Waktu tambat dihitung sejak kapal tertambat dengan sempurna di dermaga hingga lepas sandar (hari). Waktu tambat ini dihitung untuk total jumlah kunjungan kapal selama satu tahun. Sedangkan waktu efektif adalah total waktu operasi pelabuhan selama satu tahun (hari).

- Dermaga untuk beberapa tambatan

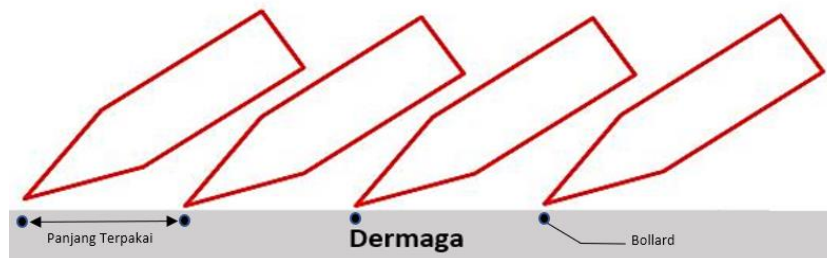
Nilai *BOR* pada dermaga jenis ini (Gambar 3) dihitung berdasarkan panjang kapal. *Loa* adalah *length overall* kapal (meter), sedangkan jagaan adalah jarak aman antara kapal di tambatan, dimana 10 m untuk kapal berukuran kecil dan 20 m untuk kapal besar. *Loa* dan jagaan diperhitungkan sebanyak jumlah kunjungan kapal dalam periode satu tahun. Panjang tambatan adalah panjang dermaga yang digunakan sebagai tempat sandar kapal. Sedangkan waktu efektif adalah total waktu operasi pelabuhan selama satu tahun (hari).



Gambar 3. Dermaga untuk Beberapa Tambatan

$$BOR = \frac{\Sigma (\text{Loa} + \text{Jagaan}) \times \text{Waktu Tambat}}{\text{Waktu Efektif} \times \text{Panjang Tambatan}} \times 100\% \quad (2)$$

Untuk dermaga dengan kapal sandar secara susun sirih (Gambar 4), seperti di Pelabuhan Rakyat, perhitungan *BOR* sebagai berikut (Bochary dan Mislich, 2016; Leli, 2016):



Gambar 4. Dermaga dengan Kapal Sandar Susun Sirih di Pelabuhan Rakyat

$$BOR = \frac{\Sigma \text{Panjang dermaga yang terpakai}}{\text{Waktu efektif} \times \text{Panjang Tambatan}} \times 100\% \quad (3)$$

- Tambatan secara umum

$$BOR = \frac{Vs \times St}{\text{Waktu Efektif} \times n} \times 100\% \quad (4)$$

$Vs$  adalah jumlah kapal yang dilayani dalam satu tahun (unit/tahun).  $St$  adalah *service time* (jam/hari). waktu efektif adalah total waktu operasi pelabuhan selama satu tahun (hari), serta  $n$  adalah jumlah tambatan.

- g. Tingkat Penggunaan Gudang (*Shed Occupancy Ratio/SOR*); perbandingan antara jumlah pengguna ruang penumpukan dengan ruang penumpukan yang tersedia yang dihitung dalam satuan ton hari atau satuan  $M^3$  hari,
- h. Tingkat Penggunaan Lapangan (*Yard Occupancy Ratio/YOR*); perbandingan antara jumlah penggunaan ruang penumpukan dengan ruang penumpukan yang tersedia (siap operasi) yang dihitung dalam satuan ton hari atau  $M^3$  hari, dan
- i. Kesiapan Operasi Peralatan; perbandingan antara jumlah peralatan yang siap untuk dioperasikan dengan jumlah peralatan yang tersedia dalam periode waktu tertentu.

### 3. Metode untuk Menangani Permasalahan

Target akhir dari pelaksanaan sosialisasi ini adalah penambahan pengetahuan kinerja operasional pelabuhan secara umum, serta pengetahuan kinerja operasional pelabuhan rakyat pada khususnya. Selain pengetahuan, keterampilan dalam menggunakan metode perhitungan kinerja juga diharapkan dapat diterapkan oleh karyawan. Untuk itu, selain penyampaian materi kinerja operasional pelabuhan secara langsung, sebuah buku saku juga akan diberikan sebagai pegangan bagi karyawan Pelabuhan Paotere.

Pelaksanaan kegiatan sosialisasi melibatkan tujuh orang karyawan PT. Pelindo Makassar unit Pelabuhan Paotere. Kegiatan dilakukan melalui tahapan berikut:

- Tahap pertama; *pre-test* dilakukan sebelum tim menyajikan materi. *Pre-test* bertujuan untuk mengetahui tingkat pemahaman karyawan terhadap kinerja operasional pelabuhan,
- Tahap kedua; penyampaian materi kinerja operasional pelabuhan yang terdiri dari kinerja operasional pelabuhan secara umum (kinerja pelayanan kapal, kinerja pelayanan barang serta produktivitas fasilitas dan peralatan),
- Tahap ketiga; tanya jawab dan diskusi terkait dengan kinerja operasional di Pelabuhan Rakyat Paotere,
- Tahap keempat; latihan perhitungan kinerja operasional pelabuhan. Pada tahapan ini peserta diberikan contoh perhitungan kinerja dan dua kasus untuk diselesaikan berupa kinerja tenaga kerja bongkar muat dan penggunaan dermaga,
- Tahap kelima; *post-test* dilakukan diakhir kegiatan untuk mengevaluasi tingkat pemahaman karyawan terkait dengan kinerja operasional pelabuhan.



Gambar 5. Sosialisasi Perhitungan Kinerja Operasional Pelabuhan di Pelabuhan Rakyat Paotere



Gambar 6. Tim dan Peserta Kegiatan PkM

#### 4. Hasil dan Diskusi

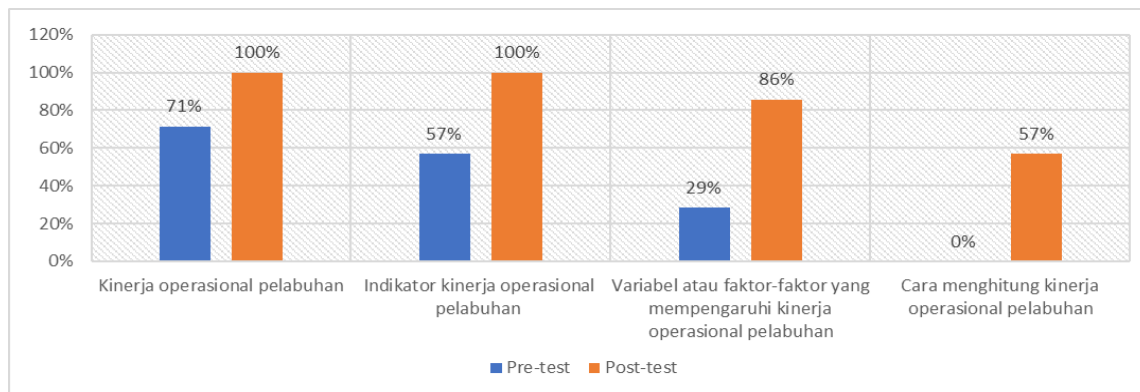
Kegiatan sosialisasi dilakukan secara interaktif antara para peserta dengan Tim PkM (Gambar 5 dan Gambar 6). Perhitungan kinerja operasional pelabuhan dibahas secara umum terlebih dahulu, kemudian dilanjutkan dengan pembahasan pada indikator kinerja terkait dengan kondisi operasional Pelabuhan Paotere. Dalam pemaparan dan diskusi, tim pengabdian menitikberatkan pada perhitungan Produktivitas Kerja (T/G/J) dan Tingkat Penggunaan Dermaga (BOR).

Produktivitas Kerja T/G/J atau Ton/Gang/Jam dihitung berdasarkan jumlah barang dalam ton atau  $M^3$  yang dibongkar/dimuat dalam periode waktu 1 jam kerja oleh 1 Gang. Pada kondisi aktual di lapangan, produktivitas kerja sangat bervariasi dimana indikator tersebut dipengaruhi oleh berat

dan bentuk kemasan barang. Selain itu kesiapan tenaga buruh bongkar muat dan faktor cuaca juga sangat mempengaruhi Produktivitas Kerja T/G/J.

Secara umum, peserta diperkenalkan cara perhitungan BOR yakni penggunaan Persamaan 1, 2, 3 dan 4. Namun pada contoh kasus untuk penyelesaian soal latihan, materi difokuskan pada menghitung Tingkat Penggunaan Dermaga atau BOR dengan mempertimbangkan cara sandar kapal pelayaran rakyat di Pelabuhan Paotere secara susun sirih (Persamaan 3). Nilai BOR dipengaruhi oleh panjang dermaga yang terpakai pada saat kapal sandar, jumlah kunjungan kapal, waktu penggunaan dermaga setiap kapal, dan waktu yang tersedia (dermaga siap operasi) dalam periode waktu satu tahun yang dinyatakan dalam persentase. Nilai BOR untuk dermaga di Pelabuhan Rakyat Paotere sulit untuk dihitung karena kondisi yang terjadi di lapangan adalah kapal tetap sandar di dermaga diluar waktu bongkar muat kapal. Kapal sandar di dermaga bisa mencapai waktu hingga 2 – 3 minggu karena menunggu muatan. Sehingga dalam penyampaian materi perhitungan BOR, tim pengabdian memberikan penjelasan lebih detail bagaimana mengidentifikasi *Effective Time*, *Idle Time* dan *Not Operation Time*. Selain itu, pada kenyataannya cara sandar kapal pelayaran rakyat tidak teratur. Sehingga hal ini menjadi tantangan sendiri dalam pengelolaan operasional pelabuhan.

Pengukuran capaian kegiatan dilakukan melalui survey *pre-test* dan *post-test* kegiatan Sosialisasi Perhitungan Kinerja Pelabuhan. Survey ini terdiri dari empat pertanyaan yang diajukan ke peserta sosialisasi untuk mengetahui penambahan tingkat pengetahuan karyawan. Pertanyaan diberikan berkaitan dengan pengetahuan dasar kinerja operasional pelabuhan, indikator kinerja operasional pelabuhan, variabel atau faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja operasional pelabuhan, dan cara menghitung kinerja operasional pelabuhan.



Gambar 7. Diagram Hasil Survey *Pre-test* dan *Post-test* Kegiatan Sosialisasi Perhitungan Kinerja

Dari hasil survey *pre-test* dan *post-test* (Gambar 7) terhadap 7 peserta sosialisasi diketahui secara umum, karyawan yang pernah mendengar dan mengetahui terminologi kinerja operasional pelabuhan sebanyak 5 orang (71%). 4 orang (57%) karyawan setidaknya pernah mendengar salah satu indikator kinerja operasional yang umum digunakan yakni *BOR*. 2 orang (29%) dapat menyebutkan salah satu faktor yang mempengaruhi kinerja operasional pelabuhan yakni waktu yang digunakan untuk bongkar muat. Namun tidak ada satupun yang mengetahui cara menghitung kinerja operasional pelabuhan. Selama ini karyawan hanya terlibat sebatas dalam pencatatan data kegiatan operasional pelabuhan. Setelah penyajian materi, semua karyawan (100%) menjawab bahwa mereka telah mengetahui kinerja operasional dan indikator kinerja operasional pelabuhan. 6 orang (86%) mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja operasional pelabuhan, dan



4 orang (57%) mengetahui cara menghitung kinerja operasional pelabuhan. Dengan demikian setelah sosialisasi, terjadi peningkatan pengetahuan perhitungan kinerja operasional pelabuhan bagi karyawan Pelabuhan Paotere yakni rata-rata sebesar 46%.

Setelah mengikuti kegiatan sosialisasi, karyawan lebih memahami indikator kinerja di pelabuhan khususnya terkait dengan kondisi operasional di Pelabuhan Rakyat Paotere. Sehingga mereka lebih memahami kontribusi pekerjaan mereka dalam kinerja pelayanan pelabuhan. Agar pemahaman mereka tetap terjaga, maka kegiatan sosialisasi ini dilengkapi dengan buku saku Perhitungan Kinerja Pelabuhan. Dengan demikian, para karyawan dapat mengimplementasikan pengetahuan yang diperoleh sehingga dapat bermanfaat bagi perusahaan maupun kompetensi karyawan secara individu untuk kenaikan jabatan atau pemindahan tugas di unit kerja lain.

## 5. Kesimpulan

Pemahaman karyawan tentang kinerja operasional pelabuhan semakin meningkat yakni sebesar 46% setelah kegiatan sosialisasi. Para karyawan sangat aktif dalam diskusi dan menanggapi materi yang disampaikan terutama terkait dengan kondisi aktual di lapangan. Diharapkan kedepannya, karyawan tersebut dapat memanfaatkan pengetahuan yang mereka peroleh bagi peningkatan kinerja pelabuhan secara umum dan peningkatan kompetensi karyawan.

## Ucapan Terima Kasih

Ucapan terima kasih kepada Fakultas Teknik UNHAS yang telah mendanai kegiatan ini melalui Skema Pengabdian Fakultas Teknik UNHAS Tahun 2022, seluruh tim pengabdian masyarakat, pimpinan dan karyawan PT. Pelindo Makassar Unit Pelabuhan Paotere.

## Daftar Pustaka

- Bochary, L., Mislihah, (2016). Analisa Kinerja Dermaga Pelabuhan Rakyat Paotere. *Journal Riset dan Teknologi Kelautan (JRTK)*, Vol. 14, No. 1.
- Hidayat, B., (2019). *Strengthening Traditional Shipping as Part of The Connectivity Path in Indonesia Bappenas*, Working Papers Vol. II No. 2.
- Iskandar, D., (2018). Strategi Peningkatan Kinerja Perusahaan melalui Pengelolaan Sumber Daya Manusia dan Kepuasan Kerja dan Dampaknya Terhadap Produktivitas Karyawan, *Jurnal JIBEKA*. Vol. 12, No 1.
- Junaeda, Jinca, M. Y., Mislihah, (2019). The Operational of Wharf Performance for Paotere Port in Makassar. *IOSR Journal of Mechanical and Civil Engineering (IOSR-JMCE)*. Vol. 16, Issue 3.
- Leli, N., (2016). Kinerja Angkutan dan Konektivitas Pelayaran Rakyat: Studi Kasus Pelabuhan Rakyat Kalimas, Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya.
- Malisan, J., Sadjiono, I., Wibowo, T. I., dan Djulis, S., (2017). Kajian Potensi Pengembangan Pelayaran Rakyat sebagai Sarana Angkutan Barang dalam Rangka Mendukung Tol Laut di Kawasan Indonesia Timur, *METEOR STIP Marunda*, Vol. 10, No.1.
- Nugraha, M. A. P., Jinca, M. Y., Rahim, J., (2017). Performance of Paotere Port in Makassar, South Sulawesi, Indonesia. *International Refereed Journal of Engineering and Science (IRJES)*. Vol. 6, Issue 1.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: Hk.103/2/18/DJPL-16 tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan pada Pelabuhan yang Diusahakan Secara Komersial.

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: HK 103/2/2/DJPL-17 tentang pedoman perhitungan kinerja pelayanan operasional pelabuhan.

Peraturan Menteri Perhubungan RI, No PM 57 Tahun 2020 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 51 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2021 Tentang Pemberdayaan Angkutan Laut Pelayaran Rakyat.

Romadhon, I., Vikaliana, R., (2017). Pelayaran Rakyat dalam Perspektif Sistem Logistik Nasional, *Jurnal Logistik Indonesia*. Vol. 1, No. 1.

Syafril, K. A., (2018). Pemberdayaan Pelayaran Rakyat Dilihat Dari Karakteristiknya, *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*. Vol. 20 1–14.

Triatmodjo, B., (2010). Perencanaan Pelabuhan, Beta Offset, Yogyakarta.