

KEGIATAN BONGKAR MUAT PETIKEMAS PADA KAPAL DOMESTIK DI TERMINAL MIRAH OLEH PT.PELINDO III SURABAYA (PERSERO)

Helga Jihan Permana^{1*}, Haris Padilah^{2*}, Badarodin^{3*}

¹Alumnus Politeknik Bumi Akpelni

^{2&3}Program Studi KPN, Politeknik Bumi Akpelni

Jl. Pawiyatan Luhur II No. 17 Bendan Dhuwur, Semarang

Email: helgajihan87@gmail.com

Abstrak

Tujuan dari penulisan ilmiah ini adalah untuk mengetahui dan menganalisa tentang, perencanaan dan prosedur kegiatan operasional bongkar muat petikemas kapal domestik di lingkungan Terminal Mirah PT. Pelindo III Surabaya, dokumen dokumen yang terkait dalam kegiatan bongkar muat, instansi dan badan terkait yang terlibat dalam kegiatan bongkar muat, kendala serta solusi yang dilakukan oleh pihak pemerintah dan kepelabuhanan dalam upaya meningkatkan pelayanan jasa bongkar muat. Metode penelitian yang digunakan oleh penulis adalah dengan cara kualitatif dan pengumpulan data adalah dengan cara observasi, interview, dan studi pustaka. Hasil yang diperoleh dari kajian ini adalah pentingnya peningkatan pelayanan jasa bongkar muat terhadap pengurusan barang muatan dari kapal ke kapal. Disamping itu, solusi yang dilakukan oleh pemerintah dan kepelabuhanan dalam menghadapi kendala yang terjadi dalam kegiatan bongkar muat adalah dengan mencari sebab dan akibat, serta melaksanakan pertemuan rutin untuk membahas permasalahan yang ada. Kesimpulan dari pembahasan ini adalah bahwa seringkali terjadi kerusakan pada alat RTG, kurangnya armada trailer yang melayani kegiatan, ketidaksesuaian antara dokumen dengan fisik container. Penulis juga menyampaikan saran kepada seluruh komponen yang terkait dalam bidang maritim terutama kegiatan bongkar muat untuk melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya, demi kemajuan bangsa khususnya porosmaritim.

Kata kunci: Bongkar Muat, Petikemas, dan RTG

PENDAHULUAN

Container atau petikemas memiliki peran yang sangat penting dalam pengiriman kargo atau barang, karena dengan menggunakan petikemas kegiatan bongkar muat barang dapat dilaksanakan dengan cepat, mudah, lancar dan efisien. Dalam kegiatannya, terminal petikemas harus dapat meningkatkan kualitas jasa bongkar muat dengan menyediakan dan meningkatkan fasilitas bongkar muat yang memadai, sehingga kegiatan bongkar muat dapat terselenggara dengan baik. Dalam hal ini, Terminal Mirah PT. Pelindo III Surabaya yang bergerak dalam bidang perusahaan bongkar muat domestik mempunyai peran penting dalam pengurusan barang muatan dari kapal atau ke kapal. Kewajiban perusahaan bongkar muat adalah melaksanakan ketentuan-ketentuan yang ditetapkan dalam izin usaha, dan kebijakan umum pemerintah

dalam bidang penyelenggara kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal.

Ada beberapa faktor yang menyebabkan produktifitas bongkar muat tersebut mengalami penurunan yaitu kualitas peralatan bongkar muat, faktor SDM (Sumber Daya Manusia) dan faktor cuaca terutama saat terjadinya hujan disertai angin kencang. Dalam meningkatkan pelayanan yang baik, maka perusahaan dituntut untuk dapat menyelesaikan pekerjaan dalam waktu yang telah ditetapkan oleh perusahaan. Adapun ruang lingkup masalah yang dibahas oleh para penulis adalah sebagai berikut: 1). Bagaimana kegiatan operasi bongkar muat petikemas di Terminal Mirah oleh PT. Pelindo III Surabaya, dan 2). Kendala apa yang muncul ketika melakukan bongkar muat petikemas.

LANDASAN TEORI

Bongkar Muat

Menurut Badan Pusat Statistik Indonesia (1996: 3) bongkar adalah pembongkaran barang dari kapal, baik barang yang diangkut dari pelabuhan asal di Indonesia ataupun dari luar negeri. Muat adalah pemuatan barang ke kapal untuk diangkut ke pelabuhan tujuan di Indonesia atau ke luar negeri. Sedangkan menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. 33 Tahun 2001 tentang bongkar muat pasal 1 ayat 22, kegiatan bongkar muat adalah barang dari dan atau ke kapal meliputi kegiatan pembongkaran.

Perusahaan Bongkar Muat

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 14 Tahun 2002 tentang Perusahaan Bongkar muat (PBM) adalah badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan dan mengusahakan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal. Adapun Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) adalah semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan setempat yang melakukan pekerjaan bongkar muat di pelabuhan. Penyedia jasa bongkar muat adalah perusahaan yang melakukan kegiatan bongkar muat (*Stevedoring*, *Cargodoring*, dan *receiving / delivery*) dengan menggunakan tenaga kerja bongkar muat (TKBM) dan peralatan bongkar muat.

Pengertian Petikemas (*Container*)

Menurut Suyono (2005 : 275) Petikemas 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. Sedangkan menurut Soedjono Kramadibrata (2002 : 280) petikemas adalah suatu kotak besar terbuat dari bahan campuran baja dan tembaga (anti karat) dengan pintu yang dapat terkunci dan pada tiap sisi-sisi dipasang suatu piting sudut-sudut dan kunci putar sehingga antara satu petikemas dengan petikemas lainnya dapat digunakan

dengan mudah, baik disatukan maupun dilepaskan.

Ruang Lingkup Pelaksanaan kegiatan Bongkar Muat

Ruang lingkup pelaksanaan kegiatan Bongkar Muat dapat dibagi dalam 3 (tiga) kegiatan yaitu:

1. *Stevedoring*

Stevedoring adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truk atau memuat barang dari dermaga/tongkang/truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun ke dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat atau alat bongkar muat lainnya.

2. *Cargodoring*

Cargodoring adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali/jala-jala di dermaga dan mengangkut dari dermaga ke gudang / lapangan penumpukan kemudian selanjutnya disusun di gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.

3. *Receiving/Delivery*

Receiving/Delivery adalah pekerjaan memindahkan barang dari tempat penumpukan di gudang/lapangan.

Peralatan Bongkar Muat

Untuk mendukung kelancaran kegiatan bongkar muat diperlukan peralatan-peralatan khusus agar aktivitas kegiatan bongkar muat dapat berjalan dengan baik dan lancar. Alat-alat yang digunakan untuk aktivitas bongkar muat meliputi : *Container Crane* (CC), *Rubber Tyred Gantry* (RTG), *Slin*, *Reach Stacker*, *Head Truck* dan *Chassi*, *Forklift*, *Top Loader* (*Lift Truck*).

METODE

Pengumpulan data dilakukan dengan metode pengamatan langsung di lapangan selama 3 (tiga) bulan, wawancara kepada narasumber, dan studi pustaka melalui literatur atau penelitian terdahulu yang mendukung. Metode penelitian adalah kualitatif dengan analisis deskriptif.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Proses Kegiatan Bongkar Muat Petikemas di Terminal Mirah PT. PELINDO III Surabaya

Dalam pelaksanaan prosesnya, PT. Pelindo III Surabaya melakukan Perencanaan Lapangan Sebelum Kegiatan Bongkar Muat. Dalam kegiatan bongkar muat di lapangan yang dilakukan oleh Terminal Mirah seluruh *staff* yang terlibat melakukan proses perencanaan adalah sebagai berikut:

1. *Head Operation*

Berdasarkan dari jadwal *Windows Head Operational* merencanakan dan menyiapkan beberapa hal sebagai berikut:

- a. *Head Operation* menyiapkan kesiapan tenaga kerja.
- b. menetapkan unit RTG dan *Headtruck* yang beroperasi.
- c. Menginstruksikan kepada supervise produksi untuk menyusun *yard allocation*.

Berdasarkan Rencana Penetapan Kegiatan Bongkar Muat (RKPBM) hasil *meeting* di PELINDO, bersama pihak *maintenance* melaksanakan *meeting* Rencana Kerja Harian (RKH) untuk menetapkan sebagai berikut:

- a. Rencana kerja unit RTG dan *Headtruck*.
- b. Rencana unit yang akan dilakukan perawatan.
- c. Lamanya waktu yang dibutuhkan dalam perawatan unit RTG dan *Headtruck*.

2. *Assistant Head Operation dan Planner*

Berdasarkan perintah *Head Operation*, *Assistant Head Operation* dan *Planner* melakukan kegiatan sebagai berikut:

- a. Menyusun *yard allocation* dengan terlebih dahulu melakukan *crosscheck* data yang di input oleh admin operasi dengan kondisi lapangan di penumpukan atau CY.
- b. Berdasarkan *yard allocation* yang telah disusun *Assistant Head*

Operation dan *Planner* mengikuti *meeting* Rencana Penetapan Kegiatan Bongkar Muat (RKPBM) yang dihadiri oleh pihak PELINDO dan perwakilan dari pihak pelayaran.

3. *Meeting di Pelindo III*

Berdasarkan permohonan *open stack* dan pelayanan kegiatan bongkar muat yang diajukan oleh pihak perusahaan pelayaran, PT. PELINDO III, *assistant Head Operation* dan *Planner* serta pihak perusahaan pelayaran yang terkait melakukan *meeting* untuk mengevaluasi kondisi lapangan atau CY sebelum menetapkan hal-hal seperti: *open stack*, lokasi, penumpukan, *closing time*, rencana kapal, sandar, dan jumlah bongkar muat barang. Setelah kegiatan ini selesai, kapal diharapkan segera dapat berangkat, sehingga tidak terjadi penumpukan petikemas dalam proses bongkar muat.

4. *Maintenance*

Berdasarkan Rencana Kerja Harian (RKH) yang telah ditetapkan oleh *Head Operation*, pihak *maintenance* melaksanakan prosedur *maintenance*.

5. *Koordinator Lapangan*

Berdasarkan rencana penetapan kegiatan bongkar muat (RKPBM) *meeting* di PELINDO, koordinator lapangan melaksanakan prosedur *receiving*, *delivery*, *lift on* dan *liftoff*, bongkar dan muat.

Ruang Lingkup Operasional

Sebelum dilakukan proses kegiatan bongkar muat, pihak pelayaran atau agen pelayaran harus mengikuti *meeting* yang dilakukan oleh divisi komersial atau pusat pelayanan satu atap (PPSA) yang meliputi:

1. *Meeting* perencanaan kedatangan kapal bulanan, dengan persyaratan pihak pelayaran atau agen pelayaran menyerahkan *monthly ship's schedule* sebagai acuan menentukan *estimate time arrival* (ETA) dan *estimate time departure* (ETD).

2. Pihak pelayaran / agen pelayaran harus mengirim CVIA (*Container Vessel Identification Advice*) melalui *e-mail* ke tujuan yang telah ditentukan paling lambat tiga hari sebelum ETA.
3. *Meeting* perencanaan kedatangan kapal mingguan, sebagai acuan menentukan *open stack* untuk petikemas muat. *Open stack* ditetapkan tiga hari sebelum ETA.
4. *Meeting* perencanaan dan pengendalian, penambatan kapal harian, untuk penentuan lokasi dan urutan penyandaran kapal, *closing time* fisik dan atau dokumen petikemas muat serta *Estimate Time Berthing* (ETB). *Closing Time* ditetapkan pada saat kapal sandar atau saat pertama kali kapal ikat tali di dermaga.
5. Setelah pihak pelayaran / agen pelayaran melakukan *meeting* di PPSA, agen pelayaran harus mengirim *manifest cargo* dan *bayplan* melalui *e-mail* paling lambat 24 jam sebelum ETA yang kemudian melaksanakan hal-hal sebagai berikut:
 - a. Bertanggung jawab melakukan pembongkaran, pemuatan dan penumpukan petikemas yang terbatas sampai dengan:
 - b. Pembongkaran petikemas (*discharging*) dari kapal yang dibuktikan dengan *Job Order Discharging*.
 - c. Pemuatan petikemas (*loading*) ke kapal yang dibuktikan dengan *Job Order Loading*.
 - d. Penyerahan petikemas (*delivery*) di *gate* yang dibuktikan dengan *Job Order Delivery* kemudian pengemudi *trailer* menyerahkan *Job Order Delivery* kepada petugas *gate out*.
 - e. Penerimaan petikemas (*receiving*) yang dibuktikan dengan *Job Order Receiving* oleh pengguna jasa / pengemudi *trailer* kepada petugas *gate in*, *job order* dapat diterbitkan apabila petikemas telah ditumpuk di CY, sedangkan *job order receiving* dapat diterbitkan setelah *open stack* dan sebelum *closingtime*, adapun *job order receiving* tidak dapat diterbitkan apabila petikemas telah atau masih ditumpuk di CY.
 - f. Bertanggung jawab mengatur penumpukan petikemas di CY yang secara umum alokasinya adalah:
 - 1) CY petikemas *full ex* bongkaran.
 - 2) CY petikemas *empty ex* bongkaran.
 - 3) CY petikemas *empty & full* untuk pemuatan.
 - 4) CY petikemas *dangerous cargo ex* bongkaran dan pemuatan.
 - 5) CY petikemas *reefer ex* bongkaran dan untuk pemuatan.
 - g. Tidak bertanggung jawab terhadap kesesuaian / kebenaran antara isi barang didalam petikemas dengan dokumen yang dikeluarkan oleh pihak pelayaran.
 - h. Berhak melakukan pembatasan petikemas yang akan masuk ke lapangan penumpukan maksimal untuk petikemas ukuran 20 *feet* adalah 28 ton dan petikemas ukuran 40 *feet* adalah 33 ton.
 - i. Petikemas *full* maupun *empty ex* bongkaran dan yang akan dimuat harus terlebih dahulu dilakukan.
 - j. penumpukan petikemas di CY Mirah. Petikemas yang mempunyai karakter seperti petikemas bermuatan barang berbahaya dikenakan tarif yang berlaku. Petikemas *reefer* yang melakukan penumpukan di CY dan menggunakan *plugging* maka selain dikenakan biaya penumpukan, petikemas *reefer* ini juga dikenakan biaya tambahan. Pengguna jasa harus sudah menunjukkan kapal pengangkut pada saat mengajukan *job order*

receiving untuk petikemas yang akan dimuat.

Kegiatan Operasional Lapangan

Dalam kegiatan operasional oleh Terminal Mirah, terdapat beberapa kegiatan bongkar muat yang meliputi: *Receiving, Delivery, Loading, Discharging, Lift On* dan *Lift Off, Haulage*.

Masalah dan Kendala Dalam Kegiatan Bongkar Muat

Beberapa kendala atau masalah yang timbul tersebut adalah antara lain:

1. Alat RTG sering rusak pada saat proses bongkar muat.

Kerusakan alat adalah suatu hal yang tidak diinginkan karena dapat mengganggu jalannya operasional serta dapat menurunkan tingkat pelayanan kepada pengguna, apalagi dalam bidang operasional faktor performa alat merupakan hal yang sangat penting sebab alat bongkar muat merupakan aset utama suatu perusahaan. Apabila kerusakan suatu alat tidak segera diperbaiki tentu saja akan menurunkan pendapatan perusahaan. Namun alat bongkar muat yang sering mengalami kerusakan di Terminal Mirah adalah *Rubber Tyred Gantry* (RTG). Pada saat proses pengangkatan petikemas, *spreader* pada RTG sering mengalami *Landid* (tidak dapat mengunci) dan karena faktor usia alat yang sudah tidak lagi muda. Karena itulah perawatan berkala alat bongkar muat merupakan hal penting yang harus selalu diperhatikan oleh perusahaan.

2. Kurangnya armada *trailer* yang melayani kegiatan

Armada *trailer* adalah armada *truck* yang melaksanakan pelayanan pengangkutan petikemas keluar atau masuk ke CY Terminal Mirah. Armada *trailer* sangat berpengaruh terhadap kelancaran bongkar muat di Terminal Mirah, dengan jumlah armada yang

hanya 12 unit dirasa kurang, karena jumlah tersebut harus melayani empat perusahaan pelayaran yaitu, PT. MERATUS, PT. TANTO, PT SPIL (Samudera Pasifik Indonesia Lines), PT dan TAL (Timur Asri Laut Lines). Dengan jam kerja yang tinggi dan banyaknya tuntutan jumlah *container* yang diangkut, kegiatan bongkar muat tidak boleh terputus, apalagi mengharuskan keluar masuk *container yard*, namun *container yard* mempunyai suatu pelayanan, pelayanan *container yard* adalah sebagai berikut:

- a. Pelayanan *depo to depo*

Pelayanan *depo to depo* adalah jasa pengiriman atau pengangkutan petikemas dari depo satu ke depo lainnya.

- b. Pelayanan *depo to Container Yard* atau sebaliknya Pelayanan *depo to Container Yard* atau sebaliknya adalah jasa pengiriman atau pengangkutan *container* dari depo ke lapangan penumpukan (CY) atau sebaliknya dari *containeryard* ke depo.

- c. Pelayanan *container yard to factory* atau sebaliknya Pelayanan *container yard to factory* atau sebaliknya adalah pelayanan jasa pengiriman atau pengangkutan dari *container yard* ke pabrik atau sebaliknya pengambilan *container* dari gudang pabrik ke *container yard*.

Dengan jumlah armada *trailer* yang terbatas dirasa pelayanan armada *trailer* kurang optimal sehingga berdampak pada kelancaran kegiatan operasional yaitu terjadinya tunggu armada ketika melakukan kegiatan bongkar atau muat yang mengharuskan operator RTG atau operator *ship crane* menunggu armada *trailer* kembali ke *container yard*.

3. Ketidaksesuaian antara dokumen dengan fisik *container*

Sering terjadi ketidaksesuaian dokumen dengan fisik *container* yang terjadi di Terminal Mirah PT. PELINDO III Surabaya adalah merupakan hal yang perlu ditangani secara serius seperti contoh nomor *prefix container* yang salah atau tidak sesuai, isi muatan yang tidak sesuai dengan *job order* dan berat muatan yang melebihi berat yang tertera pada *job order*, biasanya hal ini terjadi akibat kurangnya koordinasi dan komunikasi yang kurang baik dengan pihak pelayaran.

Oleh karena itu, meningkatkan koordinasi dan komunikasi merupakan hal penting yang harus dilakukan kerjasama antara pihak PBM, sebab jika dibiarkan begitu saja tanpa mencari jalan keluar, proses bongkar muat akan mengalami kendala seperti kemacetan panjang di CY akibat pelayanan bongkar muat yang nomor *prefix* salah, isi muatan tidak sesuai dan berat muatan tidak sesuai dengan *job order*, yang terjadi adalah kesulitannya operator RTG mencari nomor *prefix* yang tidak sesuai akhirnya yang berujung pada keluarnya biaya *extra* akibat menunggu mencari *container* dengan *prefix* yang benar, mencetak lagi *job order* karena kesalahan nomor *prefix* yang pada akhirnya waktu terbuang sia-sia dikarenakan suatu kesalahan atau ketidaksesuaian.

Solusi Mengatasi Masalah dan Kendala

1. Alat RTG sering rusak pada saat proses kegiatan bongkar muat

Alat RTG yang sering rusak pada saat kegiatan bongkar muat di Terminal Mirah adalah menjadi masalah yang harus segera diperbaiki. Namun Terminal Mirah segera cepat menanggapi masalah ini dan memperbaiki RTG yang rusak. Bila hal ini tidak segera ditanggapi dan diperbaiki, maka akan menurunkan volume bongkar muat petikemas. Maka

solusinya adalah dengan cara menggunakan pengganti dari RTG yang rusak dengan *Reach Stacker* dan *Forklift* guna menstabilkan volume bongkar muat petikemas.

2. Kurangnya armada *trailer* yang melayani kegiatan

Kurangnya armada *trailer* yang melayani kegiatan bongkar muat di Terminal Mirah merupakan hal yang patut segera dicari solusi untuk mempercepat kegiatan perpindahan petikemas ke tempat tujuan. Memang sudah tersedia armada untuk melaksanakan kegiatan perpindahan petikemas di Terminal Mirah, namun jumlahnya masih kurang. Solusinya adalah dengan cara menambah jumlah armada *trailer* guna mempercepat kegiatan perpindahan petikemas.

3. Ketidaksesuaian antara dokumen dengan fisik *container*

ketidaksesuaian antara dokumen dengan fisik *container* merupakan hal yang perlu ditangani secara serius, karena dengan kesalahan ini dapat berdampak dalam kegiatan bongkar muat petikemas, contohnya bila nomor *prefix* salah, maka akan menghambat kegiatan pengeluaran atau pemasukan *container* ke *container yard*. Bila nomor *prefix* salah, maka tidak akan muncul di *website Spinner (website* dari Pelindo III Surabaya) yang terjadi adalah menumpuknya antrian armada *trailer* karena salah satu *prefix container* salah. Solusinya adalah ketelitian dan saling koordinasi antara pihak pelayaran dengan Pelindo atau instansi terkait lainnya guna meminimalisir ketidaksesuaian antara dokumen dengan fisik *container*.

KESIMPULAN

Setelah melakukan praktik darat di Terminal Mirah PT. Pelindo III Surabaya dan melihat secara langsung kegiatan bongkar muat petikemas sehingga penulis dapat memberikan kesimpulan sebagai berikut:

1. Proses kegiatan bongkar muat petikemas di Terminal Mirah PT. Pelindo III Surabaya

memiliki tahapan tahapan dan prosedural meliputi :

- a. Perencanaan lapangan sebelum kegiatan bongkar muat.
 - b. Ruang lingkup kegiatan perencanaan operasional bongkar muat.
 - c. Kegiatan operasional lapangan dalam kegiatan bongkar muat.
2. Masalah dan Kendala yang dihadapi dalam kegiatan bongkar muat di Terminal Mirah PT. Pelindo III Surabaya,
- a. *Rubber Tyred Gantry* (RTG) sering rusak pada saat proses kegiatan bongkar muat.
 - b. Kurangnya armada *trailer* yang melayani kegiatan bongkar muat.
 - c. Ketidak sesuaian antara dokumen dengan fisik *container*.

SARAN

1. Perlu dilakukan pengecekan berkala terhadap alat-alat yang digunakan dalam kegiatan bongkar muat petikemas, seperti pengecekan RTG, *Reach Stacker*, *Forklift*, serta pengecekan fasilitas pendukung seperti *Hand Talk* (HT).
2. Sebaiknya perusahaan menambah jumlah armada *trailer*, karena armada *trailer* merupakan aset penting yang memiliki pengaruh terhadap produktifitas perusahaan.
3. Komunikasi serta koordinasi yang baik antara masing-masing pihak yang terlibat dalam kegiatan bongkar muat *receiving*, *delivery*, *loading*, *discharging*, *LoLo Haulage* sangat diperlukan agar kegiatan bongkar muat petikemas berjalan lancar. Lebih teliti dalam melakukan pengecekan dokumen sebelum melakukan kegiatan bongkar muat petikemas agar tidak terjadi ketidaksesuaian antara dokumen dengan fisik *container*.

DAFTAR PUSTAKA

Kamus Besar Bahasa Indonesia halaman 1106 tentang *Pengertian Proses*. 2013.

Wikipedia. *Pengertian Proses*. (<https://id.wikipedia.org/wiki/Proses>). Diakses tanggal 24 Mei 2019.

JS Badudu dan Sutan M. Zain. 1996. *Pengertian Proses dalam Kamus Bahasa Indonesia*. (<http://teoriilmupemerintahan.blogspot.com/2011/03/pengertian-proses.html>).

Diakses tanggal 24 Mei 2019.

Evans dan William. 2007. *Six Sigma An Introduction To Six Sigma And Process Improvement*. Jakarta: Salemba Empat.

Undang - Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. 2013.

Undang-Undang Pemerintah No.69 Tahun 2001 tentang *Pelabuhan*. Triatmojo Bambang. 1992. (repository.unpas.ac.id/15323/5/BAB%20II.docx). diakses tanggal 24 Mei 2019.

Badan Pusat Statistik Indonesia. 1996. *Pengertian Bongkar*.

No. 17 Tahun 1988. Peraturan Angkutan Laut (1992). *Pengertian Usaha Bongkar Muat*.

Keputusan Menteri Perhubungan No. 33 Tahun 2001 pasal 1 ayat 22. *Pengertian Bongkar Muat*.

Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 14 Tahun 2002 tentang Perusahaan Bongkar Muat (PBM).

Suyono R.P. 2005. *Pengertian Petikemas*. (<https://digilib.uns.ac.id/dokumen/download/16832/MzIwNDE=/Prosedur-pengangkutan-barang-ekspor-pola-full-container-load-FCL-melalui-jasa-ekspedisi-muatan-kapal-laut-abstrak.pdf>). Diakses tanggal 24 Mei 2019.

Suyono R.P. 2014. *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut (Edisi Keempat)*. *Pengertian Petikemas*. Jakarta: PPM.

Soedjono Kramadibrata. 2002 *Pengertian petikemas*. ([http://ejournal.ip.fisip-unmul.ac.id/site/wp-content/uploads/2018/08/JURNAL%20NURMIA%20\(08-21-18-12-25-57\).pdf](http://ejournal.ip.fisip-unmul.ac.id/site/wp-content/uploads/2018/08/JURNAL%20NURMIA%20(08-21-18-12-25-57).pdf)). Diakses tanggal 11 Juni 2019.