



DWELLING TIME TERHADAP KEGIATAN BONGKAR MUAT MV MERATUS KENDARI 1 DI PT MERATUS LINE CABANG BANJARMASIN

Kamsariaty¹, Noor Fathulliansyah², Evi Ratna Purnomo³
Akademi Maritim Nusantara Banjarmasin, Indonesia

Info Artikel

Sejarah Artikel:

Diterima
15/08/2021
Disetujui
18/08/2021
Dipublikasikan
05/09/2021

Keywords:

*Dwelling time,
Kegiatan Bongkar
Muat*

Abstrak

Penelitian pada Dwelling Time merupakan waktu dihitung mulai dari suatu container dibongkar dari kapal sampai petikemas tersebut meninggalkan terminal pelabuhan melalui pintu utama. Rata-rata dwelling time kurang atau sama dengan 3 hari yaitu untuk rute Jakarta – Semarang – Banjarmasin dengan *frequency kedatangan every 5,0 days* dan perlu adanya pengoptimalan kinerja yang sesuai semaksimal mungkin dengan melakukan koordinasi agar dapat merealisasikan tugas masing-masing pihak agar sesuai dengan SOP yang berlaku sehingga semua kegiatan dapat berjalan sebagai mana mestinya guna memangkas dwelling time, karena akan berpengaruh dalam jadwal kerja kapal dan kondisi container pada saat bongkar muat. Penelitian ini bertujuan untuk memberikan informasi tentang Proses Dwelling Time yang terjadi di Terminal Petikemas Banjarmasin, penelitian ini menggunakan *Pendekatan Kualitatif*. Penelitian kualitatif yaitu penelitian yang tidak menggunakan perhitungan. Atau diistilahkan dengan penelitian ilmiah yang menekankan pada karakter alamiah sumber data yang didapatkan setelah melakukan observasi, wawancara, dan dokumentasi yang bertujuan mendeskripsikan proses Dwelling Time terhadap kegiatan bongkar muat Mv. Meratus Kendari 1 di PT Meratus Line Cabang Banjarmasin.

Abstract

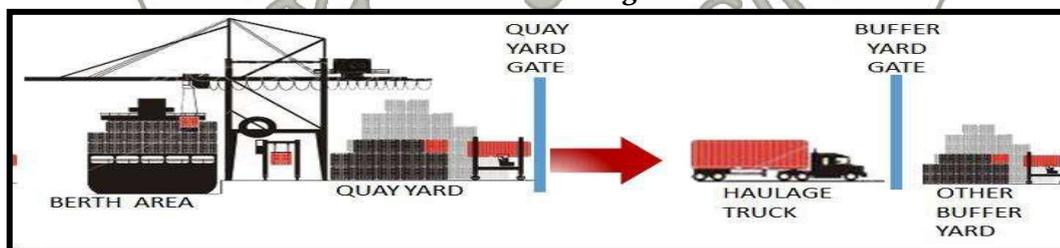
This research Dwelling time is a time calculated start from a container unloaded from the ship to the container leaving the port via the main gate. The average of dwelling than less than or equal to 3 days that is Jakarta- Semarang- Banjarmasin route with arrival frequency every 5,0 days and it is required to optimizing the performance as maximal as possible by coordinating them in order to realized each job of the parties to be conform with applied SOP so all the activities can be done as duly properly in order to cutting dwelling time, because it will be influence ship schedule and container condition when unloading. This research purpose to giving information about Dwelling Time Process in Banjarmasin Port this study use qualitative approach. Qualitative research is a study does not using calculation. Or termed in scientific research emphasized on natural character of data source gained after make observation, interview, and documentation that intended to describe the Dwelling Process Time on unloading activity of Mv. Meratus Kendari 1 in PT Meratus Line Branch of Banjarmasin.

PENDAHULUAN

Dwelling time merupakan waktu yang dihitung mulai dari suatu peti kemas (kontainer) dibongkar dan diangkat (*unloading*) dari kapal sampai peti kemas tersebut meninggalkan terminal melalui pintu utama (*World Bank, 2011*) pada Raka Ardiansyah (2016). Penyelenggara Bongkar Muat sebagaimana yang telah diatur dalam pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 60 Tahun 2014 adalah kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang mekanismenya meliputi *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery* dan dilaksanakan oleh badan usaha yang memiliki izin usaha dan didirikan khusus untuk bongkar muat yang menjadi salah satu faktor bagaimana siklus perputaran penumpukkan yang berdampak pada pendapatan pada suatu terminal. (Rasyid,2016;1). Lamanya masa tunggu bongkar muat atau *dwelling time*, disebabkan oleh banyak faktor, tetapi faktor yang paling mempengaruhi adalah *Connecting System* yang bermasalah, Kerusakan Alat Angkut dan Alat Angkat yang tidak terawat atau cacat. Penyelesaian *dwelling time* tidak bisa dilepaskan dari faktor teknis di lapangan. Salah satunya adalah pengaruh kegiatan bongkar muat barang. Umumnya, apabila dalam kegiatan bongkar muat di pelabuhan timbul permasalahan yang mengakibatkan tersendatnya arus distribusi barang maka hal ini akan menyebabkan kerugian waktu dan biaya bagi pemilik kapal maupun pemilik barang. Permasalahan tersebut akan menimbulkan pembengkakan biaya yang harus ditanggung oleh pemilik kapal, yakni beban jasa kepelabuhan dan beban operasional kapal selama berada di pelabuhan. Beban jasa kepelabuhan meliputi tarif labuh kapal, tarif tambat kapal, tarif penyewaan alat bongkar muat beserta armada, dan tarif penyewaan lapangan penumpukan, sedangkan beban operasional kapal antara lain adalah biaya gaji, biaya ABK, biaya bahan bakar dan lain-lain.

UU PP No 20 tahun 2020 : Peraturan pemerintah tentang pengakutan diperairaan kelautan .*Dwelling Time* merupakan waktu yang dihitung mulai dari kontainer dibongkar muat dari kapal sampai petikemas tersebut meninggalkan terminal pelabuhan melalui pintu utama. Rata-rata waktu *Dwelling time* menjadi penting karena berhubungan dengan biaya angkut logistik yang berpengaruh kepada daya saing produk lokal.

Gambar 2.1 Dwelling Time



Sumber : Data Diolah 2021

Semakin tinggi angka *dwelling time*, semakin tinggi pula biaya logistik, yang mengakibatkan harga barang menjadi tinggi dan tidak kompetitif. Secara garis besar, proses yang menentukan lamanya *dwelling time* di pelabuhan adalah *Stevedoring*, *Cargodoring*, *Delivery/Receiving*. Jadi, secara matematis dapat dihitung bahwa angka

dwelling time adalah hasil dari penjumlahan komponen *Stevedoring, Cargodoring, Delivery/Receiving*.

Di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 60 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar dan Muat Barang dari dan ke Kapal, BAB I Pasal 1 ayat 6 menjelaskan tentang Usaha Bongkar dan Muat Barang yakni : Usaha Bongkar dan Muat Barang adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang meliputi kegiatan "*stevedoring, cargodoring dan receiving/ delivery*". Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM.21 Tahun 2007 tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Kapal, Barang dan Penumpang pada Pelabuhan Laut yang Diselenggarakan oleh Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kantor Pelabuhan, BAB I Pasal 1 Ayat 13 menerangkan bahwa, "Kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal adalah kegiatan yang meliputi *stevedoring, cargodoring dan receiving/ delivery* di pelabuhan". Dilanjutkan dalam ayat 14 menjelaskan pengertian *stevedoring* yakni :

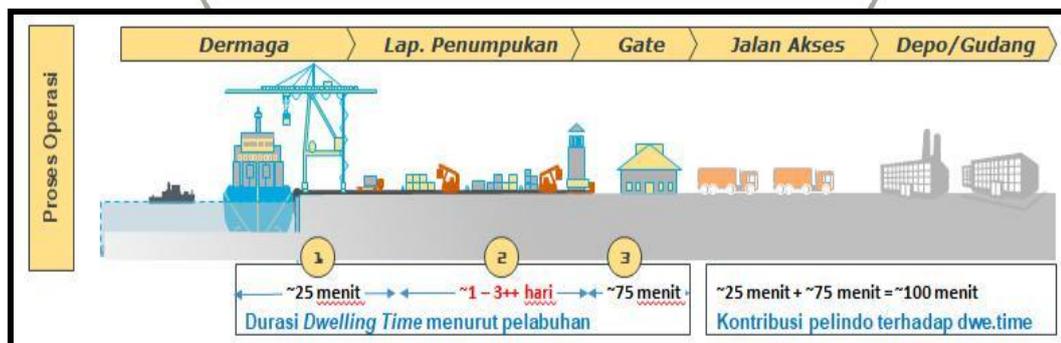
- 1) *Stevedoring* (pekerjaan bongkar muat kapal) Menurut Martopo dan Soegiyanto dalam bukunya *Penanganan dan Pengaturan Muatan (2004:30)*, menyebutkan bahwa *stevedoring* (pekerjaan bongkar muat kapal) adalah jasa pelayanan membongkar dari/ke kapal, dermaga, tongkang, truk atau muat dari/ke dermaga, tongkang, truk ke/dalam palka dengan menggunakan derek kapal atau yang lain. Petugas *stevedoring* (pekerjaan bongkar muat kapal) dalam mengerjakan bongkar muat kapal, selain foreman (pembantu *stevedor*) juga ada beberapa petugas lain yang membantu *stevedore* (pemborong bongkar muat kapal), yaitu *cargo surveyor* perusahaan Proses Bongkar Muat (PBM), petugas barang berbahaya, administrasi, *cargodoring* (operasi transfer tambatan).
- 2) *Cargodoring* (operasi transfer tambatan) Menurut Martopo dan Soegiyanto dalam bukunya *Penanganan dan Pengaturan Muatan (1990:30)* *cargodoring* adalah pekerjaan mengeluarkan barang atau muatan dari *slings* di lambung kapal di atas dermaga, mengangkut dan menyusun muatan di dalam gudang atau lapangan penumpukan dan sebaliknya. Dalam pelaksanaan produktifitas *cargodoring* dipengaruhi oleh tiga variable yakni jarak yang ditempuh, kecepatan kendaraan, dan waktu tidak aktif (immobilisasi). Agar aktifitas *cargodoring* (operasi transfer tambatan) bisa berjalan produktif dan efisien, peralatan harus dimanfaatkan dengan baik. Agar downtime (waktu terbuang) rendah maka perlupemeliharaan peralatan dilaksanakan dengan baik dan secara teratur.
- 3) Kegiatan *Delivery* (penyerahan) Adalah pekerjaan mengambil barang atau muatan dari tempat penumpukan atau gudang hingga menyusunnya diatas kendaraan pengangkut keluar pelabuhan atau sebaliknya. Terlambatnya operasi *delivery* (penyerahan) dapat terjadi disebabkan :
 - a. Cuaca buruk / hujan waktu bongkar / muatan dari kapal.
 - b. Terlambatnya angkutan darat, atau terlambatnya dokumen.
 - c. Terlambatnya informasi atau alur dari barang.
 - d. Perubahan alur dari loading point (nilai pemuatan).
- 4) Kegiatan *Receiving* (penerima) ini pada dasarnya ada dua macam, yaitu :
 - a. Pola muatan angkutan langsung adalah pembongkaran atau pemuatan dari kendaraan darat langsung dari dan ke kapal.

b. Pola muatan angkutan tidak langsung adalah penyerahan atau penerimaan barang / peti kemas setelah melewati gudang atau lapangan penumpukan.

- 5) Penyelenggaraan bongkar muat sebagaimana yang telah diatur dalam pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM. 60 Tahun 2014 adalah kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang mekanismenya meliputi *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery* dan dilaksanakan oleh badan usaha yang memiliki izin usaha dan didirikan khusus untuk bongkar muat. Penyelenggaraan bongkar muat di pelabuhan dilaksanakan dengan menggunakan peralatan bongkar muat yang telah memiliki layak operasi, menjamin keselamatan kerja, dan dilaksanakan oleh tenaga kerjabongkar muat yang wajib memiliki sertifikat kompetensi. Jadi kecepatan bongkar muat dapat dilihat berdasarkan kecepatan siklus ganco, sedangkan *hook cycle time* adalah waktu yang diperlukan dalam proses memindahkan barang dari palka ke dermaga dalam satu siklus. Satu siklus hook adalah dimulai dari mengaitkan ganco kemuatan di dalam palka kapal kemudian mengangkat barang tersebut ke dermaga, lalu ganco dilepaskan, dan seterusnya ganco kembali kedalam palka. Semakin cepat kerja *perhook cycle* maka semakin banyak kegiatan bongkar muat yang dihasilkan dan ini dapat diukur berdasarkan satu waktu periode tertentu (jam, hari, bulan, tahun).

UU pada PP 152 tahun 2016 : tentang penyelenggaraan dan pengusahaan bongkar muat dari dan ke kapal (berita negara republik indonesia tahun 2016 nomor 1955). Kemudian Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 14 tahun 2002, yang dimaksud dengan 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 dipelabuhan. Penyedia jasa bongkar muat adalah perusahaan yang melakukan kegiatan bongkar muat (*stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving/delivery*) dengan menggunakan tenaga kerja bongkar muat (TKMB) dan peralatan bongkar muat. Menurut Rasyid et all (2016) Penyelenggara Bongkar Muat sebagaimana yang telah diatur dalam pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 60 Tahun 2014 adalah kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan yang mekanismenya meliputi *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery* dan dilaksanakan oleh badan usaha yang memiliki izin usaha dan didirikan khusus untuk bongkar muat.

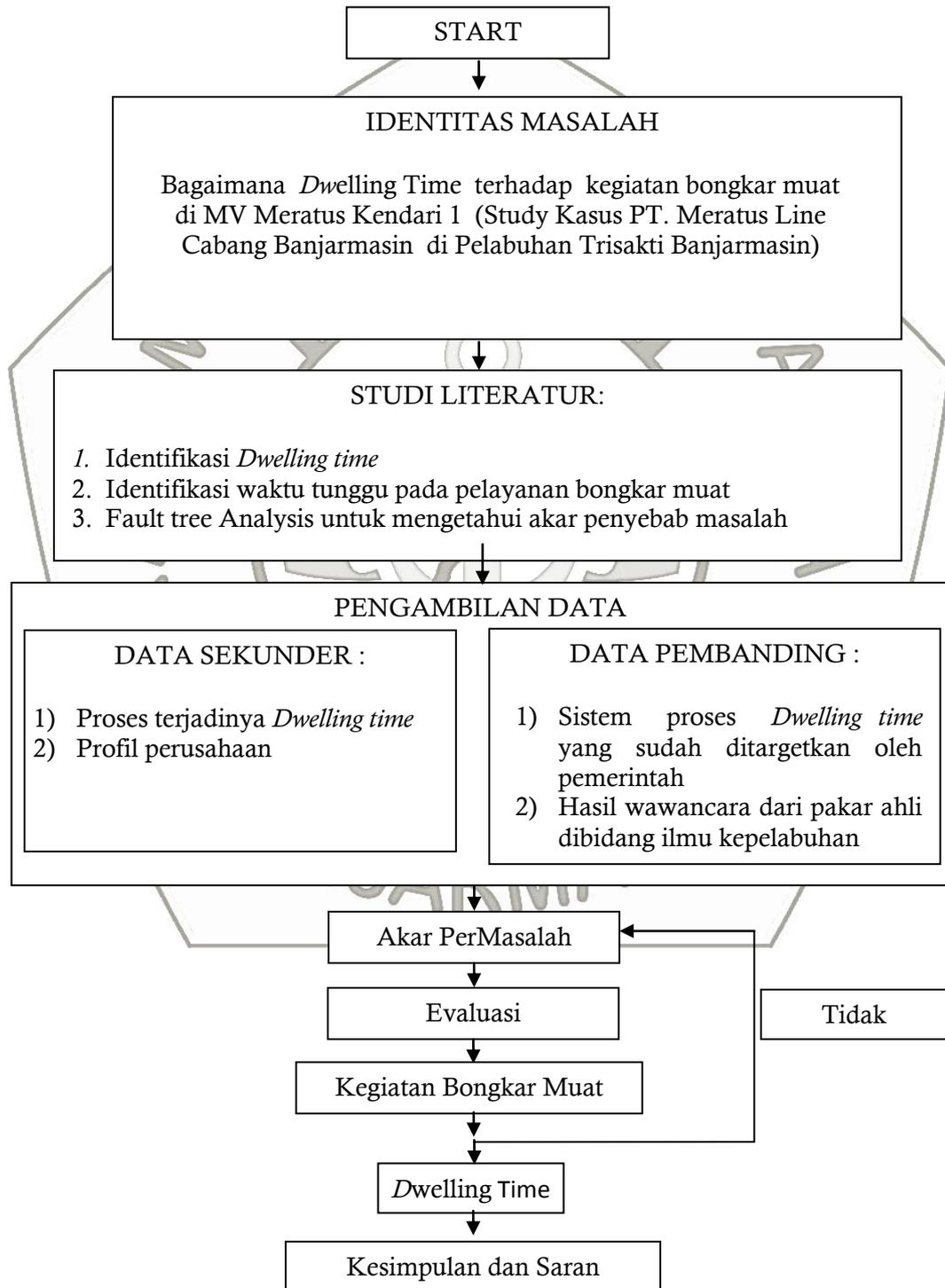
Gambar 2. 2 Proses Bongkar Peti kemas diPelabuhan



Sumber : Data Diolah 2021

Petikemas (*container*) adalah satu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkut muatan yang ada di dalamnya. Dalam pengertian lain, Petikemas adalah membungkus atau membawa muatan dalam petipeti yang sama dan membuat semua kendaraan dapat mengangkutnya sebagai satu kesatuan, baik kendaraan itu berupa Kapal laut, truk, atau angkutan lainnya, dan dapat membawanya secara cepat, aman, dan efisien atau bila mungkin, dari pintu ke pintu (*door to door*).

KERANGKA PIKIR



Sumber : Data Diolah 2021

METODE PENELITIAN

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah Pendekatan Kualitatif. dimana peneliti merupakan instrumen kunci (Sugiyono, 2009).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tabel : Dwelling Time Terhadap Kegiatan Bongkar Muat

No	Kasus	Masalah	Alur penyelesaian
1	Connecting jaringan yang bermasalah	a) Koneksi internet yang buruk dan komputer menyebabkan tidak bias pada terhubung ke jaringan wifi. b) Ketidak sesuai dalam hal waktu yang menyebabna data tidak sinkron dengan kegiatan proses selanjutnya c) Masalah dengan website pada DSS, Unicorn dan masalah pada satu computer	Perusahaan disarankan untuk melakukan maintance server secara berkala sesuai koordinasi pada tim Teknologi Informasi perusahaan
2	Kerusakan alat angkut dan alat angkat	1. Yang dapat diprediksi : 1. <i>Wire rope</i> yang tidak memiliki sertifikasi layak operasi, 2. <i>Wire rope yang load time part</i> dan kurang maintenance tidak dipelihara dan tidak dirawat, 3. Kelayakan pengikat (Tali kawat baja) di bawah standar atau cacat, 4. <i>Safety device</i> tidak bekerja, 5. Lokasi area unit operasi (Container Yard atau depo) yang tidak layak dan kondisi daya dukung tanah tempat berpijak mengakibatkan kurangnya kestabilan peralatan. 6. Rusaknya pada hal perangkat keselamatan pada peralatan,	Selalu melakukan daily maintance (operator) sebelum unit beroperasi, penggantian spare part yang sudah melebihi batas waktu operasi contohnya penggantian sensor, penggantian kabel dan melakukan servis secara berkala contohnya penggantian oli, filter udara, filter solar serta filter oli.

<p>3</p>	<p>Keterlambatan sandar</p>	<p>2. Yang tidak dapat diprediksi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Peristiwa lain seperti, sambaran petir, banjir, cuaca buruk (seperti angin topan, terpan angin yang cukup kuat) 2. Kesalahan Manusia (Human Error) <p>a) Ketersediaan :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ketersediaanya dermaga 2. Ketersediaannya tenaga pandu <p>b) Kandas Dialur :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kasus kecelakaan dilaut 2. Banyaknya kalangan belum paham penyebab kecelakaan kapal dialur pelayaran 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dengan kelengkapan dermaga untuk membantu kegiatan bongkar muat dengan baik dan terarah sesuai prosedur yang telah ada agar tidak ada penyimpangan. 2. Sebagai bahan evaluasi terhadap tingkat yang dipenuhi pada keselamatan dan keamanan pelayaran yang akan berpengaruh terhadap tingkat kecelakaan kapal yang terjadi .
<p>4</p>	<p>Waktu kerja buruh</p>	<ol style="list-style-type: none"> a) Waktunya kerja tidak full sesuai sistem siff dilapangan b) Sering beradaptasi dengan lingkungan dipelabuhan c) Faktor fiksi dan usia yang sering diperhatikan saat bekerja dipelabuhan 	<p>Buruh pelabuhan untuk mencari alternatif lain dan mencari strategi yang tepat untuk dapat bertahan dari kendala hidup yang mereka alami.</p>
<p>5</p>	<p>Perbaikan kapal</p>	<ol style="list-style-type: none"> a) Kapal kandas, permasalahan timbul ketika kapal selesai bongkar/muat kapal, Kapal mengalami trouble engine sehingga kapal harus ditarik ketengah untuk dilabuhkan dan menunggu mesin ready (siap diberangkatkan) b) Jadwal yang sudah ditentukan c) Terjadinya kesalahan pandu dengan tidak memprediksi terjadinya pasang surut 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kapal yang melakukan perbaikan hingga siap diberangkatkan atau akan digantikan dengan kapal lainnya yang siap untuk mengganti rute kapal sebelumnya 2. Untuk mengurangi biaya labuh

Sumber : Data Diolah 2021

Mengingat banyaknya kapal yang dilayani PT. Meratus Line cabang Banjarmasin penulis membatasi tentang kegiatan Dwelling Time terhadap Mv.Meratus Kendari 1 rute Jakarta – Semarang – Banjarmasin yang diawali dari meeting yang dilaksanakan di Pusat Pelayanan Satu Atap (PPSA). Kemudian dari hasil meeting tersebut menerangkan bahwa:

Mv. Meratus Kendari 1 Voy 12

Pelabuhan Tujuan	: Jakarta (IDJKT)
Tanggal Sandar	: 28 Maret 2021 - 22:30 LT di Dermaga TPKB
Mulai kerja	: 28 Maret 2021 - 23:00 LT
Selesai kerja	: 29 Maret 2021 - 18:30 LT
Tanggal Berangkat	: 29 Maret 2021 - 19 30 LT
Total dari container	: Bongkar 214 box dan Muat 203 box

Dengan menggunakan alat Container Crane (CC) dengan kode CC03 dengan rata - rata waktu bongkar 30 box/jam, CC03 dapat membongkar 214 box/10 jam dan waktu muat 203 box/8 jam. Untuk sistem kerjanya sebanyak 2 (dua) sif dan menggunakan 7 Unit trailer PDS dan bongkaran container tersebut di timbun di CY (Container Yard) blok A - D, khusus untuk container Full atau mau Exspor langsung delivery sedangkan untuk container empty langsung melakukan delivery ke depo PT Meratus Line di Depo Basirih atau di CY Lumba-lumba dan/ langsung diantar ke shipper. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 21 Tahun 2007 tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Kapal, Barang dan Penumpang pada Pelabuhan Laut yang Diselenggarakan oleh Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kantor Pelabuhan, BAB I Pasal 1 Ayat 13 menerangkan bahwa, “Kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal adalah kegiatan yang meliputi stevedoring, cargodoring dan receiving/ delivery di pelabuhan”. Dilanjutkan dalam ayat 14 menjelaskan yakni :

1. Stevedoring

Pada awal Mv. Meratus Kendari 1 sandar, crew kapal menurunkan tangga kapal dan Kerja Bongkar Muat (TKBM) membuka *lashing* pada kontainer dan *twis lock* yang terpasang pada kontainer diatas dek pada *Bay* dan *Tir* yang akan dibongkar lebih dahulu.

2. Cargodoring (operasi transfer tambatan)

Urutan ini disesuaikan dengan urutan rencana bongkar yang telah disepakati dengan perusahaan pelayaran dan PT Meratus Line. Sebelum petikemas dibongkar dari atas kapal, untuk container tipe Reefer/berpendingin perlunya perlakuan khusus sebelum dibongkar dengan melakukan pengecekan kabel container reefer

dari plug kapal dan mengecek pengaturan temperature suhu pada container. Operator CC untuk membongkar petikemas dari kapal dan meletakkannya ke atas Head Truck sesuai arahan Tally, rata-rata waktu bongkar petikemas dari kapal ke atas headtruk adalah 1 jam/30 box. Petugas Tally dermaga mengkoordinasikan Operator Head Truck ke RTG untuk meletakkan container di Lini 1 (khusus penumpukan container PT Meratus Line asal pelabuhan JICT)

3. *Receiving atau Delivery*

Shipper mengajukan permohonan delivery container ke sales PT Meratus Line melalui aplikasi web dengan mengisi formulir permohonan container delivery dan melampirkan serta mengisi dokumen-dokumen sebagai berikut :

- a. Daftar nomor container yang akan didelivery menggunakan softcopy dengan format yang sudah disepakati,
- b. Delivery Order (asli) atau Shipping Instruction (SI) atau Shipping Order (SO) dari sales PT Meratus Line,
- c. Untuk container berisi barang import harus melampirkan surat pemberitahuan pengeluaran barang (SPPB) yang diterbitkan oleh Kantor Bea dan Cukai Pelabuhan Trisakti Banjarmasin.

SIMPULAN DAN SARAN

Dwelling Time merupakan waktu dihitung mulai dari suatu container dibongkar dari kapal sampai petikemas tersebut meninggalkan terminal pelabuhan melalui pintu utama. Rata-rata dwelling time kurang atau sama dengan 3 hari yaitu untuk rute Jakarta – Semarang – Banjarmasin dengan frequency kedatangan every 5,0 days dan perlu adanya pengoptimalan kinerja yang sesuai semaksimal mungkin dengan melakukan koordinasi agar dapat merealisasikan tugas masing-masing pihak agar sesuai dengan SOP yang berlaku sehingga semua kegiatan dapat berjalan sebagai mana mestinya guna memangkas dwelling time, karena akan berpengaruh dalam jadwal kerja kapal dan kondisi container pada saat bongkar muat.

DAFTAR PUSTAKA

- UU PP No 20 tahun 2020 : Peraturan pemerintah tentang pengangkutan diperairan kelautan
- UU PP No 152 tahun 2016 : Tentang penyelenggaraan dan perusahaan bongkar muat dari dan ke kapal
- Menteri Perhubungan Nomor KM. 21 Tahun 2007 tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Kapal, Barang dan Penumpang pada Pelabuhan Laut .
- Nomor PM tahun 2014 : Penyelenggara Bongkar Muat sebagaimana yang telah diatur dalam pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan adalah kegiatan usaha bongkar muat
- Nomor PM. 60 Tahun 2014 adalah kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan diatur dalam pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan

- Artakusuma, Afif. (2012). Analisis *Import Container Dwelling Time* Di Pelabuhan Peti Kemas Jakarta International Container Terminal (JICT) Tanjung Priok, Jakarta. *Jurnal teknik Institut Teknologi Bandung*.
- Aulia, Tamara. (2011). Pengaruh Kualitas Pelayanan Terhadap Kepuasan Pengguna Jasa PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Terminal Petikemas Di Makassar. Skripsi Universitas Hassanudin Makassar. ASEAN Secretariat. (2015). ASEAN Economic Community Blueprint 2025. Jakarta: ASEAN secretariat.
- Gidado, Usman. (2015) Consequences Of Port Congestion On Logistics And Supply Chain In African Ports. *Jurnal transportasi laut dan kemaritiman*, Vol.5, No.6. Kontour,
- Raka Argiansyah Arya Narindra Mochammad Al Musadieg Supriono (2016). Judul jurnal ANALISIS PENGARUH DWELLING TIME TERHADAP PENDAPATAN (Studi pada PT. Terminal Petikemas Semarang tahun 2011-2015). Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang rakanarindra@gmail.com.
- Rasyid (2016) hukum dan bisnis pada perusahaan pelayaran .penerbitnya pustakabarupress Yogyakarta.
- Ronny. (2003). Metode Penelitian. Jakarta: CV Teruna Grafica Kramadibrata,
- Sugiyono. (2009). Metode Penelitian Bisnis. Bandung: Alfabeta
- World Bank. (2011). Economic Premise. www.worldbank.org/economicpremise. Diakses 3 Januari 2015.
- Kantor Staf Presiden. 13 September 2016. *Dwelling Time di Tanjung Priok: dari 7 Hari Menjadi 3,2-3,7 Hari*. <http://presidenri.go.id/berita-aktual/dwelling-time-di-tanjung-priok-dari-7-hari-menjadi-32-37-hari.html>.
- Zulganef. (2008). Metode Penelitian Sosial Dan Bisnis (ed1). Yogyakarta: Graha Ilmu

