

Proses Bongkar Peti Kemas Oleh PT. PELINDO (PERSERO) Cabang Bima di Pelabuhan Bima

**Slamet Pamujianto^{1*}, Mochamad Agus Alfiansyah², Suyanti³, Lulu Walmarjan
Assegaf⁴**

^{1,3}Dosen Prodi Bisnis Maritim Sekolah Tinggi Maritim Yogyakarta, Jl. Magelang KM
4.4, Yogyakarta 55284, Indonesia

²Taruna Prodi MTL Sekolah Tinggi Maritim Yogyakarta, Jl. Magelang KM 4.4,
Yogyakarta 55284, Indonesia

⁴Taruna Prodi Bisnis Maritim Sekolah Tinggi Maritim Yogyakarta, Jl. Magelang KM 4.4,
Yogyakarta 55284, Indonesia

* Corresponding Author. E-mail : aan.slamet.pamujianto@gmail.com.
Telp : 0813-5742-1081

Abstrak

Jenis penelitian ini disusun menggunakan pendekatan kualitatif, dalam penelitian kualitatif metode pengumpulan data yang digunakan metode observasi, interview dan dokumenter. Pada penelitian ini untuk memperoleh dan mengumpulkan data di lakukan di PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Cabang Bima dari 08 April hingga 8 Juli 2024. Jenis dan sumber data dalam penelitian ini menggunakan data primer diperoleh langsung dari sumbernya. Data ini diperoleh dengan cara wawancara langsung pada kepala cabang dan staff/karyawan PT. PELINDO (Persero) Cabang Bima serta petugas dan tenaga bongkar muat. Persiapan kegiatan bongkar peti kemas di dalam menangani bongkar petikemas Pelabuhan Indonesia (persero) cabang Bima harus mempersiapkan secara matang baik dari segi peralatan yang telah ada harus diperiksa satu per satu apakah ada peralatan yang rusak apa tidak, pihak PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Cabang Bima akan melakukan pemesanan buruh ke tkbm sesuai regu yang ada di pelabuhan tersebut. Penyelesaian bongkar petikemas dilakukan setelah kegiatan bongkar petikemas telah selesai maka seorang *foreman* akan konsultasi kepada Muallim I apabila pada saat kegiatan bongkar muat berlangsung telah terjadi kerusakan petikemas atau tidak.

Kata Kunci: Proses Bongkar, Peti kemas, Pelabuhan

Abstract

This type of research is compiled using a qualitative approach, in qualitative research the data collection method used is observation, interview and documentary methods. In this study, to obtain and collect data was carried out at PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Bima Branch from April 8 to July 8, 2024. The type and source of data in this study used primary data obtained directly from the source. This data was obtained by direct interviews with the branch head and staff/employees of PT. PELINDO (Persero) Bima Branch as well as officers and stevedoring personnel. Preparation for container unloading activities in handling container unloading at Pelabuhan Indonesia (Persero) Bima Branch must prepare carefully both in terms of existing equipment must be checked one by one whether

there is damaged equipment or not, PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Bima Branch will order workers to the TKBM according to the team at the port. Completion of container unloading is carried out after the container unloading activity has been completed, then a foreman will consult with the First Officer if during the loading and unloading activity there has been damage to the container or not.

Keywords: *Unloading Process, Container, Port*

PENDAHULUAN

Indonesia secara geografis merupakan negara kepulauan dengan dua pertiga luas lautan lebih besar daripada daratan (Batary Citta, 2023). Indonesia memiliki potensi besar menjadi poros maritim dunia (Pratama et al., 2023). Poros Maritim merupakan sebuah gagasan strategis yang diwujudkan untuk menjamin konektivitas antar pulau, pengembangan industri perkapalan dan perikanan, perbaikan transportasi laut serta fokus pada keamanan maritim (Hastuti, 2022).

Sebagai negara maritim peran pelabuhan sangat penting karena pelabuhan merupakan mata rantai dalam transportasi laut (Triningsih, 2024; Ramadhan et al., 2023). Pelabuhan dijadikan pintu gerbang penghubung antara satu pulau dengan pulau yang lainnya (Purnomo et al., 2022). Selain itu Pelabuhan berfungsi sebagai gerbang pertukaran barang maupun manusia yang diangkut kapal laut. Menurut laporan Kementerian Perhubungan (Kemenhub), jumlah pelabuhan di Indonesia sebanyak 2.439 pelabuhan pada 2020. terdapat 2.155 pelabuhan umum di Indonesia yang terdiri dari 114 pelabuhan di bawah pengoperasian PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) I, II, III, dan IV, pelabuhan non Pelindo mencapai 2041 unit, serta Terminal Khusus untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) mencapai 934 unit.

Salah satu pelayanan yang diberikan Pelabuhan adalah layanan bongkar muat petikemas dan penanganan petikemas (Suryantoro et al., 2020). Pengiriman barang dengan menggunakan petikemas (*container*) telah banyak dilakukan dan jumlahnya terus meningkat dari tahun ketahun (Hentri Widodo et al., 2024; Pamujiyanto, Astriawati, et al., 2025). Berdasarkan laporan tahunan PT Pelindo tahun 2020 disebutkan bahwa Kenaikan jumlah bongkar muat petikemas, dari 1,08 juta Box di tahun 2019 menjadi 1,16 juta Box di tahun 2020. Dalam satuan Teus, bongkar muat petikemas, dari 1,08 juta Box di tahun 2019 menjadi 1,16 juta Box di tahun 2020. Dalam satuan Teus, bongkar muat petikemas juga mengalami peningkatan sebesar 6,38%, dari 1,33 juta Teus di tahun 2019 menjadi 1,42 juta Teus di tahun 2020.

Salah satu Pelabuhan yang berperan dalam bongkar muat petikemas di daerah timur Indonesia yaitu Pelabuhan Bima yang dikelola oleh PT. PELINDO (Persero) dibawah naungan kementerian perhubungan (Zuriatin et al., 2020). Pelabuhan Bima merupakan pelabuhan yang terletak di Bima, Nusa Tenggara Barat. Sebagai pelabuhan yang menjadi tempat aktivitas distribusi barang antar pulau, Pelabuhan Bima mempunyai potensi yang besar untuk dikembangkan, dengan semakin meningkatnya kebutuhan aktivitas distribusi barang antar pulau melalui pelabuhan, menyebabkan pengaruh pelabuhan semakin meningkat (Sumiyati, 2018).

Kesiapan sarana dan prasarana suatu pelabuhan merupakan faktor kelancaran dalam proses penanganan penunjang untuk ekspor impor barang, salah satu

pelabuhan yang diincar oleh pengguna jasa daerah timur yaitu Pelabuhan Bima Cabang Bima yang letak geografisnya 08°-27-10" LS /1180-43-20" BT dengan strategisnya yang begitu banyak menarik pengguna jasa. Pelabuhan Bima dalam suatu proses pengangkutan atau pengiriman berbagai macam komoditi tersebut dibutuhkan sarana yang sudah aman dan efektif dan atau siap dipakai yaitu *container* digunakan sebagai arus keluar dan masuk barang. Mayoritas Komoditi yang keluar adalah jagung, bawang merah, dedak, garam dan hewan sedangkan komoditi yang masuk adalah semen, pupuk, barang campuran dan BBM.

Petikemas (*Container*) merupakan suatu alat yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat di pakai berulang kali dan digunakan untuk menyimpan sekaligus mengangkut muatan yang ada di dalamnya. Agung (2019) Penanganan bongkar muat *container* yang di terminal petikemas, akan berjalan lebih lancar bila mobilisasi kegiatan bongkar muat container tersebut memakai peralatan seperti *Gantry Crane*, *link belt*, *Harbour Mobile crane*, *Shore Crane*, RTG RS dan *Ship Crane*, kondisi inilah di yang diharapkan oleh sektor transportasi laut. Upaya peningkatan kualitas pelayanan petikemas (*container*) dalam melayani kegiatan bongkar maupun muat guna menjamin kelancaran pengiriman barang agar dapat berjalan efektif dan efisien dapat dilihat dari sarana dan prasarana yang melengkapinya (Novitasari, 2022). *Container* merupakan salah satu alat yang digunakan untuk mengangkut barang yang berfungsi untuk menjamin keamanan dan keselamatan barang dari tempat awal sampai tempat tujuan.

Komoditas *container* yang keluar masuk pelabuhan Bima yang ditangani langsung oleh PT. Mentari Sejati Perkasa rata-rata merupakan *container* 20 feet yang berkapasitas muatan 25 Ton dan *container* 40 feet yang berkapasitas muatan 30 Ton dengan maksimal sewa yang bisa terjangkau, sehingga peningkatan barang yang keluar masuk pelabuhan bima tiap tahunnya akan semakin meningkat. Untuk menunjang efektivitas kegiatan bongkar muat pada perusahaan bongkar muat secara berlangsung oleh perusahaan bongkar muat PT. PELINDO dari pihak perusahaan bongkar muat PELINDO menyiapkan alat pengangkut yang berupa forklift, berkapasitas 30 Ton, RS berkapasitas 40 ton yang dilengkapi dengan trailer dan *Mobile crane* berkapasitas 50 ton.

PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Bima di setiap tahun mengalami peningkatan yaitu merupakan prestasi yang membanggakan dimana PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Bima dapat mencatat tingkat produksi yang efektif. Namun dalam melakukan pelayanan perusahaan bongkar muat PELINDO (Persero) masih kurang memuaskan (pengguna jasa) hal ini disebabkan oleh beberapa masalah seperti: kurang optimalnya kinerja operasional lapangan, kurang telitinya petugas yang melakukan pengecekan *container* yang rusak serta perbaikan *container* yang masih belum maksimal sehingga menimbulkan konflik dari pengguna jasa bersangkutan. dari elemen di atas merupakan komponen-komponen yang berpengaruh dalam kelancaran serta keterlambatan pengiriman barang, sehingga menimbulkan masih kurang efektifnya penggunaan *container* dapat menyebabkan penurunan dan peningkatan produktifitas perusahaan (Pelindo, 2020). Dari uraian di atas maka peneliti tertarik untuk mengkaji serta mengemukakan dalam bentuk penelitian tentang Kegiatan Bongkar Petikemas Oleh PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Cabang Bima.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini disusun menggunakan pendekatan kualitatif. Menurut, Zakariah et al., (2020) penelitian kualitatif merupakan penelitian yang digunakan untuk menyelidiki, menemukan, menggambarkan dan menjelaskan kualitas atau keistimewaan dari pengaruh sosial yang tidak dapat dijelaskan, diukur atau digambarkan melalui pendekatan kuantitatif. Dalam penelitian kualitatif metode pengumpulan data yang digunakan metode observasi, interview dan dokumenter. Pada penelitian ini untuk memperoleh dan mengumpulkan data di lakukan di PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Cabang Bima dari 08 April hingga 8 Juli 2024.

Jenis dan sumber data dalam penelitian ini menggunakan data primer diperoleh langsung dari sumbernya. Data ini diperoleh dengan cara wawancara langsung pada kepala cabang dan staff/karyawan PT. PELINDO (Persero) Cabang Bima serta petugas dan tenaga bongkar muat. Data sekunder adalah data pendukung yang diperoleh dari sumber lain yang berkaitan dengan penelitian (Octafiany, 2024). Data ini diperoleh dari buku atau sumber informasi yang lain yang berhubungan dengan penelitian tersebut serta pengamatan dan ikut terlibat dalam proses bongkar peti kemas oleh PT PELINDO (Persero) Cabang Bima.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam menangani bongkar muat petikemas agen kapal perusahaan pelayaran kapal wajib memberitahukan kepada PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Cabang Bima bahwa ada perencanaan kedatangan kapal dengan memberikan beberapa surat, antara lain: 1. Surat ijin olah gerak, 2. Surat pemberitahuan kapal tiba dan berangkat kapal, Surat penunjukan PBM. Persiapan Kegiatan Bongkar Petikemas dimulai dari Persiapan Rapat PZT. Setelah memperoleh pemberitahuan mengenai data dan informasi tersebut maka pihak PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Cabang Bima mengirim pihaknya untuk mengikuti rapat P2T di kantor Pelabuhan Bima dengan menyerahkan Surat Perintah Tugas, didalam rapat tersebut membahas tentang menghitung waktu yang diperlukan, Jumlah buruh yang diperlukan, Mempersiapkan permintaan-permintaan khusus jika ada. Memastikan bahwa dokumen atau izin yang diperlukan telah siap. Membahas tentang hal-hal yang menyangkut keamanan muatan, kapal dan pekerja.

Persiapan Buruh Tenaga Kerja Bongkar (TKBM). Untuk mempersiapkan tenaga kerja bongkar maka pihak PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Cabang Bima dalam hal ini mengajukan Permohonan TKBM kepada Koperasi TKBM untuk kegiatan bongkar muat *container* kemudian dari pihak Koperasi TKBM mengeluarkan daftar TKBM sebagai Surat Ijin Bekerja TKBM yang akan menangani bongkar petikemas. Untuk persiapan dermaga sebelum kapal tiba pihak PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Cabang Bima mempersiapkan dermaga dalam kondisi siap pakai, karena kelancaran arus barang tersebut sangat tergantung terhadap keterban pengaturan penggunaan dermaga dan pelayanannya. Pelayanan dan pengaturan dermaga yang baik akan memperlancar aktivitas bongkar / muat.

Persiapan peralatan diperlukan untuk menjamin keamanan dan memperkecil resiko kerusakan barang muatan maupun kecelakaan yang mungkin dapat terjadi maka pihak PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Cabang Bima mempersiapkan

peralatan-peralatan yang sesuai dengan kondisi dan jenis barang antara lain: *Mobile crane*. *Mobile crane* Jenis alat berat yang berfungsi untuk mengangkat dan memindahkan material, misalnya *container* dari dermaga ke atas kapal pasti membutuhkan alat *Mobile crane* untuk di angkat diatas kapal. Berikut gambar alat *Mobile crane*. *Sling ganco* merupakan suatu jenis alat bongkar muat yang yang terbuat dari tali baja disertai pengait diujungnya sebagai pelekat pada bagian ujung-ujung petikemas, *sling ganco* ini biasanya di gunakan pada setiap kegiatan bongkar muat petikemas. Alat *Reach Stacker* ini merupakan salah satu pengangkat dimaksudkan untuk mengangkat dan memindahkan barang dari suatu tempat ke tempat lain yang jangkauannya relatif terbatas. *Head truck* dan *Cassis* di gunakan untuk di terminal petikemas untuk mengangkat petikemas dari dermaga ke *container yard* dari lapangan penumpukan ke gudang *Container Freight Station (CFS)* atau sebaliknya seperti pada Gambar 1 berikut.



Gambar 1. *Head truck* Pelabuhan Bima

Waktu yang di butuhkan saat melakukan bongkar petikemas dapat diketahui dengan melihat jumlah kontainer yang di bongkar misalnya ada 70 *container* dan jumlah crane di gunakan saat melakukan Bongkar hanya satu. Kemudian waktu siklus per *container* membutuhkan waktu 6 menit. Waktu yang di butuhkan Pelindo saat melakukan bongkar petikemas adalah:

$$\text{Kapasitas Bongkar Per Jam} = \frac{60}{\frac{6 \text{ menit per container}}{70 \text{ container}}} = 10$$

$$\text{Total Waktu Bongkar} = \frac{70 \text{ container}}{10 \text{ container per jam}} = 7 \text{ Jam}$$

PT. PELINDO (Persero) membutuhkan waktu 7 jam untuk melakukan bongkar sebanyak 70 kontainer. Pelaksanaan kegiatan bongkar peti kemas dilakukan setelah kapal sandar atau tiba maka petugas bongkar yaitu *foreman* dan para pembantunya melakukan menkoordinir seluruh pekerjaan baik penyelenggaraannya maupun kelancaran keamanan terhadap kapal. Serta sebelum kegiatan dimulai *foreman* berada di atas kapal untuk melakukan konsultasi dengan Mualim I mengenai distribusi bongkaran, reneana muat, stabilitas kapal dan kondisi crane kapal atau *Mobile crane*. *Foreman* menyerahkan *bay plan* kepada Mualim I sebagai pedoman

Mualim I untuk membuat rencana muatan diatas kapal atau *bay plan* muat. *Bay plan* muat kemudian diserahkan kepada *foreman* oleh Mualim I beserta *hay plan* bongkaran.

Setelah konsultasi dengan Mualim I selesai *foreman* kembali ke darat untuk koordinasi dengan para TKBM mengenai rencana kegiatan yang akan dilaksanakan, sementara bagian administrasi menyiapkan dokumen-dokumen yang diperlukan, yaitu berupa: *tally sheet* bongkar, *tally sheet* muat, *bay plan*. *Bay plan* bongkar. Setelah semuanya siap maka: *foreman* dan para pembantunya melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya.

Kegiatan bongkar PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Cabang Bima berlangsung dilakukan diatas kapal dan dikendalikan oleh foremen, kemudian dibantu oleh petugas kapal, mandor TKBM, anak buah TKBM dan operator crane sebagai yang menghendel *Mobile crane* tersebut didalam kegiatan tersebut juga foremen bertanggung jawab dan memegang *hay plan*, *tally sheet* bongkar untuk meneat pergerakan bongkar *container* dari palka kapal kedermaga. misalnya mencatat, bay, rows, tiers, jam, nomor *container* dan merek *container* diatas palka kapal. kemudian dari petugas kapal hanya membantu mengontrol kegiatan berlangsung jika dari tenaga kerja bongkar membutuhkan tenaga maka secara otomatis diperlukan untuk berkerja. Kemudian dari TKBM bertanggung jawab untuk mengawasi penetapan *container* yang di bongkar pada saat diatas palka kapal ke dermaga. Dari operator *crane* bertanggung jawab mengangkat *container*.

Pelaksanaan kegiatan haulage menunjukan kegiatan selanjutnya, Haulage bongkar yang dimana kegiatan kelanjutan *Container* dari lambung kapal ke CY dengan menggunakan chasis truck atau trailer atau kegiatan sebaliknya. Jadi kegiatan ini operator *Head truck* membawa alat *Head truck* dari shvay kedermaga dalam keadaan tidak bermuat, dalam hal ini operator *Head truck* memanalisir untuk mengambil *container* yang diangkat oleh operator A crane diatas kapal, maka *container* yang sudah pada posisi siap diatas alat *Head truck* tersebut maka secara otomatis operator *Head truck* melanjutkan kegiatan membawa *container* yang dimuatnya ketempat .

Pelaksanaan kegiatan lift off menunjukan kegiatan lift off, yang dimana kegiatannya lift off. Merupakan petikemas dari *Head truck* ke CY pelaksanaan kegiatan lift on lift off ini setelah kegiatan kedatangan *Head truck* yang bermuatan *container* sampai ke CY, didalam CY terdapat dua alat yang dipake oleh pihak PT. Pelabuhan Indonesia (persero) Cabang Bima, yakni *Head truck* dan *reach stacker*, operator head truk sebagai yang mengantar *container* kesivay, kemudian operator *reach stacker* yang mengangkat *container* dari alat *Head truck* tersebut. Kemudian di dalam kegiatan itu juga terdapat kegiatan Tally diCY yang dilakukan oleh Tallyman. Untuk tally CYnya pihak PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Cabang Bima melakukan secara online contohnya, meneat nomor *container* dengan memakai alat aipet dan hp melalui aplikasi ptos mobile.a-pk dan kegiatan tersebut di laksanakan sampai kegiatan selesai dimuat.

Penyelesaian bongkar petikemas akan dilaksanakan apabila kegiatan bongkar telah selesai dilaksanakan maka *foreman* mengumpulkan data-data berupa *tally sheet* bongkar, *hay plan*, setelah dokumen-dokumen tersebut fremm menyerahkan kepada bagian tallyman, pihak tallyman kemudian men-copy rangkap untuk

diserahkan kepada pihak Kapal satu cops, pihak agen satu copy, dan yang ash untuk arsip PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) cabang Bima.

Hambatan hamabatan dalam kegiatan bongkar peti kemas, dalam kegiatan bongkar muat PT. Pelabuhan Indonesia (persero) cabang Bima tentu tidak lepas dari kendala-kendala yang dapat menimbulkan kerugian, misalnya saja karena informasi kedatangan kapal yang tidak akurat, sehingga buruh yang sudah siap melakukan kegiatan harus menunggu maka terpaksa kegiatan harus ditunda. Hal tersebut akan mengakibatkan pihak kapal rugi karena harus bersandar lama sehingga biaya tambat bertambah, selain itu dapat terjadi karena faktor lain yaitu: dari pihak PT. Pelabuhan Indonesia (persero) cabang Bima, Kekurangannya dermaga sehingga apa bila kapal *container*, Sedang melakukan bongkar dan ada kapal penumpang yang mau sandar, maka kapal *container* harus menghentikan kegiatan bongkar tersebut di karenakan kapal penumpang di perioritaskan terlebih dahulu. Tenaga buruh yang kurang eakap atau kurang terlatih dalam menghandling muatan, dan tidak professional sehingga sering terjadi keeerobohan dari buruh. Peralatan bongkar (*Mobile crane*) yang sering rusak dan apa bila air laut sedang naik Mobil Crane sangat kesulitan untuk melakukan bongkar petikemas di karenakan Mobil crane yang kurang memadai.

SIMPULAN

Persiapan kegiatan bongkar peti kemas di dalam menangani bongkar petikemas Pelabuhan Indonesia (persero) cabang Bima harus mempersiapkan secara matang baik dari segi peralatan yang telah ada harus diperiksa satu per satu apakah ada peralatan yang rusak apa tidak, pihak PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Cabang Bima akan melakukan pemesanan buruh ke tkbm sesuai regu yang ada di pelabuhan tersebut. Penyelesaian bongkar petikemas dilakukan setelah kegiatan bongkar petikemas telah selesai maka seorang *foreman* akan konsultasi kepada Mualim I apabila pada saat kegiatan bongkar muat berlangsung telah terjadi kerusakan petikemas atau tidak. Hambatan-hambatan dalam kegiatan bongkar petikemas diantaranya adalah hambatan-hambatan yang sering terjadi dalam kegiatan bongkar muat petikemas ialah terlalu banyak kegiatan dalam dermaga semacam kegiatan GC (muatan campuran) tidak profesional, sehingga memperhambat orang gerak petikemas, keterlambatan kedatangan kapal Pelni, maka kegiatan bongkar muat harus di undur, ataupun terjadi kerusakan *Mobile crane* sehingga buruh harus menunggu perbaikan dari pihak petugas. Atau kondisi lapangan penumpukan yang ambur adur semacam SDM terlalu banyak sehingga memperhambat olah gerak. Dan yang terakhir di PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Cabang Bima pendekatan dengan masyarakat local sangat dekat sehingga TKKBM tidak profesional dalam mengambil alih.

DAFTAR PUSTAKA

Agung, F. (2019). Proses Pelaksanaan Pemuatan Dan Pengaturan Barang Ke Dalam Container (Stuffing) Pt. Rimo Transport Expressindo Di Pelabuhan

- Tanjung Emas Semarang. *Repository Universitas Maritim Amni (Unimar Amni) Semarang*, 146, 1–12.
- Batary Citta, A. (2023). Pengembangan Sumberdaya manusia Dalam Mendukung Transformasi Transportasi Laut Dalam Era Revolusi Industri 4.0. *Journal Of Social Science Research*, 3(4), 6184–6197.
- Hastuti, L. (2022). Diplomasi Maritim Sebagai Upaya Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia: Harapan Dan Tantangan. *Media Iuris*, 5.
- Hentri Widodo, B. ., Tri Wahyuni, E., & Satrio, R. (2024). Penerapan Msmp (Mooring System Management Plan) Untuk Keselamatan Kapal Saat Sandar Di Jetty. *Jurnal Maritim Polimarin*, 10(1), 6–12.
<https://doi.org/10.52492/jmp.v10i1.109>
- Novitasari, D. (2022). Manajemen Operasi: Konsep Dan Esensi. In *Salemba Empat*.
- Octafiany, P. A. (2024). Ganti Rugi Terhadap Penumpang Pesawat Terbang Komersial Atas Hilangnya Barang Di Bagasi Pesawat Terbang. *Innovative: Journal Of Social Science Research*, 4(1), 12181–12196.
- Pamujianto, S., Astriawati, N., Widyanto, H., Kusumaningtyas, F. T., & Sabiq, A. (2025). Efisiensi Pengiriman Barang Menggunakan Container Oleh Perusahaan Pelayaran Pt Salam Pacific Indonesia Lines (Spil). *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, 23(1), 88–99.
- Pelindo. (2020). *Pelindo*.
- Pratama, W., Wibowo, W., Astriawati, N., & Sahudiyono, S. (2023). Online Seminar On The Protection Of Indonesian Seafarers In The National Shipping Industry. *Ijcs: International Journal Of Community Service*, 2(2), 160–173.
- Purnomo, C., Dekanawati, V., Astriawati, N., Sumardi, S., & Syahputra, G. (2022). Analisis Simulasi Distribusi Logistik Menggunakan Metode Transportasi. *Saintara: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim*, 6(2), 84–90.
- Ramadhan, A. Y., Pratama, H. A., Astriawati, N., Pamujianto, S., & Triyani, D. (2023). The Implementation Of Supply Chain Management. *Proceeding Of National Seminar On Maritime And Interdisciplinary Studies*, 2(1), 1–7.
- Sumiyati, S. (2018). Eksistensi Bima Dalam Pelayaran Dan Perdagangan Antar Pulau. *Diakronika*, 18(1), 39–54.
- Suryantoro, B., Punama, D. W., & Haqi, M. (2020). Tenaga Kerja, Peralatan Bongkar Muat Lift On/Off, Dan Efektivitas Lapangan Penumpukan Terhadap Produktivitas Bongkar Muat Peti Kemas. *Jurnal Baruna Horizon*, 3(1), 156–169.
- Triningsih, N. (2024). Peran Terminal Petikemas Dalam Meningkatkan Daya Saing Dan Efisiensi Logistik Maritim Indonesia. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 10(24), 304–311.
- Zakariah, M. A., Afriani, V., & Zakariah, K. H. M. (2020). *Metodologi Penelitian Kualitatif, Kuantitatif, Action Research, Research And Development (R N D)*. Yayasan Pondok Pesantren Al Mawaddah Warrahmah Kolaka.
- Zuriatin, Z., Nurhasanah, N., & Nurlaila, N. (2020). Perkembangan Pelabuhan Bima Dibawah Pengelolaan Pt. Pelindo Iii Cabang Bima Tahun 1962-2010. *Jurnal Pendidikan Ips*, 10(1), 20–31.