Journal of Maritime and Education
Vol. 8, No. 1, Bulan Februari Tahun 2026, hlm. 38 - 43
Available 0nline at
https://ejournal poltek-.amimedan.ac.id/index.php/jme
DOI: https://doi.org/10.54196/jme.v8i1.225

Journal of Maritime and Education
p-ISSN : 2656-0658
e-ISSN : 2656-0666

SIKLUS KELUAR MASUK CONTAINER DELIVERY DI PELABUHAN TERMINAL CONTAINER BATU AMPAR PADA BADAN USAHA PELABUHAN BP BATAM

[1]Dirhamsyah, [2]Fadiyah Hani Sabila, [3]Naomi Sarumpaet

[1,2,3]KPNK, Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan
email: dirhamsyahami@gmail.com

Abstrak. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana siklus keluar masuknya Container Delivery di Pelabuhan terminal Container Batu Ampar pada Badan Usaha Pelabuhan BP Batam. Hasil penelitian dalam pembahasan masalah tentang siklus keluar masuk Container delivery di pelabuhan. Penelitian ini dilakukan untuk memahami alur operasional bongkar muat peti kemas, mulai dari proses kedatangan Container, penempatan dilapangan penumpukan, hingga proses pengeluaran Container dari terminal. Selain itu, penelitian ini juga menganalisis peranan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) BP Batam dalam mengelolah arus logistik serta hambatan- hambatan yang sering terjadi selama proses tersebut. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran yang jelas mengenai efektivitas dan efisiensi sistem pelayanan Container Delivery serta memberikan rekomendasi untuk meningkatkan kualitas layanan terminal Container di pelabuhan Batu Ampar. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah pengamatan lapangan (field research) dan pengamatan perpustakaan (library research) dimana penulis mendapatkan materi atau bahan penelitian, dari buku-buku yang ada di perpustakaan maupun sumber bacaan lainnya yang berkaitan dengan pokok bahasan yang diambil
Kata Kunci: Siklus, Container, Delivery, Container.

Abstract. *This study aims to determine how the container delivery entry and exit cycle at the Batu Ampar Container Terminal Port at the BP Batam Port Business Entity. The results of the study discuss the problem of the container delivery entry and exit cycle at the port. This study was conducted to understand the operational flow of container loading and unloading, starting from the container arrival process, placement in the stacking yard, to the process of removing the container from the terminal. In addition, this study also analyzes the role of the BP Batam Port Business Entity (BUP) in managing the logistics flow and the obstacles that often occur during the process. The results of this study are expected to provide a clear picture of the effectiveness and efficiency of the container delivery service system and provide recommendations for improving the quality of container terminal services at the Batu Ampar port. The methods used in this study are field research and library research where the author obtains research materials from books in the library and other reading sources related to the topic being discussed.*
Keywords: *Cycle, Container, Delivery, Container.*

PENDAHULUAN

Pelabuhan memegang peran krusial dalam memfasilitasi aktivitas ekspor-impor dan distribusi logistik, baik di tingkat nasional maupun internasional. Pelabuhan peti kemas Batu Ampar di Batam adalah salah satu infrastruktur maritim utama yang terletak di lokasi strategis Indonesia. Fungsi utamanya adalah sebagai pintu gerbang logistik Provinsi Kepulauan Riau, yang secara substansial menopang perkembangan industri, terutama di kawasan Zona Perdagangan Bebas Batam.

Aktivitas ekspor-impor di Indonesia mengalami peningkatan yang signifikan seiring dengan pertumbuhan

sektor industri dan perdagangan. Kota Batam, dengan lokasi geografisnya yang strategis dan berdekatan dengan jalur pelayaran internasional, telah menjadi salah satu pusat utama logistik nasional. Dalam konteks ini, Pelabuhan Terminal Container Batu Ampar memiliki peran krusial. Pelabuhan ini merupakan infrastruktur vital yang mendukung arus barang, khususnya Container, baik yang berasal dari maupun yang akan menuju Batam, serta wilayah lain di Indonesia.

Terminal Container Batu Ampar telah mengalami restrukturisasi komprehensif sejak tahun 2023, mencakup aspek manajemen dan infrastruktur. Implementasi sistem digital, seperti Batam Terminal Operating System (B-TOS) dan integrasinya dengan inaportnet, dirancang untuk mempercepat proses pengiriman peti kemas, menekan biaya logistik, dan meningkatkan efisiensi operasional bongkar muat. Meskipun demikian, penerapan sistem ini menghadapi beberapa hambatan, termasuk ketidaksesuaian antara waktu gate-in dan gate-out, ketidakseimbangan jumlah alat angkut, dan kurangnya pemanfaatan teknologi digital secara optimal oleh pengguna jasa pelabuhan.

Proses logistik di pelabuhan seringkali menghadapi tantangan, termasuk antrean panjang truk container, keterlambatan dalam verifikasi dokumen, dan kurangnya koordinasi antar pemangku kepentingan. Efisiensi siklus keluar-masuk Container merupakan faktor krusial dalam rantai logistik. Siklus ini mencakup beberapa tahapan, yaitu proses administrasi, pemeriksaan fisik, penumpukan di lapangan penumpukan (container yard atau CY), dan proses keluar dari gerbang (gate out). Optimalisasi siklus ini berdampak langsung pada pengurangan waktu tunggu (dwelling time), peningkatan produktivitas pelabuhan, dan kepuasan pengguna jasa.

Open top Container adalah peti kemas yang dibuka di bagian atas, ditutup dengan terpal sebagai pengganti metal. Peti kemas jenis ini dipakai untuk memuat barang yang tidak mudah masuk bila dimuat dari pintu sehingga harus dimuat dari atas peti kemas. Peti kemas ini adakalahnya mempunyai pintu ujung juga sepergi general purpose container untuk memudahkan pembongkaran muatan. Open top container biasanya dipakai untuk memuat barang seperti kayu gergajian (timber) dan logam-logam tua. Juga sering dipakai untuk barang- barang yang telalu tinggi bila dimuat melalui pintu samping, dan akan lebih mudah bila dimuat dari bagian atas. Pemakaian peti kemas jenis ini, biasanya dikarenakan tambahan ongkos angkut (additional freight rate).

Reefer container atau peti kemas berpendingin adalah peti kemas standar biasa (closed container) yang dilengkapi dengan alat pendingin yang dihubungkan dengan tenaga listrik kapal atau dengan generator tersendiri (demountable generator). Peti kemas berpendingin dirancang untuk mengangkut barang-barang yang cepat membusuk sehingga diperlukan proses pengawetan selama dalam perjalanan. Oleh karena itu, peti kemas jenis ini sering dipakai untuk mengangkut sayur-sayuran, buah-buahan, daging, ikan, susu segar, dan barang lain yang sejenis.

Menurut Wahyu (2019:17-20) Delivery adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan di gudang atau lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang atau lapangan penumpukan.

METODE PENELITIAN

Untuk memperoleh hasil dari suatu masalah dan kesimpulan diperlukan data informasi yang objektif. Adapun metode-metode yang digunakan dalam memperoleh data dan informasi dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

A. Pengamatan Lapangan (Field Research)

Penulis menggunakan teknik pengumpulan data kualitatif yang dilakukan secara langsung selama 6 bulan melalui suatu pengamatan yang disertai pencatatan-pencatatan terhadap keadaan atau perilaku objek sasaran. Penulis secara langsung ikut serta dalam melaksanakan semua kegiatan mengenai Proses Pembuatan surat jalan container IN/OUT serta Validasi di Sistem B-SIMS saat Container ingin keluar dari pelabuhan terminal".

B. Pengamatan Perpustakaan (Library Research)

Library Research adalah penelitian yang menggunakan cara untuk mendapatkan data informasi dengan menempatkan fasilitas yang ada di perpustakaan seperti majalah, buku dan dokumen. Metode pustaka adalah metode pengumpulan berbagai informasi dan referensi lain yang dilakukan di dalam perpustakaan dengan cara membaca dan mempelajari buku-buku atau jurnal yang berkaitan dengan penelitian ini.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Siklus Keluar Masuk Container Delivery Di Pelabuhan Terminal Container Batu Ampar Batam

1. Siklus Logistik Peti Kemas

   Perhatian serius pemerintah dalam membangun sistem logistik yang efektif dan efisien dituangkan dalam Cetak Biru Sistem Logistik Nasional (Sislognas) Tahun 2021 dan Paket Kebijakan Ekonomi XV Tahun 2017. Sistem logistik ini diharapkan mampu meningkatkan daya saing lokal di tingkat global sehingga tercipta peningkatan kesejahteraan bagi masyarakat. Aktivitas logistik di setiap negara memiliki kesamaan, namun berbeda pada setiap proses yang dilewatinya, tergantung pada budaya masyarakat, regulasi, dan teknologi. Pemahaman yang detail dan komprehensif mengenai setiap proses logistik perlu diketahui oleh para pemangku kepentingan agar sistem logistik yang dibangun dapat terwujud sesuai dengan keunikan yang ada.

   Pelabuhan yang di dalamnya terdapat terminal peti kemas berupaya memberikan layanan logistik secara maksimal. Perdagangan antarnegara dengan menggunakan peti kemas terus mengalami peningkatan yang luar biasa. Berbagai negara berlomba dalam membangun terminal peti kemas

modern yang dilengkapi dengan peralatan mutakhir, otomatisasi sistem, peralatan keamanan yang canggih, layanan operasional yang cepat, serta sumber daya manusia yang ahli di bidangnya. Kelancaran arus peti kemas di pelabuhan merupakan salah satu faktor pendukung berkembangnya suatu daerah yang secara langsung dapat berdampak pada perkembangan perekonomian wilayah setempat.

Terminal peti kemas sebagai tempat transit antarmoda (kapal dan truk) melakukan kegiatan operasional yang terdiri dari: *Stevedoring*, *Cargodoring*, dan *Receiving/Delivery*. Berikut adalah definisi dari masing-masing proses berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Perairan:

a. Stevedoring adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truk atau memuat barang dari dermaga/tongkang/truk ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau derek darat.
b. Cargodoring adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali/jala-jala (*tackle*) di dermaga ke gudang/lapangan penumpukan barang atau sebaliknya.
c. Receiving/Delivery adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan/tempat penumpukan dermaga ke gudang/lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.

Logistik peti kemas selanjutnya melibatkan moda transportasi darat, baik truk maupun kereta api, yang disebut dengan *Container Drayage Operation*. Dalam operasi ini, truk akan melewati beberapa titik pemberhentian, antara lain: terminal peti kemas (*Container Terminal*), pabrik (*Factory*), depo peti kemas kosong (*Empty Container Depot*), dan garasi truk peti kemas (*Pool*). Operasional truk peti kemas *drayage* dapat diklasifikasikan menjadi dua kelompok berdasarkan arahnya:

a. Inbound (Impor): Peti kemas yang dikirim dari daerah atau negara lain ke terminal untuk selanjutnya diteruskan ke pemilik barang atau pabrik.
b. Outbound (Ekspor): Peti kemas yang diambil dari lokasi pemilik barang kemudian dikirim ke terminal peti kemas untuk transportasi lebih lanjut.

2. Prosedur Pengeluaran Peti Kemas (Delivery)
   a. Proses Pengeluaran Peti Kemas Impor
      1) Petugas *gate* menerima Surat Pengeluaran Peti Kemas (SP2) dan melakukan verifikasi. Jika data tidak sesuai, SP2 dikembalikan kepada *Consignee*. Jika sesuai, dilakukan transaksi *Gate-In* yang dipantau melalui sistem pengendalian.
      2) Petugas lapangan memastikan kesiapan personel dan alat, lalu menginformasikannya ke bagian pengendalian. Dilakukan proses *Lift-On* (pengangkatan peti kemas ke truk) oleh operator RTG (*Rubber Tyred Gantry*), pembaruan data ke sistem, dan pemantauan oleh bagian pengendalian.
      3) Petugas *gate* melakukan pengecekan segel dan kondisi fisik peti kemas, termasuk bagian atas peti kemas melalui monitor CCTV.
      4) Truk peti kemas diizinkan keluar untuk membawa muatan menuju lokasi tujuan pemilik barang (*Cargo Owner* atau pabrik).
   b. Pengeluaran Peti Kemas Impor Terkait Dwelling Time
      1) Peti kemas yang menumpuk di lapangan Lini 1 dan melewati batas waktu penumpukan lebih dari 3 (tiga) hari harus dipindahkan ke Tempat Penimbunan Sementara (TPS) Lini 2.
      2) Kegiatan pemindahan ini biasa disebut dengan Pindah Lapangan Penumpukan (PLP) atau *Overbrengen*.
      3) Peti kemas dapat dibawa ke TPS Lini 2 setelah terbit dokumen Surat Perintah Pengeluaran Barang (SPPB).
      4) Prosedur pengeluaran dari TPS Lini 2 pada dasarnya sama dengan prosedur pengeluaran peti kemas impor reguler.
      5) Setelah menyelesaikan proses administrasi dan pembayaran dengan pihak TPS Lini 2, peti kemas dapat langsung dibawa ke pabrik atau lokasi tujuan pemilik barang.
3. Proses Pengeluaran Peti Kemas (Delivery)
   a. Pengeluaran Peti Kemas
      1) Menerima Surat Pengeluaran Peti Kemas (SP-2) dan melakukan verifikasi. Apabila data tidak sesuai dengan SP-2, dokumen dikembalikan kepada *Consignee*. Jika data sesuai, petugas melakukan transaksi *Gate-In* yang dipantau melalui sistem pengendalian.
      2) Memastikan kesiapan personel dan peralatan, kemudian menginformasikannya kepada bagian pengendalian. Dilakukan proses *Lift-On* (pengangkatan peti kemas ke atas truk) oleh operator RTG (*Rubber Tyred Gantry*), pembaruan data ke dalam sistem, dan tetap di bawah pengawasan bagian pengendalian.
      3) Petugas *gate* melakukan pemeriksaan terhadap segel dan kondisi fisik peti kemas, termasuk pemantauan bagian atas peti kemas melalui monitor CCTV.

4) Truk diizinkan keluar dari area pelabuhan untuk membawa peti kemas menuju pabrik atau lokasi tujuan pemilik barang (*Cargo Owner*).

b. Pengeluaran Peti Kemas Impor Karena Dwelling Time
   1) Peti kemas yang menumpuk di lapangan Lini 1 melebihi batas waktu 3 (tiga) hari harus dipindahkan ke Tempat Penimbunan Sementara (TPS) Lini 2.
   2) Kegiatan pemindahan ini secara teknis disebut sebagai Pindah Lapangan Penumpukan (PLP) atau *Overbrengen*.
   3) Peti kemas dapat dipindahkan ke TPS Lini 2 segera setelah dokumen Surat Perintah Pengeluaran Barang (SPPB) diterbitkan.
   4) Prosedur pengeluaran peti kemas dari TPS Lini 2 mengikuti alur yang sama dengan prosedur pengeluaran peti kemas impor standar.
   5) Setelah seluruh proses administrasi dan pembayaran dengan pihak TPS Lini 2 selesai, peti kemas dapat langsung dibawa menuju pabrik atau lokasi tujuan pemilik barang (*Cargo Owner*).

B. Proses Keluar Pelabuhan (*Inbound Drayage Container*)

1. Proses ini dimulai saat truk menerima instruksi atau *order* dari *Forwarder*. Truk kemudian bergerak dari garasi (*pool*) menuju terminal untuk mengambil peti kemas yang akan dikeluarkan (*delivery*). Peti kemas tersebut selanjutnya diantar ke pabrik atau gudang untuk dilakukan proses bongkar muat seluruh isinya (*stripping*).
2. Setelah isi muatan di pabrik dikeluarkan dan peti kemas dalam keadaan kosong, peti kemas tersebut akan dibawa dan disimpan kembali ke depo peti kemas kosong.
3. Setelah menyelesaikan proses pengantaran peti kemas kosong ke depo, truk akan kembali menuju garasi untuk menunggu penugasan selanjutnya.

C. Proses Masuk Pelabuhan (Outbound Drayage Container)

1. Setelah menerima instruksi atau *order*, truk peti kemas dari garasi akan bergerak menuju depo peti kemas untuk mengambil peti kemas kosong.
2. Peti kemas kosong yang telah diambil sesuai dengan spesifikasi *order* dibawa menuju pabrik atau gudang untuk dilakukan proses pengisian muatan barang (*stuffing*).
3. Peti kemas yang telah berisi muatan tujuan ekspor tersebut bergerak menuju *gate* terminal peti kemas. Selanjutnya, pihak terminal melakukan proses penerimaan (*receiving*) peti kemas untuk diproses lebih lanjut hingga dimuat ke atas kapal.

D. Hambatan dalam Kegiatan Keluar Masuk Peti Kemas (Container Delivery & Receiving)

Kegiatan operasional keluar masuknya peti kemas di Terminal Peti Kemas Batu Ampar, Batam, seringkali menghadapi beberapa kendala yang memengaruhi kelancaran arus barang. Adapun hambatan-hambatan tersebut antara lain:

1. Keterlambatan dan Kesalahan Dokumen Penting
   Masalah dokumentasi merupakan salah satu faktor utama penyebab terjadinya *demurrage* (biaya kelebihan waktu penumpukan). Untuk mengeluarkan atau memasukkan peti kemas, diperlukan rangkaian dokumen pengiriman dan impor yang lengkap serta akurat, seperti:
   a. *Bill of Lading* (B/L) asli.
   b. Faktur Komersial (*Commercial Invoice*).
   c. *Packing List*.
   d. Izin impor khusus dan dokumen kepabeanan lainnya.

   Jika terdapat dokumen yang hilang, tidak lengkap, terjadi kesalahan pengetikan (*typo*), atau terlambat diserahkan kepada pihak berwenang maupun *freight forwarder*, seluruh proses operasional akan terhenti. Peti kemas tidak dapat diproses hingga seluruh urusan administrasi dinyatakan selesai.
2. Masalah Transportasi Darat dan Aksesibilitas
   Setelah peti kemas dinyatakan siap untuk keluar dari pelabuhan, kelancaran distribusi sangat bergantung pada kesiapan moda transportasi darat. Kendala yang sering muncul meliputi:
   a. Terbatasnya jumlah truk atau sarana transportasi darat yang tersedia pada waktu yang ditentukan untuk menjemput peti kemas.
   b. Kurangnya jumlah sopir truk atau kendala pembatasan jam kerja yang menyebabkan penjemputan peti kemas tertunda.
   c. Kepadatan lalu lintas, proyek perbaikan jalan, serta akses yang sulit menuju lokasi *consignee* (penerima barang) dapat memperpanjang durasi proses pengeluaran barang.
3. Keterbatasan dan Kerusakan Sarana Pengangkut (Alat Berat)
   Kelancaran arus lalu lintas di dalam lapangan penumpukan (*container yard*) sangat bergantung pada performa alat berat. Beberapa kendala teknis yang sering terjadi adalah:
   a. Sering terjadinya kerusakan pada sarana pengangkut seperti *Container Crane* (CC), *Reach Stacker*, dan *Forklift*.
   b. Kerusakan alat ini mengakibatkan keterlambatan pada proses bongkar muat, yang pada akhirnya memicu kemacetan di area dermaga serta mengganggu ritme kerja di

lapangan penumpukan peti kemas secara keseluruhan.

E. Upaya Mengatasi Keterlambatan Arus Keluar Masuk Peti Kemas

Untuk mengoptimalkan kelancaran operasional dan mengatasi hambatan dalam kegiatan keluar masuk (*delivery/receiving*) peti kemas di pelabuhan, berikut adalah beberapa langkah strategis yang dapat dilakukan:

1. Penerapan Sistem Teknologi Terintegrasi
   Mengimplementasikan sistem teknologi informasi yang canggih untuk memantau dan mengelola seluruh aktivitas pelabuhan secara *real-time*. Upaya ini meliputi:
   a. Pemantauan pergerakan peti kemas di dalam terminal secara otomatis.
   b. Optimalisasi jadwal bongkar muat untuk meminimalkan waktu tunggu kapal dan truk.
   c. Pengelolaan ruang penyimpanan (lapangan penumpukan) yang berbasis sistem untuk mempercepat proses pencarian dan pengambilan peti kemas.
2. Peningkatan Koordinasi Antar-Stakeholder
   Memperkuat sinergi dan komunikasi di antara seluruh pihak yang terlibat dalam ekosistem logistik, meliputi:
   a. Meningkatkan koordinasi antara otoritas pelabuhan, perusahaan pelayaran, agen *freight forwarding*, dan penyedia jasa angkutan truk (*trucking*).
   b. Memberikan pelatihan rutin kepada petugas lapangan dan staf administratif guna meningkatkan keterampilan teknis serta pemahaman mengenai prosedur penanganan peti kemas yang efektif.
   c. Menyelenggarakan rapat koordinasi berkala untuk membahas kendala di lapangan dan merumuskan solusi bersama secara cepat.
3. Optimalisasi Efisiensi Proses Bongkar Muat
   Meningkatkan produktivitas operasional di dermaga dan lapangan penumpukan melalui:
   a. Mempercepat durasi pemindahan peti kemas dari kapal ke dermaga (dan sebaliknya) dengan memastikan kesiapan alat dan personil.
   b. Mengatur tata letak peti kemas di lapangan penumpukan secara efisien guna mengurangi waktu pindah (*shifting*) alat berat.
   c. Mempercepat proses perizinan dan dokumen melalui penggunaan sistem pelaporan serta pembayaran elektronik (*e-payment*) guna mengurangi antrean birokrasi.
4. Perbaikan dan Pengembangan Infrastruktur
   Memastikan fasilitas pendukung pelabuhan selalu dalam kondisi prima dan memadai, di antaranya:
   a. Menambah dan meremajakan alat bongkar muat seperti *Container Crane* (CC), *Reach Stacker*, dan *Forklift* untuk menjamin kelancaran *handling*.
   b. Menambah kapasitas *Container Yard* (CY) guna mencegah penumpukan berlebih yang dapat menghambat alur operasional.
   c. Memperbaiki dan memperluas jalan akses keluar masuk pelabuhan agar armada truk peti kemas tidak terjebak kemacetan di area pintu gerbang (*gate*).
5. Sosialisasi dan Edukasi Pengguna Jasa
   Memberikan pemahaman yang komprehensif kepada pengguna jasa untuk meminimalkan kesalahan manusia (*human error*), seperti:
   a. Melakukan sosialisasi kepada eksportir, importir, dan perusahaan EMKL (*Ekspedisi Muatan Kapal Laut*) mengenai prosedur operasional standar (SOP).
   b. Menekankan pentingnya kelengkapan dan akurasi dokumen sebelum peti kemas tiba di pelabuhan untuk mencegah keterlambatan akibat masalah administrasi.

KESIMPULAN

Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa siklus keluar-masuk peti kemas (*delivery*) di Pelabuhan Terminal Kontainer Batu Ampar Batam saat ini belum berjalan dengan optimal. Kondisi ini memerlukan perhatian serius dan pengelolaan yang lebih efektif untuk meningkatkan efisiensi serta kinerja operasional pelabuhan. Peningkatan kualitas dan kuantitas Sumber Daya Manusia (SDM) menjadi hal mutlak guna menjamin kelancaran arus kontainer. Dengan perbaikan tersebut, Pelabuhan Terminal Kontainer Batu Ampar Batam diharapkan dapat meningkatkan daya saing serta memberikan pelayanan yang lebih prima kepada para pengguna jasa pelabuhan.

DAFTAR PUSTAKA

Alimuddin, M., Kardini, N. L., Sabila, F. H., Hakim, C., Priambodo, A., Tanesab, J., ... & Sulaeman, M. (2023). *Pengantar Ekonomi Mikro & Makro*. Mafy Media Literasi Indonesia.

Ashury & Djamaluddin. (2023). *Perencanaan Pelabuhan dan Terminal Peti Kemas: Perpindahan Kargo dan Penumpang dari Kapal ke Dermaga*. Yogyakarta.

Handoko, Wisnu. (2020). *Hukum Maritim dan Pengelolaan Laut: Lintas Angkutan Laut dan Kepelabuhanan*. Semarang: Penerbit Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Izudin & Ahmad Wahyu Mas. (2021). *Alur Kegiatan Empty Container dalam Kelancaran Ekspor dan Impor di Depo*. Surabaya.

Rahayu, S., Dirhamsyah, D., & Sabila, F. H. (2025, December). The Procedure for Issuing Delivery Orders (D/O) for Imported Goods in PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia, Medan Branch. In *Proceeding of National Seminar on Maritime and Interdisciplinary Studies* (Vol. 4, No. 1, pp. 85-92).

Rapika, R., Sabila, F. H., & Siregar, N. S. (2025). Tantangan dan peluang dalam manajemen kru kapal di era digital pada PT. Equinox Sentra Bahari Cabang Belawan. *Jurnal Adiguna Maritim Indonesia*, *2*(1), 22-25.

RISKI, R. S., SYARIFUR, R., YURIS, D., & FADIYAH, H. S. (2024). PROSES PENANGANAN CLEARANCE OUT KAPAL TERNAK BERBENDERA ASING DENGAN INAPORTNET OLEH PT. PELAYARAN SEMESTA SEJAHTERA LESTARI BELAWAN. *Globe*, *2*(1), 140-146.

Royzaldi, F. H. S., & Siregar, N. S. (2024). Peranan Freight Forwarding dalam Pengurusan Dokumen Ekspor pada PT. Samudera Lautan Luas Medan. *Jurnal Manajemen Kewirausahaan dan Teknologi*, *1*, 31-42.

Rustina, Evanda & Rismatulloh, Tegar Muhamad. (2023). *Bongkar Muat Peti Kemas: Masa Depan Ekonomi yang Cerah*.

Sabila, F. H., & Sinaga, R. (2023). Prosedur Penyandaran Kapal Sandar Tender oleh PT. Berlian Ocean Shipping Dumai di Dermaga Kawasan Indutri Dumai. *Majalah Ilmiah Gema Maritim*, *25*(1), 39-45.

Sibagariang, A. R., Ridho, S., & Dirhamsyah, F. H. S. (2023). Procedure For Managing Export And Import Documents By PT. Adhigana Pratama Mulya Belawan. *Globe*, *1*(4).

Sutria, Y., Sabila, F. H., & Sihombing, S. (2025). Prosedur penggunaan alat bongkar muat crane ditinjau dari PT. Pelindo (Persero) Regional 1 Sibolga. *Journal of Maritime and Education (JME)*, *7*(2), 861-866.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Terminal.

Utomo, Setyo Wahyu. (2019). *Efektifitas Gudang Line 1 Terhadap Kegiatan Delivery Cargo Guna Mengurangi Dwelling Time*. Semarang.