

## Analisis Proses Perizinan terhadap Awak Kapal/Crew Asing di PT. Pelayaran Batam Samudra

Feriansyah<sup>1\*</sup>, Santun Irawan<sup>2</sup>, Stevian Geerbel Adrianes Rakka<sup>3</sup>

<sup>1-3</sup>Politeknik Pelayaran Sulawesi Utara, Indonesia

Email : [feriansyh12@gmail.com](mailto:feriansyh12@gmail.com)<sup>1</sup>, [santunirawan@poltekpelsulut.ac.id](mailto:santunirawan@poltekpelsulut.ac.id)<sup>2</sup>,  
[stevian@poltekpelsulut.ac.id](mailto:stevian@poltekpelsulut.ac.id)<sup>3</sup>

Alamat: Jl. Trans Sulawesi KM. 80 Desa Tawaang Kecamatan Tenga, Kec. Amurang,  
Kabupaten Minahasa Selatan, Sulawesi Utara 95355

Korespondensi penulis : [feriansyh12@gmail.com](mailto:feriansyh12@gmail.com)\*

**Abstract.** *The purpose of the author's observation were to the system and licensing process of foreign ship crew at PT. Pelayaran Batam Samudra. The type of observations used by the author are qualitative and descriptive. In broad terms, the system and procedures for the licensing of foreign ship crews begin with the first step, which is the manufacture of a dahsuskim as a basis for employing foreigners as ship crew operating in the waters of Indonesia. After the completion of the 'dahsuskim,' the next step is the process of creating the COR. The COR, serves as recognition of the skills and qualifications of the foreign ship crew. The next process is the issuance of the IMTA, which is required as an official permit to employ foreign workers. Subsequently, when foreign ship crew members intend to leave Indonesian territory due to the expiration of their contracts, the next process is the handling of EPO to facilitate their departure from Indonesia. Challenges faced by the authors in the licensing process include a lengthy licensing processing time, document discrepancies, lack of coordination, and limited human resources, which can result in obstacles in the licensing process. To address these issues, it is essential to improve coordination between agents and ship owners, conduct regular checks on licensing requests, and increase the number of agents to facilitate the licensing process for the foreign ship crew.*

**Keywords:** *Crew, Foreign Ships, Licensing, Procedures, Work Permits.*

**Abstrak.** Tujuan pengamatan yang dilakukan penulis adalah untuk mengetahui sistem dan prosedur perizinan awak kapal/crew asing di PT. Pelayaran Batam Samudra. Jenis pengamatan yang digunakan penulis adalah kualitatif deskriptif, yang berfokus pada analisis mendalam terhadap proses-proses yang berlangsung. Secara garis besar, sistem dan prosedur perizinan crew asing dimulai dengan pembuatan Dahsuskim (Dokumen Alih Status dan Susunan Kepegawaian), yang merupakan dasar hukum untuk mempekerjakan orang asing sebagai awak kapal. Proses ini dilakukan untuk memastikan bahwa seluruh awak kapal asing yang bekerja di kapal tersebut memenuhi ketentuan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia. Setelah pembuatan Dahsuskim selesai, langkah selanjutnya adalah pembuatan COR (Certificate of Recognition), yang berfungsi sebagai pengakuan terhadap keahlian dan kualifikasi crew asing tersebut. Selanjutnya, setelah mendapatkan COR, proses pembuatan IMTA (Izin Mempekerjakan Tenaga Kerja Asing) menjadi langkah berikutnya. IMTA ini diperlukan untuk memastikan bahwa tenaga kerja asing yang bekerja di kapal memiliki izin resmi dari pemerintah. Proses selanjutnya yang juga penting adalah pengurusan EPO (Exit Permit Only) yang diberikan kepada awak kapal asing jika mereka hendak meninggalkan wilayah Indonesia. EPO ini merupakan izin yang dikeluarkan untuk memastikan bahwa awak kapal asing yang bekerja di Indonesia kembali ke negara asalnya setelah masa kontrak berakhir. Namun, dalam pengurusan perizinan tersebut, penulis menemukan beberapa kendala, di antaranya waktu proses yang panjang, ketidaksesuaian dokumen, kurangnya koordinasi antara pihak terkait, serta keterbatasan SDM yang dapat menghambat kelancaran proses. Untuk mengatasi hal-hal tersebut, penulis menyarankan agar koordinasi antara agen kapal dan pemilik kapal ditingkatkan, dilakukan pengecekan rutin terhadap status permintaan perizinan, serta menambah jumlah agen untuk mempermudah dan mempercepat proses perizinan awak kapal asing tersebut.

**Kata kunci:** *Crew/Awak kapal, Izin Kerja, Kapal Asing, Perizinan, Prosedur.*

## 1. LATAR BELAKANG

Melalui data dari sistem Manajemen Lalu Lintas Angkutan Laut (SIMLALA) yang dimiliki oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, tercatat bahwa setiap tahunnya terdapat sekitar 600.000 kapal yang melakukan pengangkutan hingga 1 miliar ton barang keluar dan masuk di perairan Indonesia. Pada tahun 2022 jumlah kapal yang terlibat dalam aktivitas di perairan Indonesia mencapai 10.534 dan dari jumlah tersebut sebanyak 9.458 merupakan kapal asing. Banyaknya kunjungan kapal melalui Pelabuhan Batu Ampar Batam menurut jenis pelayaran tahun 2017-2021 sebagai berikut:

**Table 1.** Kunjungan Kapal Menurut Jenis Pelayaran

| No. | Tahun | Kapal Lokal | Kapal Asing |
|-----|-------|-------------|-------------|
| 1.  | 2017  | 4286        | 2930        |
| 2.  | 2018  | 4486        | 2709        |
| 3.  | 2019  | 3974        | 3145        |
| 4.  | 2020  | 3921        | 2837        |
| 5.  | 2021  | 5444        | 2622        |

Sumber: Badan Pusat Statistik Transportasi Laut Tahun 2017-2021

Pemilik kapal (*Ship Owner*) akan menunjuk agen umum (*General Agent*) untuk mengurus semua keperluan kapal yang akan masuk maupun keluar dari pelabuhan tersebut seperti segala keperluan terkait kapal, *crew* kapal, dan muatan kapal. Salah satu bagian terpenting dalam perdagangan laut maupun aktivitas di tengah laut adalah awak kapal/*crew* asing. Sebagai agen bertanggung jawab untuk mengurus berbagai dokumen dan keperluan *crew* kapal seperti penanganan masalah kesehatan *crew* kapal, perpanjangan dokumen yang telah kadaluarsa, serta mengurus izin tinggal bagi *crew* kapal asing dan tenaga ahli asing yang bekerja di wilayah Indonesia. Selain itu, *crew* asing juga membutuhkan pengawasan dan kontrol dari keimigrasian untuk mereka yang akan turun saat kapal bersandar.

PT. Pelayaran Batam Samudra adalah agen umum (*General Agent*) penyedia jasa ekspedisi pelayaran, pelabuhan, dan kelautan. Salah satu bidang yang ditawarkan yaitu *Formality Crew*. Terkait keagenan awak kapal, bahwa warga negara asing tidak diizinkan untuk memasuki, meninggalkan, dan tinggal di wilayah atau perairan Indonesia tanpa mendapatkan izin resmi dari otoritas yang berwenang.

## **2. KAJIAN TEORITIS**

### **Analisis**

Dwi Prastowo Darminto dan Rifka Julianty (2002:52) mendefinisikan analisis sebagai suatu deskripsi tentang topik yang mencakup berbagai bagian dan analisis bagian-bagian tersebut, serta hubungan antar bagian untuk mendapatkan pemahaman yang akurat dan pengertian yang menyeluruh. Djam'an Satori dan Aan Komariah (2014:200) mendeskripsikan analisis sebagai upaya untuk memecah suatu masalah atau fokus kajian menjadi bagian-bagian (*decomposition*), sehingga struktur atau tatanan dari yang dianalisis tersebut dapat terlihat dengan jelas.

### **Proses**

Menurut Gibson dan Donnelly (2011) dalam bukunya yang berjudul *Organization, 8 Ed* mendefinisikan proses sebagai proses aktivitas yang menjadi sumber kehidupan dalam struktur organisasi. Proses yang umum melibatkan komunikasi, pengambilan keputusan, sosialisasi, dan pengembangan karir. Di dalam teori sistem, proses adalah aktivitas teknis dan administratif yang digabungkan menjadi masukan kemudian diubah menjadi keluaran yang diinginkan

### **Perizinan**

Menurut Undang-Undang No 30 tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan menyatakan izin adalah keputusan pejabat pemerintah yang berwenang sebagai wujud persetujuan atas permohonan warga masyarakat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Kemudian menurut Perda Kabupaten Tanah Bumbu No. 5 tahun 2015 tentang Perizinan, menjelaskan dokumen resmi dan bukti legalitas yang memberikan izin kepada seseorang atau kelompok individu untuk melakukan sesuatu kegiatan sebelumnya dilarang oleh peraturan perundang-undangan di ranah hukum administrasi negara.

### **Awak Kapal**

Berdasarkan Undang-undang RI No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran Bab 1 ketentuan umum pasal 1 ayat 40, "Awak Kapal adalah orang yang dipekerjakan di atas kapal oleh *ship owner* atau pemilik kapal untuk menjalankan tugas-tugas yang ada sesuai dengan jabatannya yang tercatat di dalam buku siji". Hal ini bahwasannya mulai dari kapten hingga *messboy* termasuk dalam awak kapal.

### **Orang Asing**

Menurut Undang-Undang No. 6 Tahun 2011 tentang Keimigrasian mendefinisikan Orang asing adalah seseorang yang bukan merupakan warga negara atau penduduk dari suatu

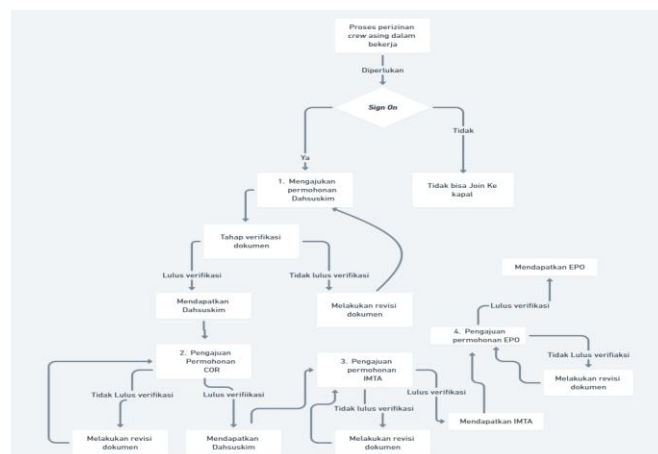
negara tertentu. Mereka merupakan individu yang berasal dari negara lain atau memiliki kewarganegaraan yang berbeda dari negara di mana mereka berada.

### 3. METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif deskriptif, dimana peneliti mengumpulkan data melalui observasi berupa melihat secara langsung dan ikut terlibat dalam proses perizinan. Kemudian melalui wawancara dengan responden 2 orang dari pihak PT. Pelayaran Batam Samudra yang mengurus perizinan awak kapal/crew asing. Penulis melaksanakan Praktek Darat (PRADA) di PT. Pelayaran Batam Samudra yang beralamat di Jalan Yos Sudarso, Komp. Sentosa Purnama Jaya No. 09-11, Batu Ampar, Batam. Waktu penelitian dilaksanakan selama 6 bulan dari Agustus 2023 sampai dengan Februari 2024. Dalam proses penelitian ini peneliti melakukan beberapa hal sebagai berikut: Menentukan judul, Meminta izin untuk melakukan penelitian, Mencari data primer (berupa wawancara dan observasi) dan data sekunder (berupa jurnal ilmiah dan dokumen-dokumen yang berkaitan dengan proses perizinan *crew*), Melakukan analisis data, Menyajikan hasil analisis data, dan Kesimpulan-saran.

### 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Secara gambaran umum sistem dan prosedur perizinan *crew* asing dimulai dari langkah pertama adalah proses pembuatan Dahsuskim sebagai dasar untuk mempekerjakan warga negara asing sebagai awak kapal/crew asing. Setelah pembuatan Dahsuskim selesai *crew* asing membutuhkan COR. Setelah pembuatan COR selesai langkah selanjutnya adalah pembuatan IMTA. Kemudian apabila awak kapal/crew asing hendak meninggalkan wilayah indonesia, maka proses selanjutnya adalah pengurusan EPO. Berikut *Flowchart* dalam proses perizinan awak kapal/crew asing.



Gambar 1. *Flowchart* Proses Perizinan Crew Asing

## **Proses Perizinan Awak Kapal/Crew Asing**

### **a. Kemudahan Khusus Imigrasi (Dahsuskim)**

Kemudahan khusus imigrasi yang disebut Dahsuskim adalah izin tenaga ahli untuk warga negara asing yang bekerja sebagai nakhoda, awak kapal, atau alat apung yang beroperasi di wilayah perairan Indonesia, perairan nusantara, laut teritorial, landas kontinen, atau ZEE (Zona Ekonomi Eksklusif). Izin ini mencakup kemudahan dalam hal pembuatan visa, izin keimigrasian, pendaftaran orang asing, dan izin masuk kembali. Dokumen-dokumen yang diperlukan untuk proses pembuatan dahsuskim meliputi: Permohonan ITAS Perairan, Permohonan Dahsuskim, Perdim 24, *Fotocopy* bukti yang sudah *sign on* di imigrasi, *Fotocopy* KTP Penjamin, *Crew List*, PKKA (Persetujuan Keagenan Kapal Asing), *Fotocopy Stamp* visa kedatangan, Surat permohonan jaminan dari perusahaan dan Surat penunjukkan keagenan dan *Port Clearance* dan Permohonan konversi visa.

Proses penerbitan Dahsuskim akan selesai dalam waktu 2 hingga 3 hari kerja dan masa berlaku Dahsuskim akan berakhir disesuaikan dengan PKKA (Persetujuan Keagenan Kapal Asing). Jika melebihi batas waktu 7 hari setelah habis masa berlakunya Dahsuskim bisa berakibatkan pada dikenakannya denda berupa USD 100/hari sesuai dengan ketentuan peraturan keimigrasian yang berlaku saat ini.

### **b. COR (*Certificate Of Recognition*)**

Sertifikat pengakuan atau yang dikenal dengan COR (*Certificate Of Recognition*) adalah dokumen yang diberikan kepada pelaut yang berwarga negara asing yang memiliki sertifikat keahlian yang dikeluarkan oleh pemerintah. Dokumen ini diperlukan ketika pelaut asing tersebut bekerja di atas kapal yang berbendera Indonesia. COR ini mencerminkan pengakuan resmi terhadap keterampilan dan kualifikasi yang dimiliki oleh pelaut tersebut dan salah satu persyaratan penting dalam konteks pelayaran di kapal berbendera Indonesia. Waktu yang dibutuhkan untuk melakukan proses pembuatan COR ini adalah 5 hari jam kerja. Adapun persyaratan dokumen yang diperlukan sebagai berikut: Surat permohonan untuk pembuatan COR, Daftar awak kapal, Pas Foto (menggunakan pakaian formal berlatar belakang merah), COC (*Certificate Of Competency*), COE (*Certificate Of Endorsement*), *Fotocopy* Paspor dan *Fotocopy* surat pengukuhan/keabsahan dari negara asal.

### **c. IMTA (Izin Mempekerjakan Tenaga Asing)**

IMTA adalah singkatan dari Izin Mempekerjakan Tenaga Asing. Izin Mempekerjakan Tenaga Asing (IMTA) merupakan izin tertulis yang diberikan oleh

Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia, sesuai dengan Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2004 tentang Tata Cara Memperoleh Izin Mempekerjakan Tenaga Kerja Asing. Masa berlaku IMTA ditetapkan berdasarkan masa berlakunya Dahsuskim. Adapun dokumen-dokumen yang diperlukan untuk membuat IMTA sebagai berikut: SK Dahsuskim, Pas Foto, *Fotocopy Passport*, COC (*Certificate Of Competency*), Buku Tabungan, Kontrak Kerja/PKWT (Perjanjian Kerja Waktu Tertentu), Asuransi, Pengalaman Kerja dan RPTKA (Rencana Penggunaan Tenaga Kerja Asing).

IMTA harus dikeluarkan oleh Direktur dalam waktu maksimal 7 hari setelah semua persyaratan terpenuhi. Dana kompensasi untuk tenaga kerja asing ditetapkan sebesar US\$ 100 per bulan per individu, yang diharuskan dibayarkan. Jika pekerjaan hanya berlangsung kurang dari 1 bulan, pembayaran pajak tetap dihitung satu bulan penuh. Pemberian kerja bertanggung jawab untuk membayarkan dan menyetorkan dana tersebut ke DPKKA (Dana Pengembangan Keahlian dan Keterampilan) pada bank pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri.

d. EPO (*Exit Permit Only*)/Izin Keluar

EPO (*Exit Permit Only*) adalah izin untuk keluar tanpa rencana kembali. *Exit Permit Only* diberikan kepada orang berkewarganegaraan asing khususnya Tenaga Kerja Asing (TKA). *Crew* asing yang memiliki masa kontrak dengan batas waktu tertentu terhadap perusahaannya, setelah berakhir masa kontrak *crew* tersebut harus kembali ke negaranya masing-masing. Namun, *crew* kapal tersebut tidak dapat meninggalkan wilayah Indonesia tanpa izin terlebih dahulu dari pihak imigrasi. Izin ini dikenal sebagai EPO (*Exit Permit Only*), dan agen harus yang bertanggung jawab untuk mendapatkan izin tersebut. Untuk mendapatkan izin tersebut agen harus menyiapkan dokumen-dokumen sebagai berikut: Perdim 27, Surat permohonan EPO, SK Dahsuskim, Paspor yang sudah ada *stamp* Dahsuskim, Surat pernyataan dan jaminan dan *Fotocopy* KTP Penjamin.

**Kendala dan Hambatan dalam Proses Perizinan *Crew* Asing**

- a) Waktu proses yang lama: Proses perizinan seringkali membutuhkan waktu yang cukup lama, terutama jika melibatkan banyak pihak dari instansi pemerintah. Hal ini dapat menyebabkan terjadinya penghambatan kegiatan perizinan *crew* asing dan akan juga mengakibatkan keterlambatan dalam kegiatan operasional.

- b) Ketidaksesuaian dokumen dan kekurangan dokumen: dalam beberapa kasus, dokumen-dokumen yang dibutuhkan untuk mengajukan perizinan *crew* asing dari pihak pemilik kapal yang dikirimkan ke agen terkadang tidak lengkap.
- c) Perubahan Kebijakan: Perubahan yang mendadak dalam kebijakan imigrasi maupun instansi lain dapat berdampak pada proses perizinan.
- d) Kurangnya koordinasi antara bagian agen dan *ship owner*: Kurangnya koordinasi di antara agen dan *ship owner* menyebabkan kesalahan informasi permintaan yang dibutuhkan oleh *crew* asing tersebut, dan juga jika tidak ada koordinasi dengan baik pemilik kapal tidak mendapatkan informasi perizinan secara tepat waktu dari agen.
- e) Keterbatasan sumber daya manusia: Keterbatasan jumlah personel yang terbatas mengakibatkan waktu respon lama terhadap permintaan dalam proses pembuatan perizinan *crew* asing.
- f) Terjadinya penginformasi dari pihak pemilik kapal terhadap pembatalan pembuatan perizinan *crew* asing secara tiba-tiba yang membuat agen harus mengurus ulang persyaratan ataupun dokumen yang diperlukan untuk pembuatan perizinan *crew* asing yang baru
- g) *Human error*: Kesalahan yang dilakukan agen sendiri dalam proses pengiputan data pembuatan perizinan juga dapat mengakibatkan proses perizinan awak kapal/*crew* asing membutuhkan waktu lama seperti salah dalam pengisian data nama, tempat tanggal lahir, nomor paspor, dan sebagainya.

## 5. KESIMPULAN DAN SARAN

### Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian selama penulis menjalankan praktek darat maka dapat disimpulkan.

- Prosedur perizinan *crew* asing di PT. Pelayaran Batam Samudra diawali dengan langkah pertama yaitu pembuatan Dahsuskim sebagai dasar untuk mempekerjakan warga negara asing yang bertugas sebagai nahkoda dan awak kapal yang beroperasi di wilayah perairan Indonesia. Dalam proses pembuatan Dahsuskim masa berlakunya sesuai dengan PKKA yang berlaku. Setelah tahap pembuatan Dahsuskim selesai, langkah selanjutnya adalah proses pembuatan COR (*Certificate Of Recognition*). COR berfungsi sebagai pengakuan terhadap keahlian dan kualifikasi dari *crew* asing yang bersangkutan. Setelah mendapatkan COR, proses selanjutnya adalah pembuatan IMTA (Izin Mempekerjakan Tenaga Asing). IMTA diperlukan

sebagai izin resmi untuk mempekerjakan tenaga asing, dan masa berlakunya tergantung pada berapa lama Dahsuskim berlaku. Kemudian apabila *crew* asing hendak meninggalkan wilayah Indonesia dikarenakan habis masa kontraknya, maka proses selanjutnya adalah pengurusan EPO (*Exit Permit Only*) untuk memproses keberangkatan mereka untuk meninggalkan Indonesia.

- Kendala yang dihadapi dalam pengurusan perizinan *crew* asing menunjukkan bahwasannya proses tersebut melibatkan tantangan yang kompleks yaitu waktu proses perizinan yang panjang, ketidaksesuaian dokumen yang dikirimkan, perubahan kebijakan, kurangnya koordinasi, keterbatasan sumber daya manusia, dan pemberitahuan tiba-tiba untuk pembatalan pembuatan perizinan yang menyebabkan terjadinya hambatan yang dapat mengakibatkan memperlambat dalam proses perizinan tersebut dan juga terjadinya *human eror*.

### Saran

Sebagai langkah perhatian untuk masa mendatang, penulis memberikan beberapa saran yang diharapkan dapat meningkatkan kelancaran dalam pelaksanaan perizinan *crew* asing.

- Membuat prosedur perizinan *crew* asing menjadi lebih sederhana lagi sehingga agen dapat lebih mudah memahami dalam pembuatan perizinan *crew* asing. Menerapkan teknologi digital dalam proses perizinan, sehingga dapat mengurangi waktu dan meningkatkan efisiensi dalam pengurusan dokumen dan persyaratan.
- Meningkatkan kerjasama dan koordinasi antar agen serta pemilik kapal guna mengatasi kendala-kendala yang mungkin timbul selama proses perizinan. Melakukan pengecekan secara rutin terhadap permintaan pembuatan perizinan maupun memperbarui. Menambah jumlah agen yang mengurus tentang pengurusan formality crew ataupun perizinan crew dan memberikan pelatihan yang memadai kepada agen untuk meningkatkan pemahaman mereka terhadap aturan maupun kebijakan terbaru, sehingga dapat mengurangi kesalahan administratif.
- Memberikan pemberitahuan dini dari pemilik kapal ke agen terkait setiap pembatalan perizinan *crew* yang dapat mempengaruhi proses tersebut. Menyediakan informasi yang lengkap dan jelas mengenai persyaratan perizinan *crew* asing agar dapat mempersiapkan dokumen dengan tepat sejak awal. Disaat pengisian data *crew* dilakukan secara hati-hati seperti melakukan pengecekan ulang untuk data dalam pembuatan perizinan.
- Bagi penelitian selanjutnya, untuk dapat mempelajari lebih lanjut penelitian mengenai jenis-jenis perizinan lainnya yang akan berdampak pada masyarakat umum yang belum



memiliki pemahaman maupun pihak berkaitan dengan pembuatan tentang perizinan bagi awak kapal/crew asing. Bagi penelitian selanjutnya juga dapat menjadi rujukan untuk memberikan pemahaman mengenai peraturan yang ada di Indonesia. Hal ini juga dapat menjadi sumber informasi yang berharga bagi pihak internasional yang ingin mengetahui dan mengikuti aturan perizinan di Indonesia.

## DAFTAR REFERENSI

- Arikunto, S. (2010). *Prosedur penelitian: Suatu pendekatan praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Arwinas, A. (2001). *Liquid cargo: Jenis dan penanganannya*. Penerbit Kelautan Indonesia.
- Horne, A. J. (2000). *Cargo loss: Penyebab dan penanganannya*. Penerbit Logistik Maritim.
- Knothe, G. (2005). *Fatty Acid Methyl Ester (FAME) sebagai biodiesel: Sifat fisik dan kimia*. Penerbit Bahan Bakar Alternatif.
- Lasse, P. (2014). *Bongkar muat: Proses dan tahapannya*. Penerbit Manajemen Pelabuhan.
- Lis Lesmini, & Purwanto, B. (2017). *Perekonomian dan Perkembangan Moda Transportasi Laut*. Penerbit Akademik.
- Moleong, L. J. (2013). *Metodologi penelitian kualitatif* (Edisi Revisi). Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Nazir, M. (2014). *Metode penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Permenhub PM no 152 tahun 2016. (2016). *Peraturan Menteri Perhubungan tentang Usaha Bongkar Muat Barang*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Salim, A. (2016). *Manajemen Transport* (1st ed.). Jakarta: Rajawali Pers.
- Samsu. (2021). *Metode Penelitian: Teori dan Penelitian Kualitatif, Kuantitatif, Mixed Methods, serta Research & Development*. Jambi: Pusaka Jambi.
- Satori, D. (2009). *Metodologi penelitian kualitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Smith, J. (2010). *Kapal tongkang dan peranannya dalam transportasi material berat*. Penerbit Transportasi Maritim.
- Smith, J. (2011). *Jenis-jenis kapal tugboat dan fungsinya*. Penerbit Transportasi Maritim.
- Statistik Transportasi Laut. (2017-2021). *Jakarta, Indonesia: BPS RI*.
- Sugiono. (2007). *Metodologi penelitian pendidikan: Pendekatan kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sukmadinata, N. S. (2009). *Metode penelitian pendidikan*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.