

# Optimalisasi Muatan Pada Kapal *Type Three-in-One* Guna Meningkatkan Pendapatan Perusahaan Di PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) Cabang Tanjung Priok

Dian Novita<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Prodi D3 Transportasi, Fakultas Teknik – UNJ

**Abstrak.** PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) atau disebut PT PELNI (Persero) adalah perusahaan pelayaran nasional yang merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dibidang jasa angkutan penumpang antar pulau-pulau di Indonesia. Seiring pesatnya persaingan transportasi laut, PT PELNI (Persero) mengembangkan bidang usahanya pada jasa angkutan laut khusus barang dan kendaraan salah satunya dengan mengoperasikan Kapal *Type three-in-one*. Kapal *type three-in-one* adalah Kapal Motor (KM) milik PT PELNI (Persero) yang sudah dimodifikasi, sehingga selain mengangkut penumpang, dapat juga mengangkut petikemas dan kendaraan secara bersamaan ke pelabuhan tujuan. Akan tetapi, di dalam pengoperasiannya mengangkut muatan, muatan yang diangkut tidak sebanding dengan target optimal pengangkutan muatan kapal *type three-in-one* yang ditentukan secara umum 80% dari kapasitas masing-masing jenis muatan. Sehingga menyebabkan belum tercapainya titik optimal pengangkutan muatan pada kapal *type three-in-one*. Untuk mengoptimalkan pengangkutan muatan oleh kapal *type three-in-one* guna meningkatkan pendapatan perusahaan. Maka perlu dilakukan upaya untuk meningkatkan pengangkutan penumpang, dan menggunakan ruangan kapal yang tidak terpakai untuk kegiatan seminar, rapat, atau acara pesta, serta mengurangi kapasitas penumpang dan meningkatkan kapasitas ruang muatan petikemas dan kendaraan dikarenakan tingginya permintaan pengangkutan muatan petikemas dan kendaraan serta besarnya pendapatan yang dihasilkan dari pengangkutan muatan petikemas dan kendaraan.

**Kata Kunci :** Optimalisasi Muatan, Kapal *Type Three-in-one*, Pendapatan Perusahaan

## A. PENDAHULUAN

Pentingnya transportasi laut bagi Indonesia tentunya disebabkan oleh keadaan geografisnya, posisi Indonesia yang strategis berada dalam jalur persilangan dunia, membuat Indonesia mempunyai potensi yang sangat besar untuk mengembangkan laut. Laut akan memberikan manfaat yang sangat baik bagi pertumbuhan dan perkembangan perekonomian Indonesia atau perdagangan pada khususnya. Di dalam melaksanakan kebijakan untuk mencapai tujuan tersebut, maka pemerintah menyelenggarakan pelayaran perintis yang dikelola oleh Dirjen Perhubungan laut yang ditugaskan kepada PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) atau yang biasa disingkat PT PELNI (Persero). PT PELNI (Persero) adalah perusahaan pelayaran nasional yang merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang didirikan pada 28 April 1952. PT PELNI (Persero) adalah perusahaan yang bergerak dibidang jasa angkutan penumpang antar pulau-pulau di Indonesia.

Dengan berkembangnya bidang usaha pelayaran saat ini dan beragamnya kebutuhan masyarakat akan barang dan jasa, maka untuk meningkatkan daya saing yang semakin ketat di era teknologi dan era globalisasi ini. PT PELNI (Persero) mengambil kebijakan bidang usaha tidak hanya pada bidang usaha pokok yaitu pelayanan jasa angkutan laut antar pulau bagi penumpang, akan tetapi juga mengembangkan bidang usaha pelayanan jasa angkutan laut khusus barang (petikemas) dan pelayanan jasa angkutan laut khusus kendaraan antar pulau yang dilakukan oleh perusahaan bongkar muat PT. Sarana Bandar Nasional (SBN). PT SBN merupakan anak perusahaan PT PELNI (Persero) yang menyediakan jasa bongkar muat dari dan ke kapal yang meliputi kegiatan *stevedoring*, *cargodoring* dan *receiving/delivery*.

Untuk menunjang kegiatan usaha bongkar muat serta memberikan pelayanan yang optimal guna meningkatkan pendapatan perusahaan. Pada saat ini PT PELNI (Persero) mengoperasikan kapalnya tidak hanya untuk mengangkut penumpang, tetapi juga dapat mengangkut petikemas dan kendaraan antar pulau-pulau di Indonesia. Dan, untuk itu PT PELNI (Persero) telah melakukan modifikasi Kapal Motor (KM) *type 2000* Dobonsolo dan Ciremai yang merupakan kapal milik PT PELNI (Persero) menjadi kapal *type three-in-one*. Kapal *type three-in-one* adalah kapal yang selain mengangkut penumpang, dapat juga mengangkut petikemas dan kendaraan secara bersamaan ke pelabuhan tujuan.

## B. METODE PENELITIAN

Pada pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan (PKL) di PT PELNI (Persero) cabang Tanjung Priok dilakukan pengamatan mengenai pengoperasian kapal *type three-in-one* dalam mengangkut penumpang, muatan petikemas, dan

muatan kendaraan dari Pelabuhan Tanjung Priok dengan menggunakan metode perbandingan, yaitu membandingkan target optimal pengangkutan muatan kapal *type three-in-one* yang ditentukan 80% dari kapasitas masing-masing jenis muatan dengan realisasi muatan yang diangkut oleh kapal *type three-in-one* selama pengangkutan penumpang, muatan petikemas dan muatan kendaraan pada tahun 2014.

### C. PEMBAHASAN

Dalam pengoperasiannya mengangkut penumpang, muatan petikemas, dan muatan kendaraan secara bersamaan ke pelabuhan tujuan, kemampuan muat optimal kapal *type three-in-one* ditentukan secara umum 80% dari kapasitas masing-masing jenis muatan.

#### 3.1 Target optimal pengangkutan muatan kapal *type three-in-one*.

Jenis Muatan	Kapasitas Muatan	Target Optimal 80%
Penumpang	1908 Orang	1526 Orang
Petikemas	67 Teus	54 Teus
<b>Muatan Kendaraan (Cardeck)</b>		
Mobil	75 Unit	60 Unit
Motor	500 Unit	400 Unit
Truck	12 Unit	10 Unit

Tabel 1.1 Target optimal pengangkutan muatan kapal *type three-in-one*

Sumber : diolah penulis

1. Untuk Penumpang, karena titik optimal ditentukan 80% dari kapasitas penumpang yang disediakan pada kapal *type three-in-one*. Maka idealnya penumpang yang diangkut, yaitu :  $1908 \text{ Orang} \times 80\% = 1526 \text{ orang}$ . Oleh karena PT PELNI sebagai perusahaan yang melayani jasa angkutan penumpang, target kapal penumpang adalah dapat terisi penuh oleh penumpang, ini belum termasuk kamar awak kapal, karena hanya dihitung berdasarkan kapasitas penumpang.
2. Untuk muatan Petikemas, karena di kapal *type three-in-one* kapasitas ruang muatan petikemas adalah 67 teus dan hanya dapat mengangkut petikemas ukuran 20 feet, yaitu  $67 \text{ teus} \times 80\% = 54 \text{ teus}$ . Maka idealnya kapasitas ruang muatan petikemas yang disediakan pada kapal *type three-in-one* tidak sebanyak seperti kapal khusus petikemas, oleh karena itu sisa ruang muatan petikemas tersebut digunakan untuk kegiatan operasional di kapal pada saat kegiatan bongkar muat.
3. Untuk muatan kendaraan, karena titik optimal ditentukan 80% dan jenis kendaraan serta kapasitas yang berbeda pada *cardeck* kapal *type three-in-one*. Maka idealnya kendaraan yang diangkut, yaitu : Gol III (mobil)  $75 \text{ unit} \times 80\% = 60 \text{ unit}$ , Gol II (sepeda motor)  $500 \text{ unit} \times 80\% = 400 \text{ unit}$ , dan Gol IV (*truck*)  $12 \text{ unit} \times 80\% = 10 \text{ unit}$ . Dengan sisa dari kapasitas *cardeck* tersebut digunakan untuk kegiatan keluar masuk pergerakan kendaraan.

#### 3.2 Perhitungan target optimal pengangkutan muatan kapal *type three-in-one* yang belum tercapai pada tahun 2014.

Untuk mengetahui berapa target yang belum tercapai untuk mencapai titik optimal, maka perlu dilakukan perhitungan dengan cara mengurangi target optimal dalam satu tahun yang sudah ditentukan dengan realisasi pengangkutan selama satu tahun. Berikut adalah data perhitungan target optimal pengangkutan muatan kapal *type three-in-one* tahun 2014

Nama Kapal	Jenis Muatan	Target Optimal 80%	Jumlah Voyage Tahun 2014	Target Optimal Tahun 2014	Realisasi Pengangkutan Muatan Tahun 2014	Target Yang Belum Tercapai		
						Total	%	
KM. Dobonsolo	Penumpang	1526	24	36624	8758	27866	76%	
	Petikemas	54	24	1296	1025	271	21%	
	<b>Muatan Kendaraan (Cardeck)</b>							
	Mobil	60	24	1440	1099	341	24%	
	Motor	400	24	9600	1520	8080	84%	

	Truck	10	24	240	88	152	63%
	Penumpang	1526	23	35098	9576	25522	73%
	Petikemas	54	23	1242	683	559	45%
KM. Ciremai	Muatan Kendaraan ( <i>Cardeck</i> )						
	Mobil	60	23	1380	1098	282	20%
	Motor	400	23	9200	3360	5840	63%
	Truck	10	23	230	76	154	67%

**Tabel 1.2 Perhitungan target optimal pengangkutan muatan kapal type *three-in-one* tahun 2014**

Sumber : diolah penulis

Dari data tersebut diatas, dapat disimpulkan hasil perhitungan target optimal pengangkutan muatan kapal *type three-in-one* pada tahun 2014 adalah sebagai berikut :

1. Penumpang

Dalam pengangkutan penumpang KM. Dobonsolo dari pelabuhan Tanjung Priok pada tahun 2014. Jumlah penumpang yang diangkut yaitu sebanyak 8758 orang atau 24% dari target optimal pengangkutan penumpang selama satu tahun. Maka untuk mencapai target optimal tersebut, KM. Dobonsolo harus meningkatkan pengangkutan penumpang sebesar 27866 orang atau 76% dari target optimal pengangkutan penumpang selama satu tahun. Sedangkan, dalam pengangkutan penumpang KM. Ciremai dari pelabuhan Tanjung Priok pada tahun 2014. Jumlah penumpang yang diangkut yaitu sebanyak 9576 orang atau 27% dari target optimal pengangkutan penumpang selama satu tahun. Maka untuk mencapai target optimal tersebut, KM. Ciremai harus meningkatkan pengangkutan penumpang sebesar 25522 orang atau 73% dari target optimal pengangkutan penumpang selama satu tahun.

2. Petikemas

Dalam pengangkutan petikemas KM. Dobonsolo dari pelabuhan Tanjung Priok pada tahun 2014. Jumlah petikemas yang diangkut yaitu sebanyak 1025 teus atau 79% dari target optimal pengangkutan petikemas selama satu tahun. Maka untuk mencapai target optimal tersebut, KM. Dobonsolo harus meningkatkan pengangkutan petikemas sebesar 271 teus atau 21% dari target optimal pengangkutan petikemas selama satu tahun. Sedangkan, dalam pengangkutan petikemas KM. Ciremai dari pelabuhan Tanjung Priok pada tahun 2014. Jumlah petikemas yang diangkut yaitu sebanyak 683 teus atau 55% dari target optimal pengangkutan petikemas selama satu tahun. Maka untuk mencapai target optimal tersebut, KM. Ciremai harus meningkatkan pengangkutan petikemas sebesar 559 teus atau 45% dari target optimal pengangkutan petikemas selama satu tahun.

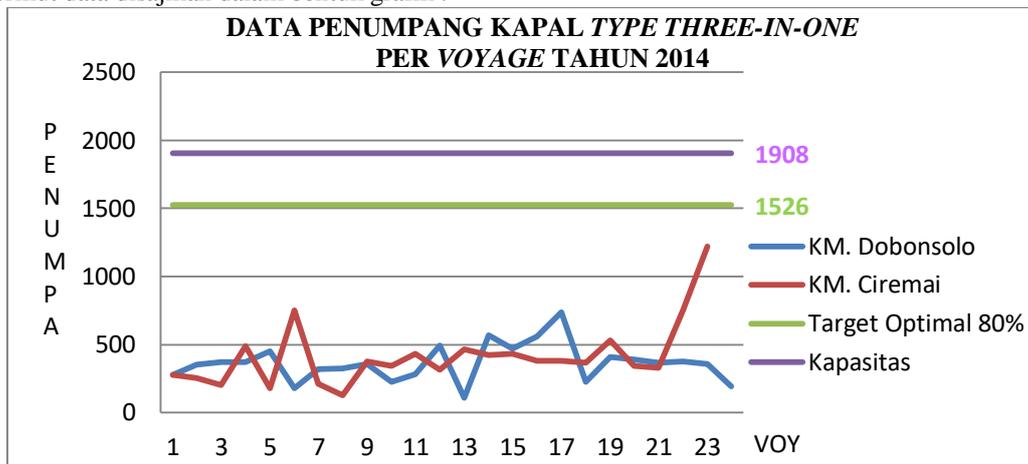
3. Muatan Kendaraan

Dalam pengangkutan muatan kendaraan KM. Dobonsolo dari pelabuhan Tanjung Priok pada tahun 2014 dibagi menjadi 3 jenis golongan kendaraan yang berbeda, yaitu :

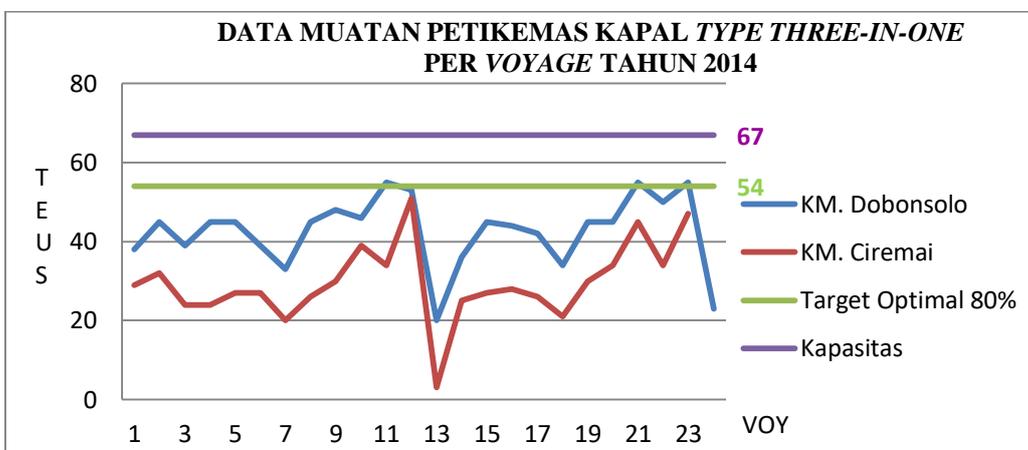
- a) Gol III (mobil) sebanyak 1099 unit atau 76% dari target optimal pengangkutan mobil selama satu tahun. Maka untuk mencapai target optimal tersebut, KM. Dobonsolo harus meningkatkan pengangkutan mobil sebesar 341 unit atau 24% dari target optimal pengangkutan mobil selama satu tahun.
- b) Gol II (sepeda motor) sebanyak 1520 unit atau 16% dari target optimal pengangkutan motor selama satu tahun. Maka untuk mencapai target optimal tersebut, KM. Dobonsolo harus meningkatkan pengangkutan motor sebesar 8080 unit atau 84% dari target optimal pengangkutan motor selama satu tahun.
- c) Gol IV (*truck*) sebanyak 88 unit atau 36% dari target optimal pengangkutan *truck* selama satu tahun. Maka untuk mencapai target optimal tersebut, KM. Dobonsolo harus meningkatkan pengangkutan *truck* sebesar 152 unit atau 63% dari target optimal pengangkutan *truck* selama satu tahun. Sedangkan, Dalam pengangkutan muatan kendaraan KM. Ciremai dari pelabuhan Tanjung Priok pada tahun 2014, yaitu :
- d) Gol III (mobil) sebanyak 1098 unit atau 80% dari target optimal pengangkutan mobil selama satu tahun. Maka untuk mencapai target optimal tersebut, KM. Ciremai harus meningkatkan pengangkutan mobil sebesar 282 unit atau 20% dari target optimal pengangkutan mobil selama satu tahun.
- e) Gol II (sepeda motor) sebanyak 3360 unit atau 37% dari target optimal pengangkutan motor selama satu tahun. Maka untuk mencapai target optimal tersebut, KM. Ciremai harus meningkatkan pengangkutan motor sebesar 5840 unit atau 63% dari target optimal pengangkutan motor selama satu tahun.

- f) Gol IV (*truck*) sebanyak 76 unit atau 33% dari target optimal pengangkutan *truck* selama satu tahun. Maka untuk mencapai target optimal tersebut, KM. Ciremai harus meningkatkan pengangkutan *truck* sebesar 154 unit atau 67% dari target optimal pengangkutan *truck* selama satu tahun.

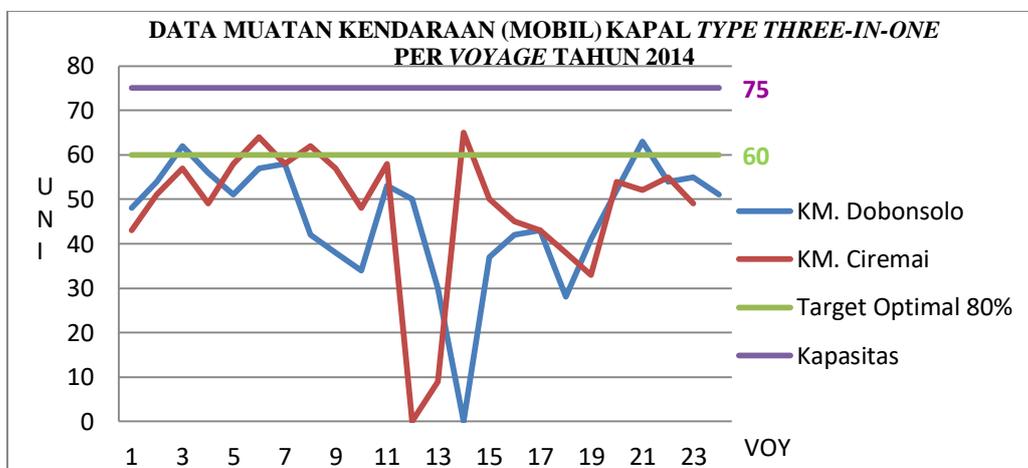
Berikut data disajikan dalam bentuk grafik :



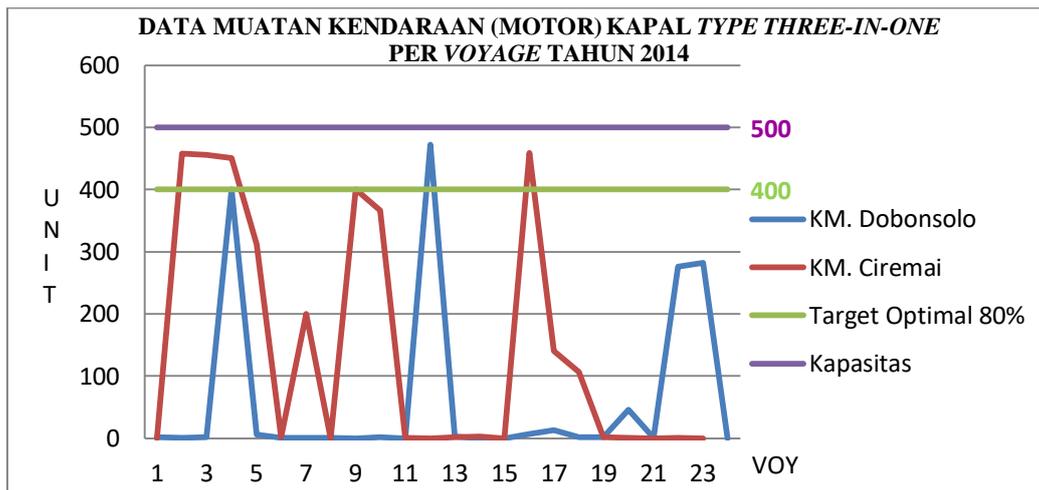
Gambar 1.1 Grafik penumpang kapal type three-in-one



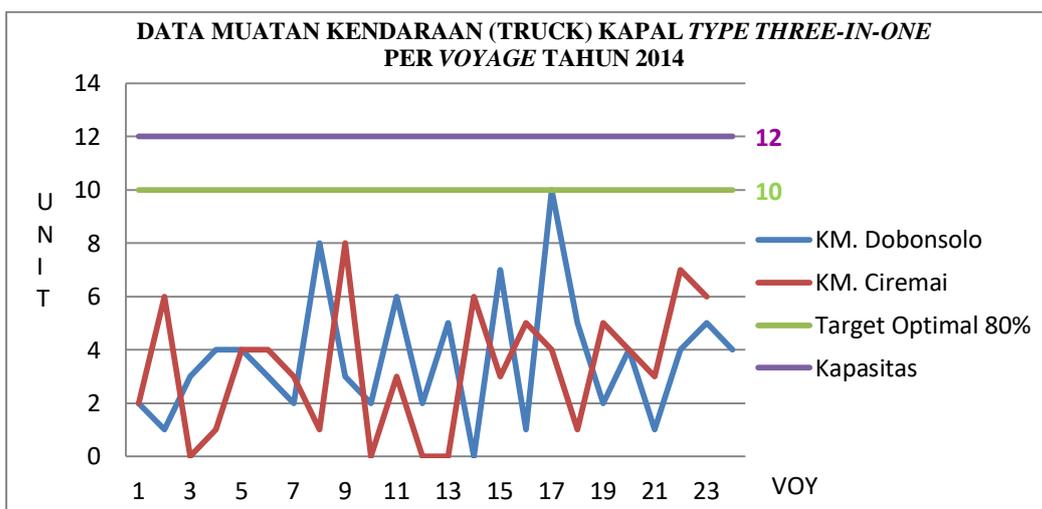
Gambar 1.2 Grafik muatan petikemas kapal type three-in-one



Gambar 1.3 Grafik muatan kendaraan (mobil) kapal type three-in-one



Gambar 1.4 Grafik muatan kendaraan (motor) kapal type three-in-one



Gambar 1.5 Grafik muatan kendaraan (truck) kapal type three-in-one

**3.3 Total keseluruhan muatan dan pendapatan kapal type three-in-one.**

Berikut adalah data pengoperasian kapal type three-in-one mengangkut penumpang, muatan petikemas, dan muatan kendaraan dari Pelabuhan Tanjung Priok beserta pendapatan yang dihasilkan pada tahun 2014.

Bulan	Penumpang		Petikemas		Kendaraan	
	Orang	Pendapatan (Rp)	Teus	Pendapatan (Rp)	Unit	Pendapatan (Rp)
Januari	529	774.899.000	144	5.316.256.729	868	5.059.450.000
Februari	1.429	1.058.744.500	132	4.946.274.460	2.217	8.013.300.000
Maret	1.771	1.092.465.500	178	6.089.434.072	627	6.867.000.000
April	1.145	809.128.500	134	4.128.776.743	240	5.602.900.000
Mei	1.358	938.853.000	167	5.961.976.026	555	4.266.000.000
Juni	281	228.149.500	55	1.773.309.601	59	1.117.950.000
Juli	917	637.321.000	104	5.221.068.728	562	3.053.100.000
Agustus	1.926	1.689.200.500	109	4.274.644.685	129	2.370.150.000

September	2.488	1.817.695.500	167	6.035.033.424	865	6.405.600.000
Oktober	1.534	1.204.242.500	130	5.036.096.004	265	3.091.300.000
November	1.426	1.046.583.500	179	6.605.190.938	281	4.170.550.000
Desember	2.900	1.978.774.000	209	7.765.441.371	573	6.984.400.000
Total	17.704	13.276.057.000	1.708	63.153.493.781	7.241	57.001.700.000

Tabel 1.3 Data muatan dan pendapatan kapal type three-in-one

Sumber : diolah penulis

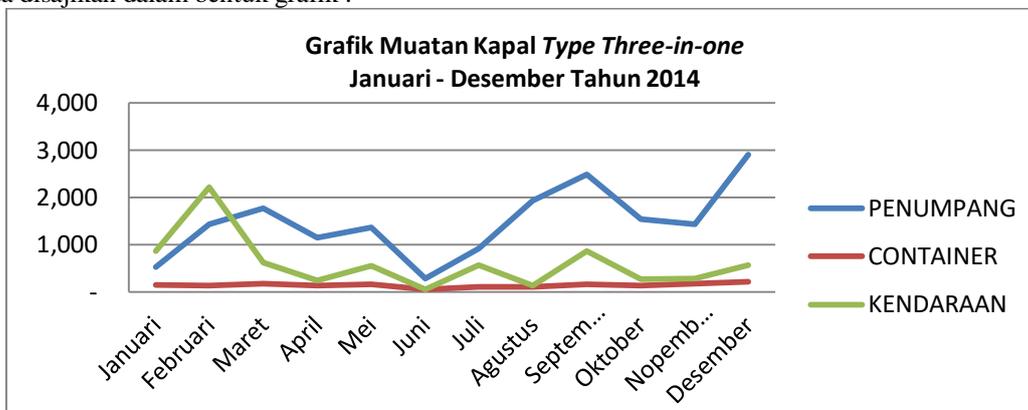
Dalam pengangkutan muatan dari pelabuhan Tanjung Priok selama tahun 2014, Jumlah muatan yang diangkut kapal type three-in-one penumpang sebanyak 17.704 orang, petikemas 1.708 teus, dan muatan kendaraan sebanyak 7.241 unit. Dengan jumlah pendapatan yang dihasilkan oleh kapal type three-in-one adalah sebagai berikut :

KM. Dobonsolo Penumpang Rp. 6.818.140.500  
 Petikemas Rp. 38.448.134.541  
 Kendaraan Rp. 25.926.750.000  
 Jumlah **Rp. 71.193.025.041 +**

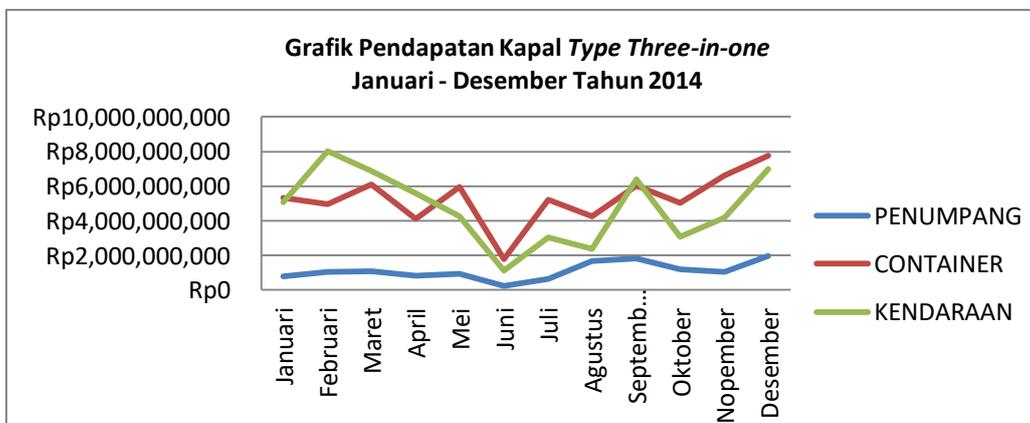
KM. Ciremai Penumpang Rp. 6.457.916.500  
 Petikemas Rp. 24.705.359.240  
 Kendaraan Rp. 31.074.950.000  
 Jumlah **Rp. 62.238.225.740 +**

Total Pendapatan Tahun 2014 **Rp. 133.431.250.781**

Berikut data disajikan dalam bentuk grafik :



Gambar 1. 6 Grafik muatan kapal type three-in-one tahun 2014



Gambar 1.7 Grafik pendapatan kapal type three-in-one tahun 2014

Dari data diatas dapat dilihat bahwa selain penumpang, muatan yang paling dominan atau paling banyak diangkut oleh kapal *type three-in-one* dari pelabuhan Tanjung Priok dan berpengaruh terhadap meningkatnya pendapatan perusahaan adalah muatan kendaraan dengan jumlah 7.241 unit dengan jumlah pendapatan yang dihasilkan sebesar Rp 57.001.700.000 dalam satu tahun. Dengan jumlah kenaikan pendapatan sebagai berikut :

**Pendapatan Penumpang - Total Keseluruhan Pendapatan Muatan**

$$\text{Rp. 13.276.057.000} - \text{Rp. 133.431.250.781} = \text{Rp. 120.155.193.781}$$

Dan dengan perbandingan pendapatan yang dihasilkan pada saat kapal hanya mengangkut penumpang dengan total keseluruhan pendapatan kapal saat mengangkut penumpang, muatan petikemas, dan kendaraan adalah sebagai berikut :

$$\frac{\text{Rp. 13.276.057.000}}{\text{Rp. 133.431.250.781}} = \frac{1}{10}$$

Jadi, pendapatan meningkat sebesar Rp. 120.155.193.781 dengan perbandingan 1 : 10 atau 10 kali lipat kenaikan pendapatan pada saat pengoperasian kapal mengangkut penumpang, muatan petikemas, dan kendaraan. Dibandingkan dengan saat pengoperasian kapal hanya mengangkut penumpang dalam pengoperasiannya selama tahun 2014.

#### D. KESIMPULAN

- Hasil perbandingan realisasi pengangkutan muatan kapal *type three-in-one* dari Pelabuhan Tanjung Priok tahun 2014 adalah sebagai berikut :
  - Penumpang
 

Dalam pengangkutan penumpang, target yang belum tercapai untuk mencapai titik optimal pengangkutan penumpang KM. Dobonsolo sebesar 27866 orang atau 76%. Sedangkan, untuk KM. Ciremai target yang belum tercapai untuk mencapai titik optimal sebesar 25522 orang atau 73% dari target optimal pengangkutan penumpang selama satu tahun.
  - Petikemas
 

Dalam pengangkutan petikemas, target yang belum tercapai untuk mencapai titik optimal pengangkutan petikemas KM. Dobonsolo sebesar 271 teus atau 21%. Sedangkan, untuk KM. Ciremai target yang belum tercapai untuk mencapai titik optimal sebesar 559 teus atau 45% dari target optimal pengangkutan petikemas selama satu tahun.
  - Muatan Kendaraan
 

Dalam pengangkutan muatan kendaraan, target yang belum tercapai untuk mencapai titik optimal pengangkutan muatan kendaraan KM. Dobonsolo, yaitu : Gol III (mobil) sebesar 341 unit mobil atau 24%, Gol II (sepeda motor) sebesar 8080 unit sepeda motor atau 84%, Gol IV (*truck*) sebesar 152 unit *truck* atau 63% dari target optimal masing-masing jenis golongan muatan kendaraan selama satu tahun. Sedangkan, untuk KM. Ciremai target yang belum tercapai untuk mencapai titik optimal, yaitu : Gol III (mobil) sebesar 282 unit mobil atau 20%, Gol II (sepeda motor) sebesar 5840 unit sepeda motor atau 63%, Gol IV (*truck*) sebesar 154 unit *truck* atau 67% dari target optimal masing-masing jenis golongan muatan kendaraan selama satu tahun.
- Selain penumpang, muatan yang paling dominan atau paling banyak diangkut oleh kapal *type three-in-one* dari pelabuhan Tanjung Priok dan berpengaruh terhadap pendapatan perusahaan pada tahun 2014 adalah muatan kendaraan dengan jumlah 7.241 unit dan jumlah pendapatan sebesar Rp 57.001.700.000.
- Jumlah pendapatan yang dihasilkan oleh kapal *type three-in-one* dalam pengoperasiannya mengangkut penumpang, petikemas dan kendaraan selama tahun 2014 adalah sebesar Rp. 133.431.250.781 dengan kenaikan pendapatan sebesar Rp. 120.155.193.781 dengan perbandingan 1 : 10 atau 10 kali lipat kenaikan, jika dibandingkan dengan pendapatan pada saat pengoperasian kapal mengangkut penumpang saja.

#### E. SARAN

Berdasarkan kesimpulan yang dibuat, maka penulis berusaha memberikan saran-saran dan masukan yang diharapkan dapat berguna bagi pihak perusahaan, yaitu antara lain :

- Mengembangkan tiket elektronik (*e-ticketing*) seperti yang sudah diterapkan oleh PT KAI dan Transjakarta *busway* yaitu, dapat berfungsi ganda sebagai tiket kapal dan sekaligus dompet elektronik yang dapat digunakan untuk berbelanja di minimarket dan kafe atau hiburan seperti karaoke di atas kapal
- Meningkatkan pelayanan fasilitas penumpang dengan pemeliharaan kebersihan kapal dan perawatan kapal secara teratur, serta mengganti fasilitas yang sudah tidak layak pakai seperti penggantian karpet kapal dan penggantian pintu kamar penumpang dan kamar mandi yang sudah rusak.
- Meningkatkan pelayanan bongkar muat agar tidak mengganggu kegiatan embarkasi dan debarkasi, terutama untuk pemeliharaan alat-alat bongkar muat seperti *forklift*, *crane* kapal yang sudah dimakan usia, dan *rampdoor* untuk

memuat muatan kendaraan yang terlalu terjal agar dapat mempercepat proses kegiatan bongkar muat, serta penggunaan TKBM khusus untuk memuat kendaraan dan jalur khusus untuk memuat kendaraan.

4. Untuk mendukung misi PT PELNI (Persero) sebagai pemersatu nusantara dan mendukung program pemerintah dalam sistem logistik nasional (Sislognas), serta dilihat dari pendapatan yang dihasilkan oleh pengoperasian kapal *type three-in-one* dalam mengangkut penumpang, petikemas, dan kendaraan. Sebaiknya, PT PELNI (Persero) menambah jumlah kapal yang akan dimodifikasi menjadi kapal *type three-in-one* khususnya untuk wilayah/Kawasan Barat Indonesia.

## F. DAFTAR PUSTAKA

- Nasution, M. Nur. 2004. Manajemen Transportasi. Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Sudjatmiko, F. D. C. 1990. Pokok-Pokok Pelayaran Niaga. Bhratara Karya Aksara, Jakarta.
- Suyono, R. P. 2005. Shipping. Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut. PPM, Jakarta.
- \_\_\_\_\_. 2007. Shipping. Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut. PPM, Jakarta.
- Undang-Undang No. 17/2008 tentang Pelayaran
- Kitab Undang – Undang Hukum Dagang
- PP No. 82 Tahun 1999 tentang Angkutan Diperairan
- Keputusan Menteri Perhubungan No. 33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut
- Keputusan Menteri Perhubungan No. 14 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal