ANALISIS OPTIMALISASI CONTAINER YARD PADA TERMINAL PETIKEMAS DI PELABUHAN TANJUNG PERAK SURABAYA

Rahul¹⁾ Marthen Makahaube²⁾ Adboellah Djabier³⁾

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Jalan Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode pos. 90172
Telp. (0411) 3616975; Fax (0411) 3628732
E-mail: pipmks@pipmakassar.com

ABSTRAK

Container Yard (CY) adalah suatu kawasan di daerah pelabuhan yang luas dan terletak di dekat dermaga yang digunakan untuk menyimpan atau menumpuk container yang akan dimuat atau setelah dibongkar dari kapal. Pada CY ini terdapat system cara pengaturan petikemas atau yang biasa diistilahkan *Access Liability* terhadap lapangan penumpukan. Pada lapangan penumpukan ini terdapat begitu banyak tipe dan jenis petikemas serta memiliki kapasitas daya tampung yang berbeda-beda. Oleh karena itu, kegiatan ini sangat bermanfaat terutama bagi jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan untuk lebih mengetahui kegiatan menyimpan atau menumpuk container yang akan dimuat atau setelah dibongkar dari kapal dan penggunaan terminal petikemas secara optimal. Adapun tujuan dari adanya penelitian ini adalah untuk mengetahui sejauh mana tingkat optimalisasi penggunaan *Container yard* (CY) Unit terminal Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI) di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Penelitian dilakukan pada saat penulis melaksanakan praktek darat di PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Surabaya, yakni pada bulan Februari 2019 Hingga Juni 2019. Dari hasil analisa dan pembahasan penelitian ini, dapat disimpulkan bahwa Penggunaan *Container Yard* (CY) atau pada Unit Terminal Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI) Di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya belum optimal sebab masih tersedianya lapangan petikemas yang kosong (*free space*) dan sering terjadinya kerusakan pada peralatan bongkar muat sehingga penggunaannya masih kurang optimal dari kapasitas yang tersedia.

Kata kunci : *Container Yard, Terminal Petikemas, Peralatan Bongkar Muat.*

1. PENDAHULUAN

Pembangunan ekonomi sebuah bangsa sangat ditentukan oleh adanya sistem transportasi atau jasa angkutan yang memadai, baik darat, laut maupun udara. Melalui transportasi, bahan baku maupun hasil produksi suatu daerah dapat dipasarkan ke daerah yang lain dan untuk memenuhi kebutuhan manusia yang lebih kompleks. Maka dari tahun ke tahun perkembangan jasa angkutan sangat berkembang pesat khususnya angkutan laut.

Seiring dengan bertambah minat pemakai jasa angkutan laut untuk mengapalkan barang serta adanya kemajuan teknologi perkapalan dan pelayaran, maka pengiriman barang melalui laut semakin efisien.

Untuk menambah efisiensi dan keamanan barang yang menggunakan transportasi laut maka diciptakanlah sebuah sarana atau alat yang dipergunakan sebagai suatu tempat untuk menempatkan barang, yaitu petikemas (*container*) tersebut, maka perusahaan terminal petikemas dituntut untuk memberikan suatu penanganan pelayanan yang baik khususnya dengan menggunakan petikemas (*container*). Dengan semakin meningkatnya permintaan dari pengguna jasa untuk melakukan kegiatan pengiriman barang yang beragam jenisnya maka diperlukan suatu penanganan muatan yang penanganannya dari berbagai macam jenis barang tersebut.

Penanganan *container* adalah hal yang sangat dibutuhkan dikarenakan dapat mempengaruhi waktu pengiriman, sehingga harus dapat terus menerus dilakukan pemantauan atau penanganan baik dilapangan penumpukan *container* sampai dengan di muat di atas kapal. Dalam hal ini perusahaan terminal petikemas melayani pemuatan barang yang akan di kirim ke suatu tempat. Terminal petikemas memberikan suatu penanganan dalam menangani petikemas *container ekspor* maupun penanganan *container impor* sesuai dengan permintaan *shipper*, ini dikarenakan untuk tidak terhambat dan menjaga nilai ekonomi suatu barang yang memang

memerlukan penanganan khusus. Sebab dalam penanganan muatan *ekspor* tersebut terdapat permasalahan yang terjadi ketidaksesuaian target terminal petikemas, hal ini terjadi karena diakibatkan ketidaklancaran penanganan muatan tersebut. Sehubungan dengan hal tersebut diatas dan dilihat dari segi efisiensi kerjanya maka diperlukan suatu penanganan muatan terutama dalam muatan yang dapat dilihat dari banyaknya muatan. Sehingga dapat memberikan suatu pelayanan yang baik kepada para pengguna jasa transportasi laut.

Pelayanan jasa yang diberikan oleh terminal petikemas umumnya meliputi, pelayanan bongkar muat petikemas dari kapal dan ke kapal, penumpukan sementara sebelum dimuat ke kapal atau dikeluarkan oleh pemiliknya, pelayanan penerimaan (*delivery*) kepada pemiliknya dan pelayanan penerimaan (*Receiving*) petikemas untuk dimuat ke kapal serta penanganan petikemas lainnya selama berada di lapangan penumpukan.

Atas dasar inilah maka penulis tertarik untuk mengkaji topik dengan lebih dalam dan mengemukakan dalam penulisan skripsi dengan judul yaitu :

“ANALISIS OPTIMALISASI CONTAINER YARD PADA TERMINAL PETIKEMAS DI PELABUHAN TANJUNG PERAK SURABAYA”.

Berdasarkan uraian di atas maka penulis merumuskan permasalahan sebagai berikut :

Apakah yang mempengaruhi agar proses bongkar muat petikemas di *Container Yard* dapat optimal ?

2. TINJAUAN PUSTAKA

Ada beberapa landasan teori diberikan mengenai tinjauan pustaka dalam penelitian ini.

A. Terminal Petikemas

Berdasarkan ketentuan dari pasal I dari Keputusan Direksi Pelabuhan Indonesia II Nomor HK.56/2/25/P.I.II-2002, yang dimaksud dengan terminal petikemas adalah terminal yang dilengkapi sekurang-kurangnya dengan fasilitas berupa tambatan, dermaga, lapangan penumpukan (*Container Yard*), serta peralatan modern yang layak untuk melayani kegiatan bongkar muat petikemas serta dilengkapi fasilitas – fasilitas penunjang lainnya yang mendukung kelancaran kegiatan bongkar muat .

B. Unit Terminal Petikemas (UTPK)

Unit Terminal Petikemas (UTPK) adalah terminal di pelabuhan yang khusus melayani petikemas dengan sebuah lapangan (*yard*) yang luas dan diperkeras untuk bongkar muat dan menumpuk petikemas yang dibongkar atau yang akan dimuat ke kapal. Karena kapal petikemas tidak dilengkapi dengan peralatan bongkar muat, maka bongkar muat kapal petikemas dilakukan dengan *Gantry Crane*, yaitu derek darat yang hanya dapat digunakan untuk membongkar dan memuat petikemas dengan kapasitas kurang dari 50 ton.

C. Container Yard (CY)

Container Yard (CY) adalah suatu kawasan di daerah pelabuhan yang luas dan terletak di dekat dermaga yang digunakan untuk menyimpan atau menumpuk *container* yang akan dimuat atau setelah dibongkar dari kapal. *Container yard* harus diperkeras sehingga dapat menahan beban yang berat dari *container* yang ditampungnya.

CY (*Container Yard*) atau yang biasa disebut lapangan penumpukan adalah merupakan suatu tempat untuk menimbun dan meletakkan petikemas di lapangan secara teratur. Pada CY ini terdapat system cara pengaturan petikemas atau yang biasa diistilahkan *Access*

Liability terhadap lapangan penumpukan. Pada lapangan penumpukan ini terdapat begitu banyak tipe dan jenis petikemas serta memiliki kapasitas daya tampung yang berbeda-beda.

Menurut Subandi dalam buku Manajemen Petikemas Istilah *Container Yard* (CY) berarti tempat yang di tunjuk oleh pengangkut atau agennya dimana pengangkut atau agen mengumpulkan, menyimpan dan menumpuk *container-container* berisi muatan maupun kosong,serta tempat dimana *container-container* tersebut dapat diserahkan atau diambil oleh pihak pengirim dan pemilik barang.

Container Yard (CY) yang dikhususkan untuk menumpuk *refrigerated container* harus dilengkapi dengan sambungan tenaga listrik (*Plug in*) agar mesin pendingin pada *container* tersebut dapat menyala terus. Sehingga muatan dari *refrigerated container* tersebut tidak mengalami kerusakan.

D. Pengertian Container

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

E. Sarana Bongkar Muat Petikemas

Untuk menunjang kegiatan bongkar muat petikemas, maka dermaga petikemas harus dilengkapi dengan alat-alat bongkar muat mekanisme yang canggih, seperti *gantry crane*, *top loader*, *side*

loader. Umumnya problema yang sering dihadapi pada alat-alat mekanisme seperti itu adalah teknik pemakaiannya sehingga tidak merusak muatan (*container*) serta tidak membahayakan keselamatan umum.

Untuk kegiatan bongkar muat petikemas dari dan ke kapal untuk kapal-kapal petikemas digunakan *Gantry Crane*. Untuk penumpukkan dan pembongkaran petikemas ditangani oleh *Yard Gantry Crane (Container Stacking crane)*, demikian juga untuk kegiatan menerima dan menyerahkan petikemas (*receiving-delivery*) menggunakan peralatan tersebut, berikut merupakan sarana bongkar muat peti kemas sebagai berikut :

1. *Straddle Carrier*
2. *Forklift*
3. *Gantry Crane*.
4. *Transtainer*.
5. *Head Truck / Chassis System*.
6. *Reach Stacker*.
7. *Top Leader*
8. *Harbour Mobile Crane (HMC)*

F. Pelabuhan

Menurut undang-undang NO. 17 tahun 2008 tentang pelayanan mengemukakan bahwa pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang di pergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan bongkar muat barang berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang di lengkapi dengan fasilitas penunjang pelabuhan serta tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

3. METODE PENELITIAN

Analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif kualitatif :

A. Data Yang Diperlukan

1. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh dari pengamatan langsung di lapangan dan catatan prosedur yang ada.

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data tambahan atau data yang diperoleh secara tidak langsung yaitu dari buku ataupun literatur yang ada.

B. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian

Pengumpulan data merupakan langkah penting dalam suatu penelitian yang akan digunakan sebagai bahan analisis dan pengujian kesimpulan.

1. Teknik Observasi (pengamatan langsung)

2. Interview / Wawancara

3. Dokumentasi atau Studi Kepustakaan (*Library Research*)

C. Metode Analisis Data

1. Reduksi Data

2. Penyajian Data

3. Menarik Kesimpulan

D. Prosedur Penelitian

1. Mendefinisikan dan Merumuskan Masalah

2. Melakukan Studi Kepustakaan (Studi Pendahuluan)

3. Merumuskan Hipotesis

4. Menentukan Model atau Desain Penelitian

5. Mengumpulkan Data

6. Mengolah dan Menyajikan Informasi

7. Menganalisis dan Menginterpretasikan

8. Membuat Kesimpulan.

4. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero)

PT. Pelabuhan Indonesia III (persero) pada awal berdirinya adalah sebuah Perusahaan negara yang pendiriannya dituangkan dalam PP No.19 Tahun 1960. Selanjutnya pada kurun waktu 1969 s/d 1983 bentuk Perusahaan Negara telah diubah dengan nama Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP) berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 1 tahun 1969. Selanjutnya pada kurun waktu tahun 1983 s/d 1992 untuk membedakan pengelolaan Pelabuhan Umum yang diusahakan dan yang tidak diusahakan diubah menjadi menjadi Perusahaan Umum (Perum). Pelabuhan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 1983 dan Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 1985. Kemudian sejak tahun 1992 seiring dengan pesatnya Perkembangan dunia usaha maka status Perum diubah menjadi Perseroan hingga saat ini dan tertuang dalam Akta Notaris mas Fatimah, SH Nomor 5 Tanggal 1 Desember 1992 dan telah diubah terakhir dengan Akta perubahan Nomor 128 tanggal 25 Juni 1998 yang dibuat di hadapan Notaris Rachmat Santoso, SH.

B. Pembahasan

1. Penanganan Bongkar muat petikemas di Terminal

Beberapa hari sebelum kapal tiba, para petugas yang akan melakukan bongkar muat akan memeriksa dan mengelola data yang diterima, menyangkut kapal dan muatan yang akan dikerjakan. Data dan informasi dapat berupa teleks, faks, telegram, surat, manifest, stowage plan, hatch list, special cargo dan lain yang diperlukan. Kemudian mereka melakukan pertemuan, yang sering disebut sebagai *Pre-arrival meeting (PAM)*. Dalam pertemuan ini disusun rencana kerja berdasarkan data yang ada.

Dalam penyusunan rencana bongkar muat, stevedore perlu mempelajari :

- a. Stowage plan
- b. Kemungkinan over stowage
- c. Muatan berat dan kapasitas dari batang pemuat kapal
- d. Perlu tidaknya memakai shore crane dari darat
- e. Perlu tidaknya floating crane untuk muatan berat
- f. Cukup tidaknya jumlah gang buruh
- g. Ada tidaknya controlling hatch, yaitu palka dengan muatan terberat
- h. Ada tidaknya muatan berbahaya
- i. Alat-alat apa saja yang digunakan
- j. Berapa gang TKBM yang dibutuhkan
- k. Ada tidaknya petikemas di antara breakbulk cargo
- l. Apakah perlu mempekerjakan lembur atau tidak

Langkah berikut adalah membuat evaluasi mengenai pekerjaan yang sudah dikerjakan untuk mengetahui apakah pekerjaan yang sudah dilakukan sesuai dengan rencana yang dibicarakan dalam pre-arrival meeting. Hasil evaluasi dicatat didalam laporan menyangkut laydays, rate yang dicapai. Lost time dan apakah biaya dan pendapatan sesuai dengan rencana. Juga diteliti mengenai landing order dan outturn report, seperti evaluasi PAM, *Berth Occupancy Ratio*, dan ship output per day.

Outturn report merupakan daftar dari semua barang yang dibongkar dengan catatan jumlah koli barang dan kondisinya pada waktu dibongkar. Barang yang kurang atau lebih diberi remarks dalam outturn report. Dari short atau overlanded list dapat kita ketahui kekurangan barang yang dibongkar muat.

Waktu tidak aktif adalah waktu ketika tidak ada kegiatan pengangkutan. Jika waktu tidak aktif ini tinggi maka tentu saja akan mengurangi produktivitas kegiatan *cargodoring*. Salah satu yang paling berpengaruh adalah *Down time*, yaitu tidak aktifnya kegiatan akibat tidak tersedianya atau kekurangan forklift pada saat dibutuhkan. *Down time* selain akibat hal tadi bisa juga akibat dari kurangnya peralatan lain, seperti tempat penumpukan yang hampir penuh atau kapal hampir kosong.

2. Tata letak Petikemas di *Container Yard* (CY)

Proses penanganan petikemas dimulai sejak petikemas ada di dalam kapal sampai ke lapangan penumpukan petikemas *Container Yard* (CY) atau sampai keluar dari terminal. Proses penanganan petikemas di luar perairan dapat menggunakan lebih dari satu jenis alat penanganan.

Tata letak peti kemas di lapangan penumpukan petikemas atau *Container Yard* (CY) tergantung dari sistem penanganan petikemas yang digunakan, karena setiap sistem penanganan peti kemas tergantung dari masing-masing jenis alat penanganan petikemas yang digunakan pada sistem tersebut, yang memiliki kemampuan yang berbeda dalam menyusun tinggi tumpukan peti kemas. Selain itu, setiap alat memiliki ukuran yang berbeda sehingga memerlukan lebar jalur yang berbeda dalam beroperasi.

Untuk melakukan bongkar muat dari kapal ke dermaga atau dari dermaga ke kapal digunakan *Container Crane* yang

diletakkan di tepi dermaga. Untuk melakukan pengangkutan petikemas dari dermaga ke lapangan peti kemas maupun sebaliknya dari lapangan petikemas ke dermaga digunakan Trailer.

Kemudian setelah peti kemas berada di atas Trailer, petikemas dibawa ke salah satu blok pada lapangan penumpukan petikemas. Karena berada di dalam dermaga, maka kecepatan Trailer dibatasi pada 20 km/jam.

3. Data Realisasi Penumpukan Petikemas

Berdasarkan uraian dari analisa dan pembahasan masalah di atas dapat kita ketahui bagaimana tingkat optimalisasi pemanfaatan terminal petikemas khususnya *Container Yard* pada Unit Terminal Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI). Untuk mengetahui lebih jelasnya dapat kita lihat bersama pada data berikut :

$$\begin{aligned} \text{Free space (Januari)} &= \text{Kapasitas perbulan} - \text{Arus Petikemas} \\ &= 252.480 - 85.627 \\ &= 166.853 \text{ TEUs} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Free space (Februari)} &= \text{Kapasitas perbulan} - \text{Arus Petikemas} \\ &= 252.480 - 87.842 \\ &= 164.638 \text{ TEUs} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Free space (Maret)} &= \text{Kapasitas perbulan} - \text{Arus Petikemas} \\ &= 252.480 - 97.343 \\ &= 155.137 \text{ TEUs} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Free space (April)} &= \text{Kapasitas perbulan} - \text{Arus Petikemas} \\ &= 252.480 - 102.553 \end{aligned}$$

	= 149.927 TEUs
<i>Free space</i> (Mei)	= Kapasitas perbulan – Arus Petikemas
	= 252.480 – 98.611
	= 153.869 TEUs
<i>Free space</i> (Juni)	= Kapasitas perbulan – Arus Petikemas
	= 252.480 – 60.569
	= 191.911 TEUs
<i>Free space</i> (Juli)	= Kapasitas perbulan – Arus Petikemas
	= 252.480 – 109.155
	= 143.325 TEUs
<i>Free space</i> (Agustus)	= Kapasitas perbulan – Arus Petikemas
	= 252.480 – 109.856
	= 142.624 TEUs
<i>Free space</i> (September)	= Kapasitas perbulan – Arus Petikemas
	= 252.480 – 106.421
	= 146.059 TEUs

4. Kendala Yang Menghambat

Untuk mengetahui apakah penggunaan sarana bongkar muat peti kemas di unit terminal petikemas sudah optimal atau belum maka ada beberapa hal yang perlu kita ketahui bersama :

a. Petugas yang tidak bertanggung jawab dalam pemakaian alat.

Masih banyak tenaga pelaksana yang kurang menyadari terhadap hasil kerja, yang paling menonjol adalah pelaksanaan atau operator alat yang biasanya kurang memperhatikan perawatan, kurangnya rasa memiliki sehingga bekerja seenaknya tanpa memikirkan kepentingan

lainnya, serta kurangnya pengawasan dan pengontrolan terhadap pengguna alat.

- b. Faktor usia peralatan bongkar muat sangat berpengaruh terhadap kinerja alat itu sendiri. Semakin lama peralatan tersebut digunakan maka semakin besar pula kemungkinan kerusakan yang akan dialami peralatan bongkar muat tersebut.

5. Usaha Mengoptimalkan Aktifitas di Terminal Petikemas

Proses penanganan petikemas dimulai sejak petikemas ada di dalam kapal sampai ke lapangan penumpukan petikemas *Container Yard* (CY) atau sampai keluar dari terminal. Proses penanganan petikemas di luar perairan dapat menggunakan lebih dari satu jenis alat penanganan.

Untuk melakukan bongkar muat dari kapal ke dermaga atau dari dermaga ke kapal digunakan Container Crane yang diletakkan di tepi dermaga. Untuk melakukan pengangkutan petikemas dari dermaga ke lapangan peti kemas maupun sebaliknya dari lapangan petikemas ke dermaga digunakan Trailer.

Kemudian setelah peti kemas berada diatas Trailer, petikemas dibawa ke salah satu blok pada lapangan penumpukan petikemas. Karena berada di dalam dermaga, maka kecepatan Trailer dibatasi pada 20 km/jam.

Tata letak petikemas pada lapangan penumpukan petikemas menggunakan tata letak dengan sistem perletakan berdasarkan dengan *ground slots* (suatu petak untuk menumpuk peti kemas pada lapangan peti kemas) dan dengan tumpukan mencapai maksimal 4 tumpukan, sehingga dengan sistem ini pada luas lapangan yang sama dapat ditumpuk petikemas dalam jumlah yang lebih banyak daripada dengan tata letak dengan sistem yang lain. Pemilihan pemakaian tata letak sistem ini juga memperhatikan efisiensi dari alat-alat yang akan digunakan untuk menangani petikemas.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan pembahasan yang penulis uraikan pada bab-bab sebelumnya.. adalah sebagai berikut:

1. Kegiatan bongkar muat dan kegiatan stack petikemas di Terminal Petikemas Berlian akan mencapai hasil yang maksimal jika kegiatan planning, monitoring dan pelaksanaan di lapangan berjalan dengan baik.
2. Antara Bagian Perencanaan dan Pengendalian Operasional di Terminal Petikemas harus terdapat koordinasi yang baik agar kegiatan bongkar muat di lapangan berjalan dengan lancar.

3. Pengawasan, penggunaan serta perawatan terhadap sarana bongkar muat petikemas harus tetap diperhatikan agar dapat memberikan optimalisasi terhadap kinerja dan produktifitas.

B. Saran

Saran yang dapat peneliti sampaikan terkait hasil penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Adanya komunikasi yang baik antara Bagian Perencanaan, Bagian Pengendalian dan Bagian Operasional dalam hal mempersiapkan rapat kapal.
2. Adanya peringatan yang diberikan oleh Bagian Pengendalian kepada Operator Harbour Mobile Crane (HMC) atau operator peralatan lainnya yang melakukan stack petikemas di lapangan harus sesuai dengan pedoman yang ada.
3. Adanya penambahan fasilitas peralatan bongkar muat agar dapat meningkatkan dan memaksimalkan kinerja di lapangan.

DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Gianto, H & Martopo, A. (1990). *Pengoperasian Pelabuhan Laut*. Semarang. Balai Pendidikan dan Pelatihan Pelayaran.
- [2]. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi Kedua. Penerbit Balai Pustaka, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
<http://id.wikipedia.org/w/index.php?title=pembicaraan:Optimalisasi&action=edit&rendink1>.
- [3]. Subandi. (1992). *Manajemen Petikemas*. Jakarta: Badan Penerbitan Arcan.
- [4]. Suyono, R. P. (2005). *Shipping : Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, Edisi Ketiga. Jakarta: Badan penerbitan PPM.
- [5]. Bjtport. (2018). Kekuatan alat Berlian Jasa Terminal Indonesia (Online). <http://www.bjtport.co.id/.kekuatan-alat-berlian-jasa-terminal-indonesia/>.