

## Perspektif Transportasi Maritim Global dan Transpotasi Maritim Indonesia dalam Menghadapi Kenormalan Baru

Hari Sucahyowati <sup>1</sup>, Andi Hendrawan <sup>2</sup>  
<sup>1,2</sup>Akademi Maritim Nusantara; Jl Kendeng 307 Cilacap

[harisucahyowati@amn.ac.id](mailto:harisucahyowati@amn.ac.id), [andihendrawan007@gmail.com](mailto:andihendrawan007@gmail.com)

Diterima 21 Februari 2022, direvisi 08 Maret 2022, diterbitkan 31 Maret 2022

### Abstrak

Pandemi yang berskala besar dan dalam situasi ketidakpastian yang dihadapi masyarakat dan segala sector kegiatan kehidupan menjadikan salah satu kesulitan pelaku usaha maritim untuk mengatasinya, dan mensikapi dalam menghadapi kenormalan baru. Artikel ini menyajikan data dari hasil penelusuran literatur yang menggambarkan tren penurunan transpotasi maritim global maupun nasional. Metode yang digunakan dalam artikel ini adalah teknik studi literatur, merupakan merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mencari data dari berbagai sumber informasi sebagai sumber data, kemudian di sajikan sebagai perspektif yang menggambarkan kondisi transpotasi maritim. Pada masa pandemi terjadi tren penurunan, dampak nyata dari pandemi Coronavirus Covid-19 di terhadap industri kemaritiman di Indonesia juga cukup besar bisa dilihat dari turunnya Trafik Kontainer di pelabuhan Indonesia mengalami penurunan sebesar 738.181 TEU. Perubahan cara kerja menjadi keharusan yang tidak bisa dihindari dan harus dijalankan oleh organisasi dalam mencapai tujuannya, Organisasi harus melakukan banyak penyesuaian.

**Kata kunci :** Perspektif, Transpotasi Global, Kenormalan Baru

### Abstract

*A large-scale pandemic and in a situation of uncertainty faced by the community and all sectors of life activities make it one of the difficulties for maritime business actors to overcome and respond to the new normal. This article presents data from the results of a literature search that describes the declining trend of global and national maritime transportation. The method used in this article is a literature study technique, which is a data collection technique carried out by searching for data from various sources of information as data sources, then presented as a perspective that describes the conditions of maritime transportation. During the pandemic, there was a downward trend, the real impact of the Coronavirus Covid-19 pandemic on the maritime industry in Indonesia was also quite large, as seen from the decline in Container Traffic at Indonesian ports, which decreased by 738,181 TEU. Changes in the way of working become a necessity that cannot be avoided and must be carried out by the organization in achieving its goals, the organization must make many adjustments.*

**Keywords:** *Perspective, Global Transportation, New Normal*

### Pendahuluan

Rakyat Indonesia diajak oleh Presiden Jokowi untuk bisa berdamai dengan Covid-19, hal ini karena semakin merebaknya pandemi Virus Corona yang telah banyak menginveksi rakyat Indonesia. Akibat Pandemi ini, cara hidup masyarakat harus berubah, tinggal di rumah, bekerja, sekolah, hingga

beribadah harus dilakukan secara daring dari rumah. Perubahan yang sedemikian cepat dan sangat eksekif memiliki dampak yang dalam berbagai sector kehidupan.

Obat maupun vaksin dari , SARS-CoV-19 yang mewabah dari China dan terus menyebar ke seluruh dunia masih belum bisa dikatakan efektif karena

masih terus dikembangkan. Ilmuwan di seluruh dunia masih berupaya keras untuk menyempurnakan vaksin yang ada, karena vaksin menjadi harapan untuk melawan penyebaran virus.

Kondisi yang serba tidak menentu tersebut dalam dunia ekonomi dikenal istilah VUCA, istilah ini mulai dikenal sekitar tahun sembilan puluhan, yaitu kondisi dimana perekonomian sangat mungkin berubah dengan cepat (*volatility*), Ketidakpastian ekonomi yang sulit diprediksi dengan pasti (*uncertainty*), Kerumitan situasi ekonomi karena satu dengan yang lain saling berhubungan, tidak saja faktor-faktor ekonomi (*Complexity*), adanya ketidakjelasan faktor utama penyebab sebuah peristiwa (*ambiguity*). Kondisi tersebut menggambarkan sesuatu yang penuh dengan ketidakjelasan, tidak berarah, situasi yang cenderung berubah-ubah dengan sangat cepat yang berasal dari sebab dan akibat yang tidak jelas, yang mana situasi ini sangat ironis.

Perubahan ekstrem dalam semua sector kehidupan ini memaksa organisasi untuk mengubah cara mencapai tujuannya, hampir semua organisasi termasuk dunia maritim gagap dalam menghadapi era new normal, yang terjadi karena pandemi Covid-19 ini terjadi begitu cepat dan dengan dampak global.

Keadaan pandemi ini menjadi tantangan yang besar bagi para pelaku usaha maritim di seluruh dunia. Virus ini menimbulkan ketakutan banyak orang di berbagai sector bisnis dan juga pemangku kepentingan. Pandemi yang berskala besar dan dalam situasi ketidakpastian yang dihadapi masyarakat dan segala sector kegiatan kehidupan menjadikan salah satu kesulitan pelaku usaha maritim untuk mengatasinya.

## Materi dan Metode

### A. Perspektif

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia perspektif adalah sudut pandang atau pandangan, sedang menurut para ahli

1. Perspektif ialah metode pandang seorang ataupun metode seorang berperilaku terhadap sesuatu fenomena peristiwa ataupun permasalahan. [1]
2. Perspektif ialah metode pandang/ pengetahuan seorang dalam memperhitungkan permasalahan yang terjalin di sekitarnya. [2]
3. Perspektif merupakan sesuatu metode pandang terhadap sesuatu permasalahan yang terjalin, ataupun sudut pandang tertentu yang digunakan dalam memandang sesuatu fenomena. [3]
4. Perspektif merupakan metode pandang ataupun sudut pandang kita terhadap suatu hal. [4]

5. Perspektif merupakan kerangka konseptual, fitur anggapan, fitur nilai serta fitur gagasan yang pengaruhi anggapan seorang sehingga pada kesimpulannya hendak pengaruhi aksi seorang dalam suasana tertentu. [5]

### B. Transpotasi Maritim

Transportasi ialah pemindahan manusia, benda ataupun objek lain memakai wahana maupun fasilitas selaku perlengkapan bantu yang digerakkan oleh manusia ataupun mesin dengan tujuan untuk menolong manusia dalam berkegiatan. Para pakar menarangkan penafsiran transportasi, serta tiap-tiap dari mereka mempunyai komentar sendiri terpaut persamaan serta perbandingan arti transportasi.

Transportasi ialah aktivitas pemindahan benda serta penumpang dari sesuatu tempat ke tempat lain. Dimana ada 2 (dua) faktor terutama ialah pemindahan/ pergerakan yang secara raga mengganti tempat dari benda (komoditi) serta penumpang ke tempat lain. Transportasi ialah usaha memindahkan, mengerakkan, mengangkat, ataupun alihkan sesuatu objek dari sesuatu tempat ke tempat lain, dengan harapan nilai ataupun khasiat objek hendak lebih baik di tempat yang baru. [6] Menurut Nasution transportasi merupakan pemindahan benda serta manusia dari tempat asal sampai ke tempat tujuan.[7]

Sedangkan definisi maritim, merupakan segala aktivitas pelayaran dan perniagaan/ perdagangan yang berhubungan dengan kelautan atau biasa disebut pelayaran niaga, maritim adalah Terminologi Kelautan yang berkenaan dengan laut, memiliki hubungan dengan pelayaran perdagangan laut.

Sehingga dapat dikatakan bahwa transpotasi maritim adalah merupakan aktivitas pelayaran dan perniagaan/perdagangan lain menggunakan wahana kapal dengan tujuan untuk membantu manusia dalam beraktifitas dan atau pertukarn barang dan jasa.

### C. Kenormalan baru/New Era

New Normal atau dalam bahasa Indonesia biasa disebut dengan kenormalan baru adalah kondisi di mana semua aktivitas masyarakat harus beradaptasi dengan pandemi COVID-19.

Kebiasaan dan perilaku baru yang didasarkan pada adaptasi untuk membudayakan pola hidup bersih dan sehat itulah yang kemudian disebut dengan new normal. [8]

**Gaya hidup Lama:** Gaya hidup lama dimana orang tidak kuatir tentang virus, mereka bisa berpergian kemana saja dengan moda transpotasi apa saja, menghadiri kegiatan-kegiatan public tanpa harus menjaga jarak

**Gaya hidup baru :** menurut Kothler ada lima gaya hidup kelompok masyarakat yang menandai kenormalan baru, yaitu: [8]

1. *life simplifiers* : Adalah kelompok masyarakat yang ingin hidup sederhana, sering dikenal dengan gaya hidup minimalis.
2. *degrowth activists* : Kelompok masyarakat yang merasa terlalu banyak waktu dan usaha yang dihabiskan, tanpa peduli dengan keluarga dan alam sekitarnya.
3. *climate activists* : Kelompok Masyarakat yang mengkhawatirkan bahaya dan risiko yang dilakukan konsumen yang membeli banyak barang terhadap planet kita dengan menghasilkan begitu banyak jejak karbon yang menghangatkan planet
4. *sane food choosers* :Kelompok Masyarakat yang telah berubah menjadi vegetarian dan vegan.
5. *conservation activists* : Kelompok Masyarakat yang berusaha dan mengkampanyekan untuk tidak merusak barang-barang yang ada tetapi menggunakan kembali, memperbaiki ulang atau memberikannya kepada orang yang membutuhkan.

Dalam rangka pengumpulan data, penulis menggunakan teknik studi literatur, studi literatur merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mencari data dari berbagai sumber informasi sebagai sumber data. Studi literatur merupakan cara untuk menyelesaikan permasalahan dengan menelusuri sumber-sumber tulisan yang pernah dibuat sebelumnya, sumber pustaka dan sumber online tentang transportasi maritim. Model pendekatan ini membutuhkan banyak data yang diharapkan bisa memberikan penjelasan dari permasalahan, untuk kemudian bisa ditarik kesimpulan.

## Hasil dan Pembahasan

### Kondisi Maritim Global Pada Masa Pandemi

Chiri khas wabah : berskala luas atau bisa disebut “*landscape scale crisis*” yang kemudian dimaknai sebagai sebuah peristiwa yang mengagetkan dengan kecepatan penyebaran yang sangat luar biasa, sehingga menyebabkan ketidakpastian dan menimbulkan disorientasi, hilangnya kendali perasaan dan gangguan emosi. [9]

Sebuah Organisasi akan berhasil mencapai tujuannya salah satunya ditentukan oleh sumber daya yang dimilikinya, tetapi factor yang memiliki peran penting adalah factor kepemimpinan, Kepemimpinan menjadi peran sentral dalam

organisasi, karena kepemimpinan harus bisa mempengaruhi orang lain (SDM) untuk digerakkan dalam mencapai tujuan organisasi yang telah ditetapkan.

Pelaku usaha maritim harus aktif dalam menggerakkan seluruh sumber daya yang dimiliki dalam mengembangkan organisasinya supaya bergerak dan berubah secara terencana dan mencakup suatu diagnose yang sistematis. Efektivitas seorang pelaku usaha maritim ditentukan oleh kemampuannya untuk mempengaruhi dan mengarahkan semua sumber daya yang dimiliki organisasinya dalam mencapai tujuannya.

Sejak Desember 2019 awal pandemi covid 19 dunia maritim mengalami dampak penurunan yang cukup besar, data berikut adalah data Lalu lintas peti kemas pelabuhan dunia dengan mengukur arus peti kemas dari moda transportasi darat ke laut, dan sebaliknya, dalam satuan ekuivalen dua puluh kaki (TEUs), peti kemas ukuran standar.

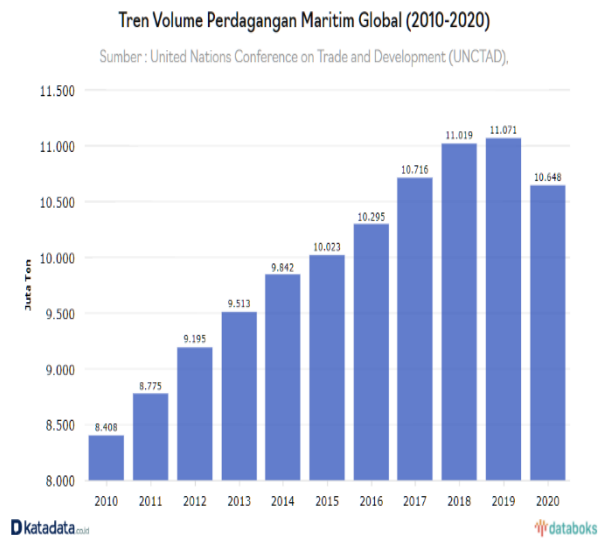


Gambar 1. World Container Port Traffic 2015 - 2020

Sumber: <https://data.worldbank.org/indicator/IS.SHP.GOOD.TU?end=2020&start=2015&view=chart>

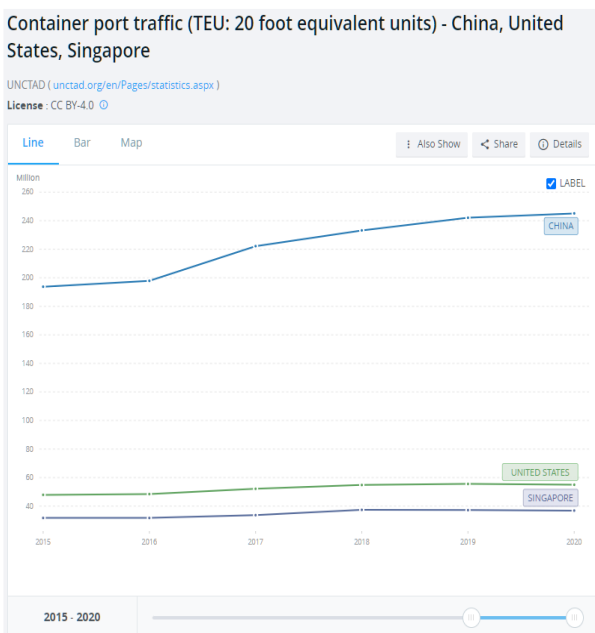
Dari grafik diatas dapat dilihat kondisi Trafik Kontainer di pelabuhan seluruh dunia mengalami penurunan sebesar 51.843.490,839 TEU dari sebelumnya tahun 2019 sebesar 8105775510,409 menjadi 758.734.019,57 di tahun 2020 [10].

Total volume perdagangan maritim global sebesar 10,65 miliar ton pada 2020. Jumlah ini turun 3,8% atau 422 juta ton dari tahun 2019 yang sebanyak 11,07 miliar ton, seperti digambarkan dalam grafik berikut [11].



Gambar 2. *Tren Volume Perdagangan Maritim Global 2010-2020*

Sumber: <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2022/01/03/volume-perdagangan-maritim-global-turun-38-pada-2020>



Gambar 3. *Container Port Traffic China, US, Singapore 2015 - 2020*

Sumber: <https://data.worldbank.org/indicator/IS.SHP.GOOD.TU?end=2020&locations=CN-US-SG&start=2015>

Sementara untuk tiga negara dengan pelabuhan besar dunia juga mengalami pelambatan, seperti yang ditunjukkan dalam Gambar 2.

Kondisi penurunan trafik kontainer diatas secara umum terjadi karena beberapa hal berikut:

1. Pengurangan trafik kapal, cargo dan layanan logistik

2. Timbulnya delay layanan kapal, cargo dan logistik
3. Pencegahan penyebaran virus termasuk penyediaan berbagai kebutuhan APD dan bahan kesehatan
4. Pengaturan pekerja dan manajemen secara dinamis
5. Pengurangan gaji dan penyediaan makanan untuk staf operasi pelabuhan
6. Explorasi potensi lain hingga pemanfaatan komoditas penting masyarakat termasuk untuk penganggulan covid melalui penyediaan fasilitas gudang pendingin untuk bahan makanan dan obat-obatan
7. Efisiensi, kolaborasi manajemen dengan partner
8. Pemanfaatan aset dan SDM ke pihak lain

**Kondisi Maritim Indonesia pada masa pandemi**

Kondisi umum bisnis maritim di Indonesia tidak berbeda dengan kondisi global, berdasarkan data lalu lintas peti kemas pelabuhan dunia dengan mengukur arus peti kemas dari moda transportasi darat ke laut, dan sebaliknya, dalam satuan ekuivalen dua puluh kaki (TEUs), peti kemas ukuran standar, pada tahun 2019 kondisi Trafik Kontainer di pelabuhan Indonesia sebesar 14.763.630 TEU dan tahun 2020 menjadi sebesar 14.025.449 TEU, mengalami penurunan sebesar 738.181 TEU. [10]



Gambar 4. *Container Port Traffic Indonesia 2015 - 2020*

Sumber: <https://data.worldbank.org/indicator/IS.SHP.GOOD.TU?contextual=default&end=2020&locations=ID&start=2015>

Sedangkan Indeks Konektivitas Pengiriman Liner yang menggambarkan seberapa baik negara terhubung ke jaringan pengiriman global, yang

datanya dihitung oleh Konferensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Perdagangan dan Pembangunan (UNCTAD) berdasarkan lima komponen sektor transportasi laut: jumlah kapal, kapasitas angkut peti kemasnya, ukuran kapal maksimum, jumlah layanan, dan jumlah perusahaan yang menyebarkan peti kemas. Indonesia mengalami penurunan sebesar 10.750 yang pada tahun 2019 sebesar 45.663 menjadi sebesar 34.913. [12]



Gambar 5. Liner Shipping Conectivity Index Indonesia 2015 - 2020

Sumber: <https://data.worldbank.org/indicator/IS.SHP.GC.NW.XQ?end=2020&locations=ID&start=2015>

Dengan menurunnya Trafik Kontainer dan Indeks Konektivitas Pengiriman Liner di Indonesia juga berimbas pada bisnis maritim lain seperti galangan kapal, bisnis bongkar muat, keagenan kapal, pelayaran penumpang dan bisnis lain yang berkaitan dengan dunia maritim. Berikut adalah data statistik untuk transpotasi laut dari BPS (Badan Pusat Statistik) untuk Tahun 2019 dan tahun 2020.



Gambar 6. Jumlah Penumpang dan Bongkar Muat Barang 2019

Sumber : BPS (Badan Pusat Statistik) Statistik Transportasi Laut 2019 [13]

Tahun 2019 jumlah kedatangan penumpang transportasi laut untuk dalam negeri sebesar 22,6 juta, sedangkan keberangkatan sebanyak 23,0. Perjalanan luar negeri kedatangan penumpang sebanyak 5,6 juta dan keberangkatan sebanyak 5,4 juta. Bongkar kapal untuk dalam negeri pada tahun 2019 sebanyak 445 juta ton, dan muat 363,5 juta ton, sedangkan bongkar dari luar negeri sebanyak 104,5 juta ton, dan muat sebesar 349,1 juta ton.

Tahun 2020 jumlah kedatangan penumpang transportasi laut untuk dalam negeri sebesar 11,67 juta, sedangkan keberangkatan sebanyak 11,62 juta. Perjalanan luar negeri kedatangan penumpang sebanyak 1,03 juta dan keberangkatan sebanyak 0,97 juta. Bongkar kapal untuk dalam negeri pada tahun 2019 sebanyak 367,3 juta ton, dan muat 382,8 juta ton, sedangkan bongkar dari luar negeri sebanyak 92,2 juta ton, dan muat sebesar 358,6 juta ton.



Gambar 7. Jumlah Penumpang dan Bongkar Muat Barang 2020

Sumber : BPS (Badan Pusat Statistik) Statistik Transportasi Laut 2020[14]

### Respon Pelaku Maritim dan Strategi Kenormalan Baru

Sehubungan dengan kondisi covid 19, International Maritime Organization (IMO) merupakan badan khusus PBB yang bertanggungjawab untuk keselamatan pelayaran Internasional telah mengeluarkan Circular Letter

1. Circular Letter No.4204/Add.5 (17 March 2020) Coronavirus (COVID-19) Pedoman yang berkaitan dengan sertifikasi pelaut [15]



2. Circular Letter No.4204/Add.4 (5 March 2020) ICS Coronavirus (COVID-19) Pedoman bagi operator kapal untuk perlindungan kesehatan pelaut [16]
3. Circular Letter No.4204/Add.3 (2 March 2020) Pertimbangan operasional penanganan kasus/wabah COVID-19 di atas kapal.[17]
4. Circular Letter No.4204/Add.2 (21 February 2020) Pernyataan Bersama IMO-WHO tentang Tanggapan terhadap Wabah COVID-19 [18]
5. Circular Letter No.4204/Add.1 (19 February 2020) COVID-19 - Implementasi dan penegakan instrumen IMO yang relevan.[19]
6. Circular Letter No.4203.Add.1 (12 February 2020) - Novel Coronavirus (2019-nCoV). [20]
7. Circular Letter No.4204 (31 January 2020) Novel Coronavirus (2019-nCoV) [21]

IMO telah mengambil langkah buat menghindari penyebaran virus corona supaya tidak terus menjadi meluas. Kampanye terpaut aksi penangkalan coronavirus, dikala ini masih dirasa selaku langkah tepat. Perihal ini dicoba supaya pelabuhan serta pelayaran dunia bisa terus beroperasi. Bisa dibayangkan bila pelabuhan tutup total, seberapa besar akibat kerugian yang hendak terjadi. Langkah ini masih terus terupdate membiasakan keadaan yang terjadi nantinya.

Indonesia sebagai anggota IMO juga harus mentaati rekomendasi IMO, salah satunya dilakukan oleh PT Pelabuhan Indonesia Investama (PII) sebagai Anak Perusahaan IPC Group juga turut berkomitmen untuk mendukung berbagai kebijakan pemerintah dan mentaati rekomendasi IMO terkait penanggulangan Covid19 termasuk pemberlakuan tahapan skenario The New Normal di lingkungan kerja pelabuhan. Langkah awal perusahaan dalam mendukung implementasi ini diwujudkan dengan pelaksanaan Halal Bi Halal virtual dan sosialisasi skema The New Normal kepada seluruh karyawan PII yang dituangkan dalam Surat Edaran Nomor: Peng001/PII/D1/V/2020 tanggal 19 Mei 2020 tentang Pedoman Umum New Normal Scenario Di Lingkungan PT Pelabuhan Indonesia Investama yang ditandatangani oleh Direktur Utama PII.

### **Inovasi Sebagai Tuntutan Kenormalan Baru**

Penerapan tatanan kenormalan baru memberikan tuntutan bagi pelaku industri maritim berperilaku adaptif namun tetap produktif dengan mengedepankan penerapan protokol kesehatan dalam aktivitas keseharian.

Sesuai dengan Circular Letter No.4204/Add.4 5 March 2020 ICS Coronavirus (COVID-19)

Guidance for ship operators for the protection of the health of seafarers beberapa hal harus dilakukan oleh operator pelabuhan untuk operator kapal untuk perlindungan kesehatan pelaut mengenai beberapa hal berikut: [16]

1. Pembatasan Pintu masuk Pelabuhan
2. Tindakan Perlindungan Terhadap Covid 19 untuk Pelaut
3. Rencana Penanggulangan Wabah Covid 19
4. Informasi Sebelum keberangkatan (Boarding)
5. Screening pada saat keberangkatan
6. Informasi dan kesadaran
7. Kasus dugaan Infeksi
8. Kontak dekat paparan risiko tinggi
9. langkah-langkah kebersihan untuk pelaut di kapal
10. Penatalaksanaan kasus suspek oleh fasilitas kesehatan
11. Tindakan pencegahan dengan fasilitas kesehatan kapal
12. Test Laboratorium
13. Penanganan Kasus
14. Isolasi
15. Melaporkan ke pelabuhan panggilan berikutnya
16. Mendaratkan tersangka dan kasus terkonfirmasi
17. pembersihan, desinfeksi, pengelolaan limbah
18. manajemen kontak kasus tersangka
19. Perlengkapan dan Peralatan

### **Kesimpulan**

Merebaknya Coronavirus Covid-19 telah membuktikan betapa tingkat ketergantungan seaborne trade dan global shipping pelabuhan-pelabuhan besar dunia seperti China, Amerika dan Singapura. Dampak nyata dari pandemi Coronavirus Covid-19 di terhadap industri kemaritiman di Indonesia juga cukup besar bisa dilihat dari turunnya Trafik Kontainer di pelabuhan Indonesia sebesar 14.763.630 TEU dan tahun 2020 menjadi sebesar 14.025.449 TEU, mengalami penurunan sebesar 738.181 TEU. Guna melindungi *sustainability* kegiatan kemaritiman serta menghindari penyebaran Coronavirus Covid-19, pemerintah Indonesia melaksanakan pengawasan dengan ketat dalam melaksanakan saran yang sudah diberikan IMO. Upaya lain yang dilakukan pemangku kebijakan, dengan anjuran sosial distancing serta *work from home* (WFH) terhadap pihak-pihak terkait di dunia kemaritiman Indonesia.

### **Ucapan Terima Kasih**

Penulis mengucapkan terimakasih kepada Akademi Maritim Nusantara yang telah

memberikan dukungan fasilitas baik moril dan materiil sehingga penulisan artikel ini bisa terlaksana, tidak lupa penulis juga mengucapkan terimakasih kepada pengelola perpustakaan Akademi Maritim Nusantara yang telah mengizinkan penulis untuk memanfaatkan fasilitas perpustakaan dan koneksi internet demi kelancaran penulisan artikel ini.

#### Daftar Pustaka

- [1] Sumaatmadja and Winardit, *Perspektif Global*. Jakarta: Universitas Terbuka, 1999.
- [2] Suhanadji dan Waspodo, *Modernisasi Dan Globalisasi; Studi Pembangunan Dalam Perspektif Global*. Malang: Insan Cendikia, 2004.
- [3] N. Martono, *Metode Penelitian Kuantitatif*. Jakarta: Rajawali Pers, 2010.
- [4] Ardianto; Elvinaro; Q-Anees, *Filsafat Ilmu Komunikasi*. Bandung: Simbiosis Rekama Media, 2007.
- [5] J. M. Charon, *Symbolic Interactionism*. United States of America: Prentice Hall Inc, 1979.
- [6] F. Miro, *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*. Jakarta: Erlangga, 2005.
- [7] Nasution, *Manajemen Transportasi*. Bogor: Ghalia Indonesia., 2008.
- [8] P. Kotler, "The Rise of 5 New-Normal Lifestyles.," *Mark. J.*, 2020.
- [9] E. Arnold Howitt and Herman B. Leonard, *Managing Crises: Responses to Large-Scale Emergencies*, 1st ed. Washington: CQ Press, 2009.
- [10] The World Bank, "Container port traffic (TEU: 20 foot equivalent units)," 2020. .
- [11] Kata Data, "Tren Volume Perdagangan Maritim Global (2010-2020)," 2022. .
- [12] The World Bank, "Liner shipping connectivity index (maximum value in 2004 = 100) - Indonesia," 2020. .
- [13] Badan Pusat Statistik, "STATISTIK TRANSPORTASI LAUT 2019," Indonesia, 2019.
- [14] Badan Pusat Statistik, "STATISTIK TRANSPORTASI LAUT 2020," Indonesia, 2020.
- [15] IMO, *Circular Letter No.4204/Add.5 Coronavirus (COVID-19) – Guidance relating to the certification of seafarers*. 2020.
- [16] IMO, *Circular Letter No.4204/Add.4 (5 March 2020) - ICS Coronavirus (COVID-19) Guidance for ship operators for the protection of the health of seafarers*. 2020.
- [17] IMO, *Circular Letter No.4204/Add.3 (2 March 2020) - Operational considerations for managing COVID-19 cases/outbreak on board ships*. 2020.
- [18] IMO, *Circular Letter No.4204/Add.2 (21 February 2020)- Joint Statement IMO-WHO on the Response to the COVID-19 Outbreak*. .
- [19] IMO, *Circular Letter No.4204/Add.1 (19 February 2020) - Implementation and enforcement of relevant IMO instruments*. 2020.
- [20] IMO, *Circular Letter No.4203/Add.1 Novel Coronavirus (2019-nCoV)*, vol. 4203 Add 1. 2020.
- [21] IMO, *Circular Letter No.4204 Novel Coronavirus (2019-nCoV)*. 2020.