
SEJARAH PERKEMBANGAN PELABUHAN BELAWAN, 1950-1990

Elisabeth Stevani Gultom¹, Donacia F Sianturi², Septina P Batubara³

Universitas Negeri Medan^{1,2,3}

sabethstevani14@gmail.com¹, donaciafs01022002@gmail.com²,
septinabatubara2002@gmail.com³

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana perkembangan Pelabuhan yang dimulai pada tahun 1950 sampai dengan 1990. Perkembangan ini dapat dilihat dengan memaparkan perkembangan dari wilayah Belawan itu sendiri, seperti topografi wilayahnya yang memudahkan akses dan kesuburan tanah, kemajuan pelabuhan yang dilihat dari ekspor dan impor serta arus kapal yang hilir mudik. Penelitian ini menggunakan satu metode dan dengan dua pendekatan, yaitu metode sejarah kota dan pengumpulan data menggunakan pendekatan kualitatif dan kuantitatif. Berdasarkan hasil penelitian yang didapat bahwa ekspor dan import pelabuhan belawan sangat memiliki pengaruh kepada pelabuhan itu sendiri. Pembangunan fisik pelabuhan meliputi pengerukan lumpur, dermaga, gudang, pembangunan gedung perkantoran, jalan, dan rel kereta api. Fasilitas pelabuhan telah diperluas dengan menyediakan listrik dan air bersih. Di bidang administrasi, Pelabuhan Belawan merupakan perusahaan pelabuhan dibawah naungan PELINDO saat ini. Pembangunan Pelabuhan Belawan telah meningkatkan impor dan ekspor Pelabuhan Belawan. Pembangunan Pelabuhan Belawan akan mempengaruhi kehidupan masyarakat Deli, meliputi morfologi perkotaan, infrastruktur sosial, pekerjaan, dan perubahan komersial.

Kata Kunci: Pelabuhan, Belawan, Ekspor-Import.

ABSTRACT

This research aims to find out how the port developed from 1950 to 1990. This development can be seen by explaining the development of the Belawan area itself, such as the topography of the area which facilitates access and soil fertility, the progress of the port as seen from exports and imports and the flow of ships back and forth. This research uses one method and two approaches, namely the city history method and data collection using a qualitative and quantitative approach. Based on the research results, it was found that the exports and imports of the Belawan port greatly influenced the port itself. The physical development of the port includes mud dredging, docks, warehouses,

construction of office buildings, roads and railways. Port facilities are complete, providing electricity and clean water. In the administrative sector, Belawan Port is currently a port company under the auspices of PELINDO. The construction of Belawan Port has increased imports and exports of Belawan Port. The construction of Belawan Port will affect the lives of the people of Deli, including urban morphology, social infrastructure, employment and commercial changes.

Keywords: Port, Belawan, Export-Import.

A. PENDAHULUAN

Indonesia terkenal sebagai negara kepulauan, dimana lebih luas laut sekitar 3,25 juta km² sedangkan daratannya sekitar 2,5 juta km². Sehingga transportasi laut merupakan salah satu transportasi yang efisien dan penting untuk negara kepulauan seperti Indonesia. Kapal mempunyai daya angkut yang jauh lebih besar daripada kendaraan darat dan udara. Hampir semua barang impor, ekspor dan muatan dalam jumlah sangat besar diangkut dengan menggunakan kapal laut.

Untuk mendukung sarana angkutan laut diperlukan prasarana yang berupa pelabuhan, tempat berlabuh kapal untuk melakukan berbagai kegiatan seperti menaikkan turunkan penumpang, bongkar muat barang, pengisian bahan bakar dan air tawar, melakukan reparasi, mengadakan perbekalan, dan sebagainya. (Bambang Triatmodjo, 2009: iii). Maka tak heran jika Indonesia memiliki banyak pelabuhan dari berskala lokal, nasional, dan internasional. Jika melirik jauh ke belakang, pelabuhan memang salah satu tempat yang paling penting dalam hal perdagangan. salah satu pelabuhan yang penting itu ialah pelabuhan Belawan yang mulanya berada di sungai deli lalu terjadi pendangkalan lalu dipindahkan ke Belawan oleh Belanda pada tahun 1915 yang berhadapan langsung dengan selat malaka.

Pelabuhan merupakan jembatan bagi terlaksananya segala aktivitas pendaratan, perdagangan, perindustrian barang-barang ke daerah konsumen (*hinterland/arriere terrestre*). (Ernani Lubis, 2012:1). Menurut Bambang Triatmodjo, Pelabuhan (port) adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga di mana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, kran-kran (crane) untuk bongkar muat barang, gudang laut (transito) dan tempat-tempat penyimpanan di mana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang

di mana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan. Terminal ini dilengkapi dengan jalan kereta api dan/atau jalan raya. Pelabuhan merupakan suatu pintu gerbang untuk masuk ke suatu wilayah atau negara dan sebagai prasarana penghubung antar daerah antar pulau atau bahkan antar negara, benua dan bangsa. Dengan fungsinya tersebut maka pembangunan pelabuhan harus dapat dipertanggung jawabkan baik secara sosial ekonomis maupun teknis. (Bambang Triatmodjo, 2009:3).

Lokasi pelabuhan adalah Belawan lama (saat ini masih berfungsi sebagai terminal kargo umum dan sebagian menjadi pangkalan TNI Angkatan Laut). Belanda membangun dermaga Belawan lama hingga mencapai panjang 602 meter dan lebar 9-20 meter. Oleh Belanda, dermaga Belawan lama dipergunakan untuk sandar berbagai jenis kapal, baik kapal kargo maupun kapal penumpang. Pada tahun 1938, Pelabuhan Belawan menjadi pelabuhan terbesar di wilayah Hindia Belanda.

Pada zaman Belanda pelabuhan Belawan sudah berskala internasional, yaitu sebagai pusat ekspor-impor hasil-hasil perkebunan dari pedalaman Sumatera Timur. Pelabuhan Belawan terletak di Kota Medan bagian utara tepatnya di muara Sungai Deli dan Belawan. (Novita Mandasari Hutagaol, 2016:42). Pelabuhan belawan terletak di kecamatan Medan Belawan ini dikelola oleh PT. Pelabuhan Indonesia (persero). PT. Persero Pelabuhan Indonesia I Medan merupakan perusahaan yang bergerak menyelenggarakan pelayanan jasa kepelabuhanan. PT. Pelabuhan Indonesia I didirikan berdasarkan PP No. 56 tahun 1991 dengan Akta Notaris Imas Fatimah SH No. 1 tanggal 01 Desember 1992.

Nama lengkap perusahaan adalah PT. Pelabuhan Indonesia I Persero disingkat PT. PELINDO I. Pada masa Kolonial Belanda Perseroan ini diberi nama *Haven Badrift*. Selanjutnya setelah kemerdekaan RI tahun 1945 sd 1950 Perseroan berstatus sebagai jawatan Pelabuhan. Pada tahun 1960 sd 1969 jawatan pelabuhan berubah menjadi Badan Usaha Milik Negara dengan status Perusahaan Negara Pelabuhan disingkat dengan nama PN Pelabuhan. Pada periode 1969 sd 1983 PN Pelabuhan berubah menjadi Lembaga Penguasa Pelabuhan dengan nama Badan Penguasaan Pelabuhan disingkat BPP. Pada tahun 1983 berdasarkan PP No. 11 tahun 1983 Badan Penguasaan Pelabuhan dirubah menjadi Perusahaan Umum Pelabuhan disingkat PERUMPEL. Berdasarkan Peraturan

Pemerintah No. 56 tahun 1991 PERUMPEL I berubah status menjadi PT. Pelabuhan Indonesia I Persero berkedudukan dan berkantor pusat di Medan. Hingga saat ini Pelabuhan Belawan menjadi pelabuhan penting baik di Sumatera Utara maupun Indonesia. Untuk itu jurnal ini ditujukan untuk penelitian yang akan mengulas bagaimana sejarah perkembangan Pelabuhan Belawan pada tahun 1950-1990.

B. METODE PENELITIAN

Dalam penulisan jurnal ini menggunakan satu metode penelitian yang disesuaikan oleh penulis ialah metode penelitian dengan pendekatan sejarah kota yang mana pendekatan ini berguna untuk memaparkan bagaimana perkembangan kota Medan khususnya kecamatan Belawan. Dengan menggunakan metode ini akan diketahui bagaimana morfologi/topografi pelabuhan Belawan sehingga menjadi pelabuhan nasional dan internasional.

Lalu pendekatan penelitian yang digunakan ialah teknik kualitatif yang mana metode ini sangat diperlukan untuk mendapat data secara mendalam melalui studi literatur, observasi, dan wawancara. Disini kami menggunakan tiga teknik pengumpulan data tersebut untuk mendapatkan data dan fakta lapangan yang akurat. Selain itu disini kami juga menggunakan tehnik pengumpulan data secara kuantitatif, hal ini dikarenakan kami akan memaparkan bagaimana statistik ekspor dan impor sesuai topik yang diangkat dan arus kapal laut yang memasuki pelabuhan belawan. Arikunto (2006: 12) mengemukakan tentang penelitian kuantitatif yakni pendekatan penelitian yang banyak menggunakan angka-angka, mulai dari mengumpulkan data, penafsiran terhadap data yang diperoleh, serta pemaparan hasilnya. Menurut Sugiyono (2013: 13), metode penelitian kuantitatif dapat diartikan sebagai metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, teknik pengambilan sampel pada umumnya dilakukan secara random, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada 1895 hingga 1907 Deli Spoorweg Maatschappij (DSM) memperluas dermaga Pelabuhan Belawan, karena terjadi peningkatan jumlah komoditas yang dibawa DSM dari 28.559ton pada 1888 menjadi 185.775 ton pada 1900(Airries, 1989: 66). Dermaga

pelabuhan diperpanjang menjadi 350 meter (Blink, 1919:146). Fasilitas pergudangan dibangun pada 1891. Kemudian diperluas pada 1917. Pengendapan lumpur menjadi masalah di Pelabuhan Belawan sehingga pemerintah kolonial Hindia-Belanda melakukan pengerukan. Salah satu kebijakan yang diambil oleh pemerintah Kolonial Hindia-Belanda untuk mendukung operasional pelabuhan adalah membuka jalan raya dan jalur kereta api ke Pelabuhan Belawan. Pembuatan jalan raya di Sumatera Timur dipelopori oleh Deli Maatschappij pada 1880-an. (Novita Mandasari Hutagaol, 2016:43). Perkembangan Pelabuhan Belawan sebagai pelabuhan terpenting di Selat Malaka karena peningkatan jumlah komoditas membuat pemerintah Hindia Belanda memperluas Pelabuhan disertai dengan peningkatan fasilitas untuk menunjang kelancaran kegiatan.

Pada mulanya Belawan merupakan bagian dari Labuhan Deli hal ini terlihat Peraturan Pemerintah Nomor 22 Republik Indonesia tanggal 8 Mei 1973 memperluas distrik Labuhan Deli menjadi tiga distrik, salah satunya adalah distrik atau kecamatan Medan Belawan. Berdasarkan PP no. 72 Tahun 1972 dan Persetujuan Permendagri No.140/2271/PUD Tahun 1973 Peraturan Pemerintah No.22 Sumatera Utara Keputusan Gubernur Daerah Tingkat I No.140/4078/K/1978 berdasarkan nomor PP Dari pemekaran tanggal 19 Maret sampai dengan wilayah kotamadya Medan, terbentuklah kecamatan Medan Belawan.

Letak geografis kecamatan Medan Belawan merupakan salah satu kecamatan yang ada di kota Medan. Disini terdapat tiga sungai yang berada di Kecamatan Medan Belawan, yaitu sungai Belawan, Deli, dan Babura. Letak geografisnya adalah lintang 03-48 utara dan lintang 98 42. Adapun di Sebelah utara berbatasan dengan Selat Malaka dan Provinsi Deli serdang. Dengan luas 3.219 hektar, terbagi menjadi 6 desa di ketinggian 3 meter di atas permukaan laut. Adapun batas wilayah administrasinya adalah sebagai berikut, berdasarkan jumlah kecamatan Medan Belawan tahun 2008. Sebelah timur berbatasan dengan Kecamatan Percut Sei tuan kabupaten Deli serdang. Sebelah selatan berbatasan dengan Kecamatan Medan Labuhan dan Medan Marelan. Sebelah barat berbatasan dengan Kecamatan Hamparan Perak Kabupaten Deli serdang. Jarak dari pusat kecamatan Medan Belawan ke kantor walikota di pusat kota Medan adalah \pm 23 km.

Topografi dan Kemiringan Topografi Secara umum, wilayah Medan Belawan berada pada ketinggian 0-5 m di atas permukaan laut. Medan wilayah Medan Belawan

umumnya datar, namun perbukitan hanya sebagian kecil saja. Dalam hal ini, daerah yang sedikit berbukit berada di pinggiran kota, yaitu daerah yang digunakan sebagai tambak, dan sebagian lagi berada di kawasan hutan mangrove dan rawa-rawa. Iklim Kecamatan Medan Belawan merupakan daerah dataran rendah 3 meter di atas permukaan laut. Iklim daerah Medan Belawan berhawa sejuk, dengan dua musim, musim hujan dan musim kemarau. Kedua musim ini dipengaruhi oleh dua arah angin yang membentuk angin. Dikarenakan berbatasan dengan selat Malaka maka daerah ini terdapat hutan bakau. Keadaan lapisan tanah di daerah Belawan Keadaan tergolong subur. Keadaan tanah juga tergolong tanah yang stabil, keadaan air tanah rata-rata 2-5 meter baik musim penghujan atau kemarau.

Pelabuhan Belawan mulai digunakan setelah jalur kereta api antara Medan-Labuhan Deli diperluas ke Pulau Belawan pada 1886, pada 1887 mulai dibangun bendungan Troesan, yang dimaksudkan untuk mengurangi sedimentasi dan mencegah abrasi garis pantai. Bendungan juga dibangun di sungai Deli untuk mengurangi pengendapan lumpur karena tanah disekitar sungai Deli berawa-rawa. (Novita Mandasari Hutagaol, 2016:42). Pelabuhan sebagai unsur pelayanan publik adalah sarana penyedia pelayanan transportasi yang bersifat universal dalam lingkup lokal, regional, nasional, dan internasional yang terintegrasi satu sama lain. (M. Halwi Dahlan)

Berdasarkan hal tersebut dapat diketahui bahwa Belawan merupakan dataran rendah yang subur dimana disini banyak ditumbuhi pohon bakau, selain itu topografi belawan yang berada di daerah lembah dan rawa-rawa. Dataran rendah: terdapat disepanjang pantai timur daerah Provinsi Sumatera Utara yang meliputi kota Medan-terus mengarah ke barat-laut-tenggara (Tanjung Pura-Binjai sebagian kota Medan-Tebing Tinggi-Kota Pinang-Asahan). (Government Of North Sumatera, 1969: 9).

Sebagai pelabuhan internasional sejak zaman kolonial Belanda, Pelabuhan Belawan dipenuhi dengan bongkar muat dari semua jenis barang. Karena bertambahnya lumpur setiap bulan kira-kira 10 cm, maka keadaan pelabuhan Belawan sering-sering menjadi dangkal. Untuk menjaga keamanan keluar masuknya kapal, maka pelabuhan dan alurnya harus sering dikeruk. Selain dari pada keadaan di pelabuhan sering dangkal adanya kerangka-kerangka kapal yang rusak di Pelabuhan ini memengaruhi sukarnya keluar masuk kapal. Disamping itu keadaan rambu-rambu yang kurang perawatan turut

pula memengaruhi keluar masuknya kapal. Berdasarkan data yang tahun 1967 arus kapal yang keluar masuk pelabuhan Belawan setiap bulannya mencapai 143-156 kapal. (Government Of North Sumatera, 1969: 208)

Berkaitan dengan arus kapal laut tentunya ada aktivitas disini, misalnya saja ekspor dan impor. ekspor adalah pengeluaran barang dari daerah pabeanan Indonesia untuk dikirim ke luar negeri dengan mengikuti ketentuan yang berlaku terutama mengenai peraturan kepabeanan. Marolop Tanjung (2011:63). ekspor adalah upaya melakukan penjualan komoditas di Indonesia kepada negara lain, dengan mengharapkan pembayaran dalam valuta asing, serta melakukan komoditi dengan memakai bahasa asing. Amir M. S (2004:1) Karena aktivitas Pelabuhan Belawan semakin meningkat, pada awal tahun 1980, pemerintah mulai menyusun rencana pembangunan terminal peti kemas di Gabion, Belawan. Pembangunan tersebut didanai oleh Bank Dunia. Hasilnya, terminal peti kemas Belawan mulai beroperasi pada tanggal 10 Februari 1985.

Untuk mendukung kegiatan ekonomi dan perdagangan baik lokal, regional, maupun internasional serta sektor kepariwisataan, Kota Medan Memiliki sarana Pelabuhan Laut Internasional Belawan memiliki dua sarana yaitu: Sarana terminal penumpang dan peti kemas. (Citra Arsip Kota Medan, 2012: 8). Sudah dijelaskan diawal bahwa Pelabuhan Belawan merupakan Pelabuhan internasional sejak abad awal abad ke-20 dan terus berkembang hingga kini. Hal ini juga dikarenakan letaknya yang strategis yaitu berhadapan langsung dengan Selat Malaka dan merupakan wilayah dari Kota Medan. Sehingga segala proses mengenai pengiriman, penumpang dst mudah dikarenakan berada didaerah pusat administrasi kota. Jika kita perhatikan secara seksama pada awal tahun 1990-an Pelabuhan Belawan dinaungi oleh PELINDO. Namun sebelum itu Pelabuhan Belawan yang dimulai tahun 1945-1950 hingga ketahun berikutnya berubah status menjadi BUMN. Pelabuhan Belawan ini sudha berganti nama sebanyak 4 kali. Sebelumnya Pelabuhan Belawan Bongkar muat dengan skala besar terjadi disana sejak dahulu.

Tabel 1. PENERIMAAN KANTOR BELAWAN DALAM BULAN JANUARI S/D
DESEMBER 1968

Bulan	Bea Masuk
Januari	66.849.611,98
Februari	120.525.809,24
Maret	155.338.468,23
April	229.680.870,49
Mei	236.860.391,43
Juni	265.168.350,59
Juli	330.015.329,23
Agustus	190.456.714,35
September	182.561.904,29
Oktober	175.923.568,56
November	190.847.000,76
Desember	231.624.560,21
Jumlah	2.375.852.583,36

Sumber: Almanak Sumatera Utara

Pemerintah Daerah

Berdasarkan tabel diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa pemasukan dari Kantor Belawan terkait ekspor dan impor bisa dilihat terjadi naik turun selama satu tahun. Hal ini dikarenakan gejolak politik yang belum usai. Dimana terjadi inflasi dan devisa sehingga cadangan devisa yang tersedia tidak dapat memenuhi kebutuhan impor.

Jika membahas ekspor dan impor tentunya akan membahas pungutan atau pajak terhadap kegiatan ekspor dan impor tersebut. Data tabel dibawah ini merupakan pemasukan terkait impor di Pelabuhan Belawan pada tahun 1968

Tabel 2. Pemakaian Devisa Kantor Belawan Jan-Des 1968

bulan	impor BE yg diperintakan				impor dgn kredit yg tidak di B.E kan	impor dgn kredit privat to privat	impor utk bern l		impor devisa lgtp barang kirmn	
	B.E Umum	B.E kredit	B.E tanpa cover	A.D.O			ABRI	Departemen	dp	barang kirmn
maret/us\$	1.593.617.89	531.722.39	671.114.43	671.114.43	10.000	594.660.93				32.054.87
bea masuk/rp	81.514.091.83	17.128.617.31	1.760.604.23	482.753.15		3.419.722.33				53.047.663.62
april/us\$	1.749.947.91	552.643.86	21.815.11							563.957.57
bea masuk/rp	111.058.317.41	13.710.367,74	2.135.821,05			359.737.89				85.014.227.21
modal/us\$ bea masuk rp						912.964				
mei/us\$	2.347.636.87	330.864.48	365.74		2.750	47.520.00	852.633.99			840.181.21
bea masuk/rp	111.641.799.87	7.057.119.45	8.777.70			2.280.960				123.785.800.94
modal/us\$ bea masuk rp										
juni/us\$	2.890.402.14	757.044.99	274.500			289.000	667.128.54			626.887.31
bea masuk/rp	113.712.513.05	21.859.779.95					453.278			106.059.127.97
modal/us\$ bea masuk rp										
juli/us\$	4.848.309.93	844.511.18		131.67		526.485.55	487.980.20			1.267.749.30
bea masuk/rp	101.738.567.90	23.091.699.99		11.943.30			1.568.136.76			177.397.311.95
reg. 9 us\$										

impor dgn kredit privat ts privat	impor utk term I		impor devisa (gdp barang kiriman)		impor dirangsang penanaman modal asing	impor lainnya (g total d/tyr diperkenalkan atas)					jumlah
	ABRI	Departemen	dp	barang kiriman		bantuan teknis I. negeri	barang diplomasi	barang utk amal	barang pinjaman	lain-lainnya	
594.660.55				33.084.87	1.534.15	1.783	2.761.25	1.741.01	14.540.65	2.129.05	4.314.957.13
3.415.712.33				59.447.663.62	300.356.80					817.770.60	165.216.367.45
				563.957.57			15.815.60	4.160.82	41.735.25	12.046.07	3.361.171.98
355.737.89				85.014.127.21			937.417			215.121.2.778.50277.97	3.5059.46
911.364											
47.510.00	862.633.99			840.181.21		220	2.528.42	29.417.86	1.216.28	355.05	4.483.847.33
2.180.960				123.785.800.54							247.334.814.24
											306401.15
285000	667.128.54			616.887.31			9.783.52	151.978.54	4.910.96		1.060.952.83
	451.278			106.053.117.91							5.682.091.36
											284.415.805.11
516.485.55	487.580.20			1.387.749.30			2.218.89	3.120.51	1.210.51	7.323.20	15.456.00
	1.548.135.76			177.387.311.55			1.530.183.90	13.648.90			2.048.703.41
											6.049.132.46
											316.670.348.48
											18.690
											3.089.142.55

Sumber: Almanak_Pemerintah Daerah Sumatera Utara

D. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah didapatkan dapat disimpulkan bahwa Pelabuhan Belawan memang pada dasarnya pelabuhan yang penting dan sangat strategis. Penting karena Pelabuhan Belawan menghadap ke Selat Malaka secara langsung dan berada di perairan Selat Malaka. Sedangkan strategis ialah berada di Kota Medan tepatnya di Kecamatan Medan Belawan sehingga segala bentuk administrasi mudah. Perkembangan Pelabuhan Belawan terus dilakukan karena ramainya pelabuhan tersebut hal ini mendorong pemerintah untuk memperluas dan memperpanjang pelabuhan dan menambah fasilitas untuk memperlancar proses naik turun peumpang dan bongkar muat.

Kedadaan topografi Kecamatan Medan Belawan juga sebagai faktor penunjang kemudahan dan akses menuju pelabuhan tentunya saja sangat berpengaruh. Seperti permukaan tanahnya yang datar dan tergolong subur. Catatan sejarah yang baik juga dilukis oleh Pelabuhan Belawan dimana terjadi bongkar muat dengan skala besar. Namun begitu tetap terjadi fluktuasi diakibatkan pasar yang tidak stabil, sangkut paut terjadi didalamnya seperti politik pemerintah yang belum stabil.

DAFTAR PUSTAKA

- Dahlan, M. Halwi. 2010. *Pelabuhan Penyebrangan Merak*. (Jurnal Patanjala Vol. 2, No. 1)
- Djaenuderadjat, Endjat. 2013. *Atlas Pelabuhan-pelabuhan Bersejarah di Indonesia*. Direktorat Sejarah dan Nilai Budaya, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan: Jakarta.
- Government Of North Sumatera.1969. *Alamanak Pemerintah Provinsi Sumatera Utara*. Singapura: Chan Brtohers & Co.
- Handoko. 2018. *Jaringan Pelayaran Pelabuhan Belawan, 1886-1942*.
- Hutagaol, Novita Mandasari. 2016. *Pengembangan Pelabuhan Belawan dan Pengaruhnya Terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Deli, 1920-1942*. (Jurnal Sejarah Citra Lekha, Vol. 1 No. 1)
- <https://medanbelawan.pemkomedan.go.id/web/site/menu/Profil/read3/Gambaran-Umum.html>
- <https://ojs.stkippgri-lubuklinggau.ac.id/indeks.php/JS/article/view/257>
- Indriyanto. *Di Pelabuhan Surabaya 1968-1970*.
- Martini, Ni Kadek, Dewa Made Alit. 2020. *Peranan Pelabuhan Buleleng Sebagai Pusat Pelayaran dan Jalur Perdagangan Pada masa Pemerintahan Hindia Belanda pada tahun 1846-1939*.
- Roesmanto, Totok, dkk. 2009. *Proceeding: 4th International Symposium of Nusantara Urban Research Instituti (NURI) Change+Heritage In Architecture+Urban Development*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Sidabalok Alamuddin, dkk. 2008. *Berita Statistik BPS Provinsi Sumatera Utara Tahun 2008*. Medan: BPS provinsi Sumatera Utara.
- Simanjuntak. Ingrid Rosiana. 2014. *Morfologi Kampung Nelayan Belawan Medan*.
- Suryana. 2010. *Metodologi Penelitian: Model Praktis Penelitian Kuantitatif dan kualitatif*.
- Tanpa nama. 2012. *Citra Kota Medan Dalam Arsip*. Jakarta
- Triatmodjo, Bambang. 2009. *Perencanaan Pelabuhan*. Yogyakarta: Beta Offset Yogyakarta.

Wahid, Julaihi dkk. 2009. *Morfologi Kota Medan: Awal terbentuk hingga akhir masa kolonial.*

Wahyudi, Rangga, dkk. 2013. *Peran Pelabuhan Penarukan Sebagai Bandar Pelabuhan Perdagangan Laut Pada Tahun 1970-1980.*

Yati, suci, dkk. 2020. *Pelabuhan Bima dalam Perkembangan Maritim Abad ke XVII.*
(Jurnal Pemikiran dan Pendidikan Sejarah Vol. 18, No. 2)