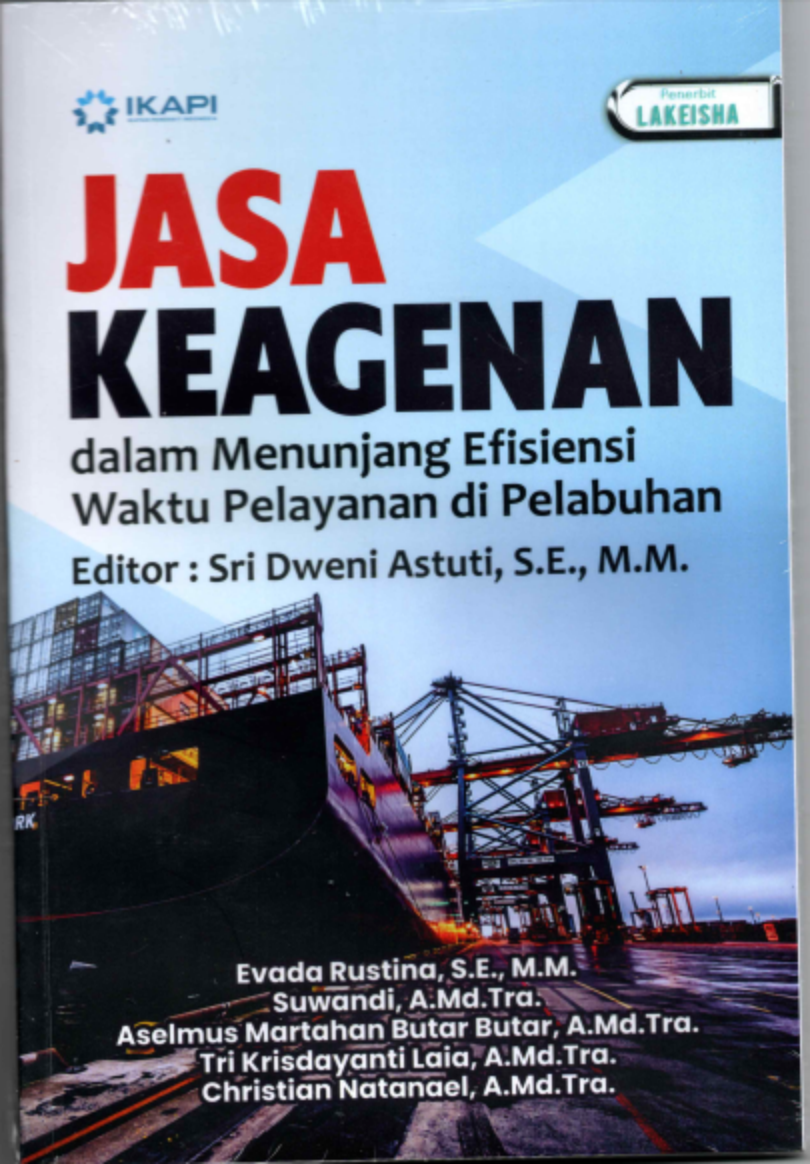


JASA KEAGENAN

dalam Menunjang Efisiensi
Waktu Pelayanan di Pelabuhan

Editor : Sri Dweni Astuti, S.E., M.M.



Evada Rustina, S.E., M.M.
Suwandi, A.Md.Tra.
Aselmus Martahan Butar Butar, A.Md.Tra.
Tri Krisdayanti Laia, A.Md.Tra.
Christian Natanael, A.Md.Tra.

JASA KEAGENAN

**dalam Menunjang Efisiensi
Waktu Pelayanan di Pelabuhan**

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2014 tentang Hak Cipta

Pasal 1:

1. Hak Cipta adalah hak eksklusif pencipta yang timbul secara otomatis berdasarkan prinsip deklaratif setelah suatu ciptaan diwujudkan dalam bentuk nyata tanpa mengurangi pembatasan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang undangan.

Pasal 9:

2. Pencipta atau Pengarang Hak Cipta sebagaimana dimaksud dalam pasal 8 memiliki hak ekonomi untuk melakukan a.Penerbitan Ciptaan; b.Penggunaan Ciptaan dalam segala bentuknya; c.Penerjemahan Ciptaan; d.Pengadaptasian, pengaransemen, atau pentrasformasian Ciptaan; e.Pendistribusian Ciptaan atau salinan; f.Pertunjukan Ciptaan; g.Pengumuman Ciptaan; h.Komunikasi Ciptaan; dan i. Penyewaan Ciptaan.

Sanksi Pelanggaran Pasal 113

1. Setiap Orang yang dengan tanpa hak melakukan pelanggaran hak ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf i untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp100.000.000 (seratus juta rupiah).
2. Setiap Orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf c, huruf d, huruf f, dan/atau huruf h untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Evada Rustina, S.E., M.M.
Suwandi, A.Md.Tra.
Aselmus Martahan Butar Butar, A.Md.Tra.
Tri Krisdayanti Laia, A.Md.Tra.
Christian Natanael, A.Md.Tra.

JASA KEAGENAN

**dalam Menunjang Efisiensi
Waktu Pelayanan di Pelabuhan**



**Penerbit Lakeisha
2025**

JASA KEAGENAN DALAM MENUNJANG EFISIENSI WAKTU PELAYANAN DI PELABUHAN

Penulis:

Evada Rustina, S.E., M.M.

Suwandi, A.Md.Tra.

Aselmus Martahan Butar Butar, A.Md.Tra.

Tri Krisdayanti Laia, A.Md.Tra.

Christian Natanael, A.Md.Tra.

Editor :

Sri Dweni Astuti, S.E., M.M.

Layout : Yusuf Deni Kristanto, S.Pd.

Design Cover : Tim Lakeisha

Cetak I Januari 2025

15,5 cm × 23 cm, 118 Halaman

ISBN : 978-623-119-572-2

Diterbitkan oleh Penerbit Lakeisha

(Anggota IKAPI No.181/JTE/2019)

Redaksi

Delukan RT 19/RW 09, Tulung, Tulung, Klaten, Jawa Tengah

Hp. 08989880852, Email: penerbit_lakeisha@yahoo.com

Website : www.penerbitlakeisha.com

Hak Cipta dilindungi Undang-Undang

Dilarang memperbanyak karya tulis ini dalam bentuk dan
dengan cara apapun tanpa ijin tertulis dari penerbit.



KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmat dan karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan buku ini yang berjudul “Jasa Keagenan dalam Menunjang Efisiensi Waktu Pelayanan di Pelabuhan”. Buku ini hadir sebagai hasil dari penelitian dan pengamatan mendalam mengenai peran krusial jasa keagenan dalam optimalisasi waktu pelayanan di lingkungan pelabuhan.

Pelabuhan sebagai gerbang utama lalu lintas perdagangan internasional memiliki peranan yang sangat strategis dalam menunjang pertumbuhan ekonomi suatu negara. Efisiensi waktu dalam pelayanan di pelabuhan menjadi faktor penentu daya saing suatu negara dalam perdagangan global. Dalam konteks inilah, jasa keagenan hadir sebagai solusi untuk meningkatkan efisiensi tersebut.

Buku ini secara komprehensif mengulas berbagai aspek terkait jasa keagenan, mulai dari definisi, jenis-jenis jasa keagenan, hingga peran dan fungsinya dalam mendukung kelancaran operasional pelabuhan. Selain itu, buku ini juga menyajikan analisis mendalam mengenai tantangan dan peluang yang dihadapi oleh jasa keagenan dalam era globalisasi dan persaingan bisnis yang semakin ketat.

Penulis berharap buku ini dapat memberikan kontribusi yang berarti bagi berbagai pihak yang berkepentingan dalam dunia pelayanan dan logistik, termasuk para pelaku usaha jasa keagenan, pengelola pelabuhan, pemerintah, akademisi, serta mahasiswa yang tertarik mempelajari lebih lanjut mengenai manajemen pelabuhan. Kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan demi perbaikan buku ini di masa mendatang. Menyadari bahwa penelitian mengenai jasa keagenan masih terus berkembang. Oleh karena itu,

penulis membuka diri terhadap kritik dan saran yang konstruktif untuk perbaikan buku ini di masa mendatang. Semoga buku ini dapat menjadi langkah awal bagi penelitian lebih lanjut mengenai optimalisasi peran jasa keagenan dalam mendukung efisiensi waktu pelayanan di pelabuhan.

Yogyakarta, Januari 2025

Penulis



DAFTAR ISI

| | |
|--|------------|
| KATA PENGANTAR | v |
| DAFTAR ISI | vii |
| DAFTAR GAMBAR | ix |
| DAFTAR TABEL | x |
| BAB I | |
| PENGERTIAN JASA DALAM OPERASI PELABUHAN | 1 |
| A. Pengertian, Karakteristik dan Jenis Jasa | 1 |
| B. Efisiensi dalam Konteks Operasi Pelabuhan | 4 |
| C. Jumlah Penumpang dan Barang yang Diangkut Melalui Pelabuhan Tanjung Priok Menurut Jenis Pelayaran dan Jasa Pelayaran Pelabuhan..... | 6 |
| BAB II | |
| PENYELENGGARAAN KEAGENAN KAPAL | 9 |
| A. Jenis-Jenis Agen..... | 10 |
| B. Pengusahaan Keagenan Kapal | 11 |
| C. Hak dan Kewajiban | 13 |
| D. Tata Cara Pelaporan Kegiatan Keagenan Kapal | 14 |
| E. Tata Cara Pengenaan Sanksi Administratif | 17 |
| BAB III | |
| LAYANAN JASA KEAGENAN KAPAL DI PELABUHAN | 19 |
| A. Proses Layanan Masuk Kapal (<i>Clearance In</i>) | 20 |
| B. Proses <i>Clearance Out</i> (Keluar) | 21 |
| C. Pengurusan Dokumen Kedatangan Kapal..... | 21 |
| D. Proses Persiapan Keberangkatan Kapal | 23 |
| E. Layanan Logistik Dan Bongkar Muat Kargo..... | 28 |
| F. Koordinasi Bongkar Muat Barang | 32 |
| G. Penyediaan Fasilitas Penunjang (Bahan Bakar,Air, dan Lain-Lain) | 35 |

BAB IV

PERAN JASA KEAGENAN KAPAL DALAM EFISIENSI

| | |
|---|-----------|
| WAKTU PELAYANAN | 38 |
| A. Pengelolaan Waktu oleh Agen Kapal | 38 |
| B. Optimalisasi Proses Administratif dan Prosedur Pelabuhan..... | 45 |
| C. Pengelolaan Waktu Berlabuh dan Pemrosesan Cepat..... | 47 |
| D. Efisiensi Penggunaan Sumber Daya dan Biaya | 47 |
| E. Pengelolaan Logistik yang Efektif..... | 50 |
| F. Pengurangan Biaya Operasional Kapal melalui Jasa Keagenan..... | 53 |
| G. Implementasi Efisiensi Operasional dengan Agen Kapal di Pelabuhan Palembang | 53 |
| H. Dampak Jasa Keagenan Terhadap Peningkatan Kinerja Pelabuhan..... | 63 |

BAB V

TANTANGAN DAN PELUANG JASA KEAGENAN

| | |
|---|-----------|
| KAPAL..... | 66 |
| A. Tantangan Operasional di Pelabuhan..... | 67 |
| B. Tantangan Teknologi dan Digitalisasi | 71 |
| C. Peluang Pertumbuhan Industri Keagenan Kapal | 72 |
| D. Inovasi dan Teknologi Digital dalam Keagenan Kapal | 75 |

BAB VI

RENCANA PENGEMBANGAN LAYANAN KEAGENAN

| | |
|--|----|
| A. Prospek Masa Depan Jasa Keagenan Kapal | 84 |
| B. Inovasi yang Diperlukan untuk Keagenan Kapal..... | 85 |
| C. Peluang Transformasi Digital dalam Keagenan..... | 87 |

| | |
|-----------------------|-----------|
| GLOSARIUM..... | 89 |
|-----------------------|-----------|

| | |
|--------------------|------------|
| INDEKS..... | 101 |
|--------------------|------------|

| | |
|-----------------------------|------------|
| DAFTAR PUSTAKA | 105 |
|-----------------------------|------------|

| | |
|-----------------------------|------------|
| TENTANG PENULIS..... | 113 |
|-----------------------------|------------|



DAFTAR GAMBAR

| | | |
|------------|---|----|
| Gambar 1.1 | Jenis dan karakteristik jasa | 1 |
| Gambar 1.2 | Sektor Jasa | 3 |
| Gambar 1.3 | Jumlah Penumpang dan Barang..... | 7 |
| Gambar 3.4 | Tahap Dalam Layanan Logistik Keagenan..... | 29 |
| Gambar 3.5 | Proses Koordinasi Bongkar Muat Barang | 32 |
| Gambar 3.6 | Penyediaan Fasilitas Penunjang..... | 37 |



DAFTAR TABEL

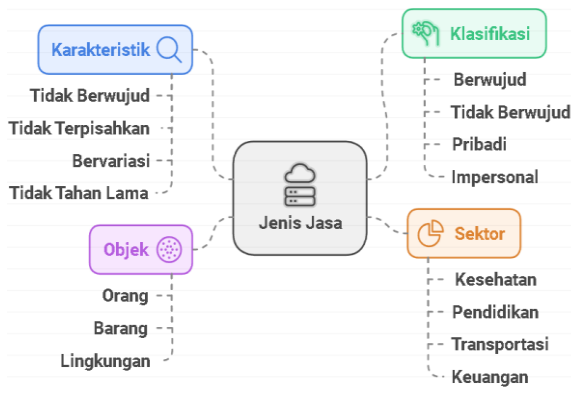
| | | |
|-----------|--|----|
| Tabel 4.1 | Daftar kunjungan kapal di PT. Haluan Segara Line Palembang Januari- Mei..... | 54 |
| Tabel 4.2 | Statistic Deskriptif Standar Deviasi | 56 |
| Table 3.4 | Uji Normalitas Dengan P-P Plot | 59 |
| Table 4.4 | Hasil Uji Linier Sederhana..... | 60 |
| Table 5 | Hasil Uji T..... | 61 |
| Table 4.6 | Hasil Uji Koefisien Derminasi (R Square)..... | 62 |



PENGERTIAN JASA DALAM OPERASI PELABUHAN

A. Pengertian, Karakteristik dan Jenis Jasa

Jasa dapat merupakan aktivitas atau serangkaian aktivitas yang ditawarkan satu pihak kepada pihak lain, tidak menghasilkan kepemilikan fisik atas suatu barang, akan tetapi memberikan kemanfaatan atau pengalaman kepada konsumen. Dalam konteks ini, menurut Mintawati et al., (Mintawati et al., 2023) jasa sering kali melibatkan interaksi langsung antara penyedia jasa dan konsumen, di mana kualitas pelayanan menjadi faktor kunci dalam menentukan kepuasan pelanggan. Indriastuty et al., (Indriastuty et al., 2019), Shogiyanti et.al., (Eka Aprilia Shofiyanti et al., 2023). Jasa memiliki beberapa karakteristik. Berdasarkan obyek, klasifikasi, dan sektor jenis jasa dibedakan beberapa macam, seperti dalam gambar 1.1.



Gambar 1.1 Jenis dan karakteristik jasa

Jasa memiliki beberapa karakteristik , yaitu tidak berwujud, tidak terpisahkan, bervariasi, dan tidak tahan lama. Tidak berwujud, maksudnya jasa tidak dapat dilihat, diraba, atau disimpan. Tidak terpisahkan artinya proses produksi dan konsumsi jasa terjadi secara bersamaan. Variabelnya bervariasi, yaitu tergantung pada penyedia jasa dan konsumen. Jasa tidak tahan lama, karena jasa tidak dapat disimpan untuk kemudian dijual.

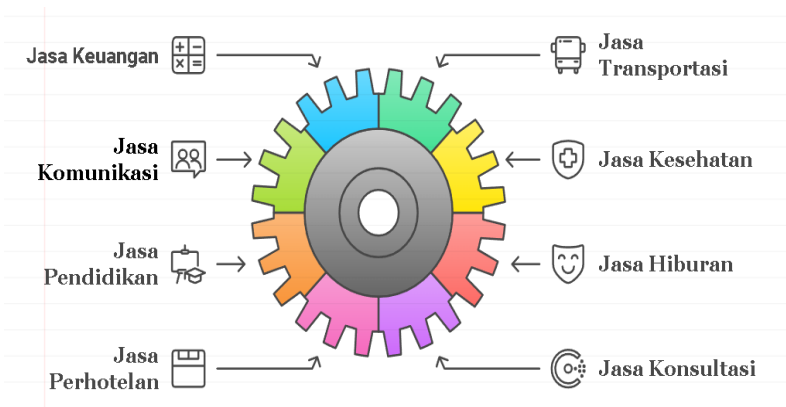
Jasa dapat dibedakan menjadi beberapa kategori berdasarkan karakteristiknya. Pertama, jasa dapat diklasifikasikan sebagai jasa yang bersifat *tangible* (berwujud) dan *intangible* (tidak berwujud). Jasa *tangible* mencakup layanan yang dapat dilihat atau dirasakan secara fisik, seperti jasa pengiriman barang, sedangkan jasa *intangible* mencakup layanan yang tidak dapat dilihat atau dirasakan secara fisik.

Kedua, jasa juga dapat dibedakan berdasarkan sifatnya, yaitu jasa yang bersifat personal dan jasa yang bersifat impersonal. Jasa personal melibatkan interaksi langsung antara penyedia jasa dan konsumen, seperti layanan di restoran atau hotel, sementara jasa impersonal dapat dilakukan tanpa interaksi langsung, seperti layanan online atau aplikasi pemesanan (Al-Ayyubi, 2022), (Sari, 2019).Jasa bersifat personal berdasarkan interaksinya dapat disebut juga dengan jasa langsung atau *face-to-face*, sedangkan jasa bersifat tidak langsung disebut juga jasa tidak langsung atau *remote*.

Ketiga, jasa dapat dibedakan berdasarkan sektor industri, seperti jasa kesehatan, jasa pendidikan, jasa transportasi, dan jasa keuangan. Setiap sektor memiliki karakteristik dan tantangan tersendiri dalam memberikan pelayanan kepada pelanggan. Pentingnya kualitas pelayanan dalam jasa tidak dapat diabaikan. Penelitian menunjukkan bahwa kualitas pelayanan yang baik dapat meningkatkan kepuasan pelanggan, yang pada gilirannya dapat mendorong loyalitas dan rekomendasi dari pelanggan .

Keempat, berdasarkan objek jasa terdiri dari jasa terhadap orang, barang, dan lingkungan. Jasa terhadap orang yaitu jasa yang langsung berhubungan dengan orang, seperti jasa kesehatan,

pendidikan, hiburan, dan perawatan pribadi. Jasa terhadap barang merupakan jasa yang berkaitan dengan pengolahan, perbaikan, atau perawatan barang, misalnya jasa perbaikan kendaraan, jasa laundry, dan jasa perbaikan elektronik. Jasa terhadap lingkungan adalah jasa yang berkaitan dengan pengelolaan lingkungan, seperti jasa pengelolaan sampah, jasa penghijauan, dan jasa pengelolaan air bersih.



Gambar 1.2 Sektor Jasa

1. Jasa Keuangan, mencakup segala bentuk layanan yang berkaitan dengan pengelolaan uang, investasi, dan risiko keuangan, misalnya perbankan, asuransi, investasi.
2. Jasa Transportasi, meliputi layanan yang berkaitan dengan perpindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain menggunakan Kapal, taksi, bus, kereta api, penerbangan, dan lainnya.
3. Jasa Komunikasi, memungkinkan saling bertukar informasi dan berkomunikasi dengan orang lain melalui telepon, internet, televisi, dan sebagainya.
4. Jasa Kesehatan, meliputi layanan yang berkaitan dengan perawatan kesehatan dan pencegahan penyakit misalnya dokter, rumah sakit, apotek.

5. Jasa Pendidikan, meliputi layanan yang berkaitan dengan pembelajaran dan pengembangan keterampilan misalnya sekolah, universitas, kursus.
6. Jasa Hiburan, menyediakan kegiatan yang bertujuan untuk memberikan kesenangan dan relaksasi seperti bioskop, konser musik, pertunjukan.
7. Jasa Perhotelan, menyediakan akomodasi dan layanan lainnya bagi tamu yang bepergian seperti hotel, penginapan.
8. Jasa Konsultasi, memberikan saran dan nasihat kepada individu atau organisasi dalam berbagai bidang contoh bisnis, hukum, psikologi.

Penyedia jasa perlu terus berupaya untuk meningkatkan kualitas pelayanan melalui pelatihan karyawan, pengembangan sistem informasi, dan penerapan teknologi yang tepat. Secara keseluruhan, jasa merupakan komponen penting dalam perekonomian modern, dan pemahaman yang baik tentang karakteristik dan jenis-jenis jasa dapat membantu penyedia jasa untuk lebih efektif dalam memenuhi kebutuhan dan harapan pelanggan.

B. Efisiensi dalam Konteks Operasi Pelabuhan

Efisiensi didefinisikan sebagai kemampuan untuk mencapai produktivitas maksimum sambil meminimalkan upaya atau pengeluaran yang terbuang. Efisiensi ini sangat penting karena dapat mempengaruhi berbagai aspek operasional, termasuk biaya transportasi, waktu tunggu kapal, dan kepuasan pengguna jasa. Dalam operasional pelabuhan, efisiensi sangat penting karena secara langsung mempengaruhi penanganan peti kemas dan daya saing pelabuhan. Sebuah studi menunjukkan inefisiensi di pelabuhan Kamerun, menggarisbawahi perlunya peningkatan praktik operasional untuk meningkatkan daya saing di sub-wilayah Afrika Barat dan Tengah. Balla et al. (2016).

Efisiensi didefinisikan sebagai kemampuan untuk mencapai produktivitas maksimum dengan upaya atau biaya yang terbuang. Dalam ranah logistik pelabuhan, efisiensi sangat penting karena

secara langsung mempengaruhi kualitas infrastruktur, pengiriman layanan, produktivitas peralatan, dan biaya logistik secara keseluruhan. Faktor-faktor ini pada akhirnya mempengaruhi kontribusi ekonomi pelabuhan terhadap PDB suatu negara dan perdagangan internasionalnya (Hounsounou et al., 2021).

Efisiensi, terutama dalam konteks operasi pelabuhan, mengacu pada kemampuan untuk mencapai produktivitas maksimum sekaligus meminimalkan upaya atau biaya yang terbuang. Ini mencakup beberapa faktor seperti efisiensi operasional, biaya pelabuhan, dan kualitas layanan. Secara bersama-sama, elemen-elemen ini meningkatkan daya saing pelabuhan dan perannya sebagai pintu gerbang regional (Kim et al., 2016).

Definisi efisiensi, terutama di pelabuhan, mengacu pada memaksimalkan output (seperti throughput kargo dan waktu penyelesaian kapal) sambil meminimalkan input (seperti waktu, biaya, dan sumber daya). Konsep ini sangat penting untuk mengevaluasi dan meningkatkan kinerja operasi pelabuhan, seperti yang disoroti Mobrouk et al., (Ben Mabrouk et al., 2022). dalam studi tentang efisiensi dan produktivitas pelabuhan komersial Tunisia, menekankan perlunya penilaian dan peningkatan berkelanjutan untuk mendukung perdagangan internasional secara efektif. Pentingnya efisiensi waktu dalam pelayanan di pelabuhan tidak dapat diabaikan. Dalam hal ini, efisiensi waktu menjadi salah satu indikator utama yang menentukan kualitas pelayanan di pelabuhan.

Pentingnya efisiensi waktu dalam pelayanan di pelabuhan dapat dilihat dari beberapa sudut pandang. Pertama, efisiensi waktu yang tinggi dapat mengurangi waktu tunggu kapal, yang merupakan salah satu faktor kunci dalam meningkatkan kepuasan pengguna jasa. Hasil penelitian Andrianto et al., (Andrianto et al., 2017) menyatakan bahwa waktu tunggu yang lama dapat menyebabkan ketidakpuasan dan mengurangi minat pengguna untuk kembali menggunakan jasa pelabuhan tersebut.

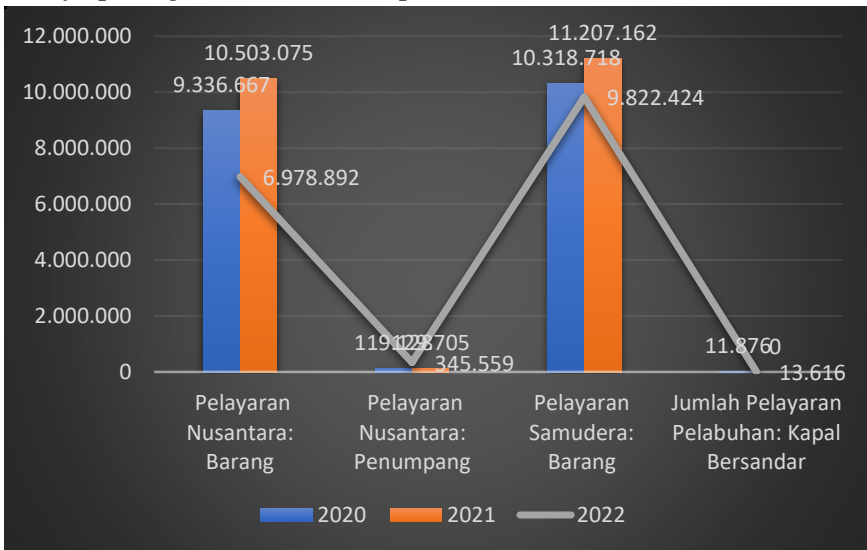
Kedua, efisiensi waktu juga berkontribusi pada pengurangan biaya operasional. Dengan mengoptimalkan waktu pelayanan, pelabuhan dapat mengurangi biaya yang terkait dengan penggunaan sumber daya, seperti tenaga kerja dan peralatan. Sebagai contoh, penelitian Susetyo et al., (Susetyo et al., 2019) menunjukkan bahwa pengelolaan waktu yang baik dalam proses bongkar muat dapat mengurangi antrian kapal dan biaya yang harus dikeluarkan. Hal ini sejalan dengan temuan yang menunjukkan bahwa penerapan teknologi informasi dalam manajemen pelabuhan dapat meningkatkan efisiensi operasional dan mengurangi waktu yang dibutuhkan untuk menyelesaikan proses pelayanan (Indraprakoso & Haripin, 2023).

Ketiga, efisiensi waktu dalam pelayanan pelabuhan juga berpengaruh pada daya saing pelabuhan itu sendiri. Pelabuhan yang mampu memberikan pelayanan cepat dan efisien akan lebih menarik bagi pengguna jasa, sehingga dapat meningkatkan jumlah kunjungan kapal dan volume barang yang ditangani. Penelitian Sumarwanto et al., (Sumarwanto et al., 2024) menunjukkan bahwa pelayanan jasa keagenan yang baik berpengaruh positif terhadap kuantitas kedatangan kapal di pelabuhan. Dengan demikian, pelabuhan yang efisien dalam waktu pelayanan akan memiliki posisi yang lebih baik dalam persaingan dengan pelabuhan lain. Oleh karena itu, penting bagi pengelola pelabuhan untuk terus melakukan evaluasi dan perbaikan dalam sistem pelayanan untuk mencapai efisiensi yang lebih tinggi.

C. Jumlah Penumpang dan Barang yang Diangkut Melalui Pelabuhan Tanjung Priok Menurut Jenis Pelayanan dan Jasa Pelayanan Pelabuhan

Tanjung Priok merupakan Pelabuhan terbesar dan sibuk di Indonesia. Banyaknya kapal di Pelabuhan membutuhkan pelayanan jasa yang cepat. Termasuk peran dari agen pelayanan sangat penting. Data mengenai penumpang, barang yang diangkut di Tanjung Priok 2020-2022 sebagai berikut. Dari grafik 1.1 terlihat bahwa fluktuasi

jumlah Penumpang mengalami fluktuasi yang cukup signifikan dari tahun ke tahun. Terdapat penurunan yang cukup tajam pada tahun 2021, terutama untuk pelayaran Nusantara, namun kemudian mengalami peningkatan kembali pada tahun 2022. Dominasi Angkutan Barang secara keseluruhan, angkutan barang memiliki volume yang jauh lebih besar dibandingkan dengan angkutan penumpang. Hal ini menunjukkan bahwa Pelabuhan Tanjung Priok lebih dominan sebagai pusat perdagangan daripada pusat transportasi penumpang. Peningkatan Jumlah Kapal Bersandar di Pelabuhan Tanjung Priok cenderung meningkat dari tahun ke tahun, meskipun terdapat sedikit penurunan pada tahun 2021. Hal ini mengindikasikan adanya peningkatan aktivitas di pelabuhan.



Gambar 1.3 Jumlah Penumpang dan Barang

Data ini memberikan gambaran mengenai aktivitas di Pelabuhan Tanjung Priok. Beberapa implikasi yang dapat diambil dari data ini antara lain: Penurunan jumlah penumpang pada tahun 2021 kemungkinan besar dipengaruhi oleh pandemi COVID-19 yang membatasi mobilitas masyarakat. Pelabuhan Tanjung Priok memiliki peran yang sangat penting dalam perekonomian Indonesia, terutama

dalam sektor perdagangan. Potensi Pertumbuhan: Peningkatan jumlah kapal yang bersandar dan volume angkutan barang menunjukkan potensi pertumbuhan yang baik untuk Pelabuhan Tanjung Priok di masa depan. Agen kapal dituntut dapat memberikan pelayanan yang lebih baik, meningkatkan efisiensi operasional pelabuhan, dan berkontribusi pada kelancaran arus perdagangan.



PENYELENGGARAAN KEAGENAN KAPAL

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia PM 65 Pasal 2 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan dan Penyelenggaraan Keagenan Pelayaran, Keagenan Pelayaran adalah jasa yang disediakan untuk mewakili perusahaan pelayaran dalam negeri dan/atau asing selama berada di Indonesia. Usaha keagenan pelayaran adalah perusahaan yang mengelola kepentingan kapal perusahaan pelayaran nasional dan/atau perusahaan pelayaran asing yang berlokasi di Indonesia (Permenhub, 2016).

Pelaporan secara tertulis rencana dan realisasi kedatangan dan keberangkatan kapal yang diageninya kepada direktur Jenderal, penyerahan dokumen kapal kepada syahbandar utama, otoritas pelabuhan utama, kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan, atau unit penyelenggara pelabuhan setempat serta instansi pemerintah terkait lainnya, pengurusan jasa-jasa kepelabuhanan yang diperlukan oleh kapal tersebut.

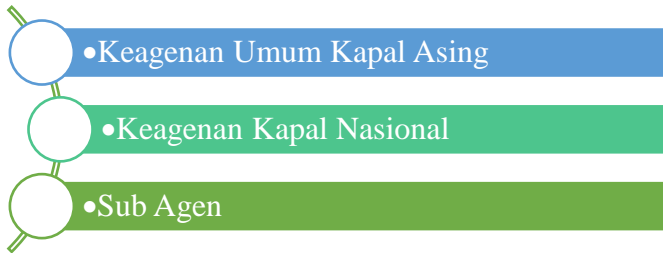
Penunjukan Perusahaan Bongkar Muat (Pbm) untuk kepentingan pemilik kapal. penyelesaian dokumen kapal yang habis masa berlakunya atas beban pemilik kapal. pemungutan uang tambang (freight) atas perintah pemilik kapal. pembukuan dan pencarian muatan (canoassing). penerbitan konosemen (*bill of lading*) untuk dan atas nama pemilik kapal. penyelesaian tagihan (disbursement) atas nama pemilik kapal. penyelesaian pengisian bunker bahan bakar

minyak, air tawar, dan provision sesuai permintaan kapal. pemberian informasi yang diperlukan oleh pemilik kapal (Wagian, 2023).

A. Jenis-Jenis Agen

Keagenan kapal hubungan hukum antara dua pihak, di mana salah satu pihak (agen) bertindak sebagai perwakilan dari pihak lainnya (principal) untuk mengurus segala kepentingan kapal selama berada di suatu pelabuhan atau wilayah tertentu. Agen kapal biasanya merupakan perusahaan yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran untuk mewakili kepentingan kapal di suatu negara atau wilayah (Beno et al., 2022)

Jenis Keagenan Kapal Meliputi:



Gambar 2.1 Jenis-Jenis Agen

1. Keagenan Umum Kapal Asing.
Angkutan laut asing yang melakukan kegiatan angkutan laut ke dan dari pelabuhan atau terminal khusus yang terbuka bagi perdagangan luar negeri wajib menunjuk perusahaan nasional keagenan kapal atau perusahaan angkutan laut nasional sebagai agen umum.
2. Keagenan Kapal Nasional.
Perusahaan nasional keagenan kapal atau perusahaan angkutan laut nasional yang ditunjuk sebagai agen umum yang tidak memiliki kantor cabang di pelabuhan atau terminal khusus tertentu yang terbuka bagi perdagangan luar negeri, dapat menunjuk perusahaan nasional keagenan kapal definisi dan fungsi keagenan kapal atau perusahaan angkutan laut nasional yang berada di pelabuhan atau terminal khusus tertentu yang terbuka bagi perdagangan luar negeri sebagai sub agen.

3. Sub Agen mengurus kepentingan kapal asing yang diageni oleh perusahaan nasional keagenan kapal atau perusahaan angkutan laut nasional selama berada di pelabuhan atau terminal khusus tertentu yang terbuka bagi perdagangan luar negeri.

B. Pengusahaan Keagenan Kapal

1. Persyaratan Perizinan Usaha

- a. Perusahaan nasional keagenan kapal yang didirikan khusus nutuk usaha keagenan kapal, wajib memiliki izin usaha yang diberikan oleh Direktur Jenderal.
- b. Perusahaan nasional keagenan kapal oleh warga negara Indonesia.
- c. Izin usaha diberikan setelah memenuhi persyaratan.
- d. Memiliki akta pendirian perusahaan yang disahkan oleh Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia
- e. Memiliki nomor pokok wajib pajak (NPWP) perusahaan.
- f. Memiliki modal usaha.
- g. Memiliki penanggung jawab perusahaan yang dibuktikan dengan ktp penanggung jawab.
- h. Memiliki sertifikat kepemilikan gedung kantor sendiri atau bukti sewa gedung minimal 2 (dua) tahun serta memiliki sarana dan prasarana internet.memiliki surat keterangan domisili perusahaan yang telah dilegalisir.
- i. Memiliki tenaga ahli yang dibuktikan dengan salinan sertifikat kompetensi sebagaimana dipersyaratkan yang telah dilegalisir.
- j. Referensi bank nasional atau bank swasta nasional yang memiliki aset paling sedikit rp. 50.000.000.000.000,- (lima puluh triliun rupiah).
- k. Modal usaha berupa modal dasar paling sedikit rp. 6.000.000.000 (enam miliar rupiah) dan modal disetor paling sedikit rp. 1.500.000.000 (satu miliar lima ratus juta rupiah).

Tenaga Ahli adalah paling sedikit 1 (satu) orang Tenaga Ahli Ketatalaksanaan Angkutan Laut Dan Kepelabiihan Berijazah Minimal D-Iv (Diploma Empat) atau Tenaga Ahli Nautika (Ant Iii) atau Tenaga Ahli Teknik (Att Iii) Atau S-1 (Sarjana Strata Satu) Manajemen Transportasi Laut dengan pengalaman kerja paling sedikit 2 (dua) tahun yang dibuktikan dengan surat keterangan dari perusahaan pelayaran.peran agen kapal di industri maritim.

2. Tata Cara Pemberian Izin Usaha

- a. Untuk memperoleh izin usaha keagenan kapal, badan usaha mengajukan permohonan kepada Direktur Jenderal yang tidak terpisahkan dari peraturan menteri .
- b. Berdasarkan permohonan Direktur Jenderal melakukan penelitian atas persyaratan permohonan izin usaha keagenan kapal dalam jangka waktu paling lama 7 (tujuh) hari kerja sejak diterima permohonan secara lengkap.
- c. Apabila berdasarkan hasil penelitian persyaratan belum terpenuhi, Direktur Jenderal mengembalikan permohonan secara tertulis kepada pemohon untuk melengkapi persyaratan, yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari peraturan menteri .
- d. Permohonan yang dikembalikan dapat diajukan kembali kepada Direktur Jenderal setelah permohonan dilengkapi.
- e. Apabila hasil penelitian persyaratan, telah terpenuhi, Direktur Jenderal menerbitkan izin usaha keagenan kapal yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari peraturan menteri.
- f. Izin usaha keagenan kapal berlaku selama perusahaan nasional keagenan kapal masih menjalankan kegiatan usahanya dan dievaluasi setiap 2 (dua) tahun sekali oleh Direktur Jenderal (Lesmini et al., 2022).

C. Hak dan Kewajiban

1. Hak Perusahaan Keagenan Kapal

Perusahaan keagenan kapal berhak menerima pembayaran (agency fee) dari pemilik kapal sesuai dengan kesepakatan. Struktur tarif pembayaran (agency fee) merupakan kerangka tarif dengan mempertimbangkan.

- a. Jenis barang dan ukuran kapal.
- b. Volume dan berat barang.
- c. Bentuk kemasan.
- d. Jenis pelayanan.
- e. Pelabuhan tujuan.
- f. Waktu tunggu di pelabuhan (port stay).

2. Kewajiban Perusahaan Keagenan Kapal

Perusahaan Keagenan Kapal Yang Telah Mendapat Izin Usaha Wajib:

- a. Melaksanakan ketentuan yang telah ditetapkan dalam izin usahanya.
- b. Melakukan kegiatan operasional secara terus menerus paling lama 3 (tiga) bulan setelah izin usaha diterbitkan,
- c. Mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pelayaran dan ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.
- d. Menyampaikan laporan bulanan secara tertulis kepada pemberi izin.
- e. Melaporkan secara tertulis apabila terjadi perubahan penanggung jawab dan/atau pemilik perusahaan dan/atau domisili perusahaan kepada pemberi izin.
- f. Melaporkan secara tertulis setiap pembukaan kantor cabang.

Perusahaan nasional keagenan kapal bertanggung jawab terhadap kapal asing yang diageninya selama berada di Indonesia. Perusahaan nasional keagenan kapal bertanggung jawab terhadap kapal bendera nasional yang diageninya selama berada di Indonesia (Moniung, 2015).

D. Tata Cara Pelaporan Kegiatan Keagenan Kapal

Perusahaan angkutan laut asing yang mengoperasikan kapalnya ke dan dari pelabuhan atau terminal khusus yang terbuka bagi perdagangan luar negeri secara tetap dan teratur, wajib menyampaikan pemberitahuan tertulis mengenai rencana pengoperasian kapal dan realisasi kapal yang telah dioperasikan secara tetap dan teratur kepada Direktur Jenderal yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari peraturan menteri ini dengan melampirkan:

1. Nama kapal yang melayani trayek tetap dan teratur.
2. Nama terminal khusus yang terbuka bagi perdagangan luar negeri dan pelabuhan yang akan disinggahi dengan jadwal tetap dan teratur dalam jangka waktu paling sedikit 6 (enam) Bulan sesuai jadwal pelayaran.
3. Realisasi pengoperasian kapal paling sedikit 6 (enam) bulan sesuai jadwal pelayaran.

Pemberitahuan tertulis oleh perusahaan angkutan laut asing yang mengoperasikan kapalnya ke dan dari pelabuhan atau terminal khusus yang terbuka bagi perdagangari luar negeri, wajib dilakukan melalui agen umum di Indonesia yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing. Jika berdasarkan hasil penelitian persyaratan pemberitahuan tertulis telah terpenuhi, Direktur Jenderal menerbitkan jawaban status liner terhadap pemberitahuan yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari peraturan menteri ini. Perusahaan angkutan laut asing yang tidak melaksanakan kewajibannya kapal yang dioperasikan dikenai sanksi tidak diberikan pelayanan status liner di pelabuhan atau terminal khusus.

Perusahaan angkutan laut asing melalui perusahaan nasional keagenan kapal atau perusahaan angkutan laut nasional yang ditunjuknya sebagai agen umum, wajib menyampaikan pemberitahuan secara tertulis setiap rencana kegiatan kapal asing yang akan dioperasikan dan realisasi kegiatan kapal yang telah dioperasikan secara tidak tetap dan teratur (Pemberitahuan Keagenan Kapal Asing/PKKA) kepada Direktur Jenderal yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari peraturan menteri.

- a. Pemberitahuan secara tertulis paling sedikit memuat:
- b. Nama kapal
- c. Bendera dan ukuran kapal
- d. Nama pelabuhan yang akan disinggahi
- e. Surat penunjukan keagenan umum
- f. Rencana waktu kedatangan dan keberangkatan kapal
- g. Jenis muatan dan volume bongkar muat
- h. Daftar awak kapal (crew list).

Apabila hasil penelitian persyaratan pemberitahuan tertulis Direktur Jenderal menerbitkan jawaban terhadap pemberitahuan tertulis merupakan bagian tidak terpisahkan dari peraturan menteri. Perusahaan angkutan laut asing dan/atau perusahaan nasional keagenan kapal atau perusahaan angkutan laut nasional yang ditunjuk sebagai agen umum yang tidak melaksanakan kewajibannya kapal yang dioperasikan atau diageninya dikenai sanksi tidak diberikan pelayanan di pelabuhan atau terminal khusus.

Perusahaan nasional keagenan kapal dan perusahaan angkutan laut nasional yang ditunjuk sebagai agen umum, wajib menyampaikan:

- 1) Laporan Pemberitahuan Umum Kedatangan dan Keberangkatan Kapal (LK3) yang diageninya kepada Otoritas Pelabuhan Utama, Kantor Pelabuhan Batam, Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, atau unit penyelenggara pelabuhan setempat.
- 2) Laporan bulanan kegiatan kunjungan kapal yang diageninya kepada Otoritas Pelabuhan Utama, Kantor Pelabuhan Batam, Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan, atau unit penyelenggara pelabuhan setempat paling lambat dalam jangka waktu 14 (empat belas) hari pada bulan berikutnya yang merupakan rekapitulasi dari laporan kedatangan dan keberangkatan kapal (Lk3).
- 3) Laporan Realisasi Perjalanan Kapal «Uoyage Report» yang diageninya kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut melalui Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Laut, kapal-kapal dengan trayek tetap dan teratur atau liner paling lambat dalam jangka waktu 14 (empat belas) hari sejak kapal tersebut menyelesaikan 1

(satu} perjalanan (rouiid voyage), sedangkan bagi kapal- kapal dengan trayek tidak tetap dan tidak teratur atau tramper setiap 3 (tiga) bulan.

- 4) Laporan Tahunan kegiatan perusahaan kepada Direktur Jenderal, paling lambat tanggal 31 maret pada tahun berjalan yang merupakan rekapitulasi dari perjalanan kapal (uoyage report).

Untuk menunjang peningkatan pelayanan terhadap keagenan kapal yang diageninya, perusahaan nasional keagenan kapal yang telah memiliki izin usaha dapat membuka kantor cabang perusahaan di pelabuhan atau terminal khusus di Indonesia. Kantor cabang perusahaan nasional keagenan kapal merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari kantor pusatnya. Pembukaan kantor cabang perusahaan nasional keagenan kapal dilakukan dengan mempertimbangkan:

1. Keseimbangan antara permintaan dengan penyediaan pelayanan jasa kapal di pelabuhan atau terminal khusus tertentu.
2. Dapat mungkin memberi peluang dan kesempatan kerja bagi penduduk setempat.
3. Mentaati peraturan daerah setempat.

Pembukaan Kantor Cabang dilaporkan kepada Direktur Jenderal dengan tembusan kepada Penyelenggara Pelabuhan setempat serta instansi pemerintah terkait lainnya dengan dilampiri.

1. Surat izin usaha keagenan kapal
2. Surat keterangan domisili kantor cabang perusahaan yang dikeluarkan oleh instansi yang berwenang.
3. Surat keputusan pengangkatan kepala cabang.
4. Surat keterangan kepemilikan gedung kantor sendiri atau bukti sewa gedung minimal 1 (satu) tahun serta memiliki sarana dan prasarana internet.
5. Memiliki Tenaga Ahli sekurang-kurangnya 1 (satu) orang bersertifikat yang dibuktikan dengan salinan sertifikat kompetensi yang telah dilegalisir.

Tenaga Ahli adalah Tenaga Ahli Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Berijazah Minimal D-IV (Diploma Empat) Atau Tenaga Ahli Nautika (Ant III) atau Tenaga Ahli Teknik (ATT III) Atau S-1 (Sarjana Strata Satu) Manajemen Transportasi Laut dengan pengalaman kerja paling sedikit 2 (dua) tahun yang dibuktikan dengan surat keterangan dari perusahaan pelayaran. Apabila hasil penelitian persyaratan telah terpenuhi, Direktur Jenderal menerbitkan surat keterangan terhadap permohonan pembukaan kantor cabang. menyampaikan laporan secara tertulis Kegiatan Kantor Cabang kepada pemberi izin (Lilis et al., 2022).

E. Tata Cara Pengenaan Sanksi Administratif

1. Perusahaan Keagenan Kapal yang telah mendapatkan izin usaha keagenan kapal yang melanggar ketentuan dapat dikenai sanksi administratif (Panambunan, 2016). Sanksi administratif dapat berupa:
 - a. Peringatan tertulis
 - b. Pembekuan izin
 - c. Pencabutan izin.
 - d. Dikenai oleh Direktur Jenderal.
2. Sanksi administratif berupa peringatan tertulis dikenai sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut dalam jangka waktu masing-masing 30 (tiga puluh) hari kalender yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari peraturan menteri ini. dalam hal pemegang izin tidak melaksanakan kewajibannya setelah jangka waktu peringatan tertulis ketiga berakhir, dikenai sanksi administratif berupa pembekuan izin.
3. Pembekuan izin dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) hari kalender yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri.
4. Izin dicabut apabila pemegang izin tidak melaksanakan kewajibannya setelah jangka waktu pembekuan izin.

Izin usaha keagenan kapal dapat dicabut tanpa melalui proses peringatan dan pembekuan izin usaha, dalam hal perusahaan yang bersangkutan:

- a. melakukan kegiatan yang dapat membahayakan keamanan negara berdasarkan keputusan dari instansi yang berwenang.
- b. Perusahaan menyatakan membubarkan diri atau jatuh pailit berdasarkan keputusan dari instansi yang berwenang.
- c. Memperoleh izin usaha secara tidak sah
- d. Tidak melaksanakan kegiatan usahanya dengan nyata selama 1 (satu) tahun berturut-turut.



LAYANAN JASA KEAGENAN KAPAL DI PELABUHAN

Jasa keagenan kapal merupakan tulang punggung kelancaran operasional kapal di Pelabuhan. Sebagai perwakilan pemilik kapal, agen kapal bertanggung jawab atas berbagai aktivitas yang kompleks dan membutuhkan keahlian khusus. Pengurusan dokumen adalah salah satu tugas utama agen kapal. Mulai dari perizinan berlabuh, manifest muatan, hingga dokumen imigrasi kru, semua harus diurus dengan cermat untuk menghindari penundaan. Koordinasi kargo juga menjadi fokus utama. Agen kapal akan mengatur jadwal bongkar muat, memastikan keamanan barang, dan menyelesaikan segala permasalahan terkait kargo (Sianipar & Ginting, 2024).

Pelayanan kru tidak kalah penting. Agen kapal bertanggung jawab menyediakan akomodasi yang layak, transportasi darat, dan bahkan bantuan medis jika diperlukan. Layanan **logistik** meliputi pengadaan berbagai kebutuhan kapal seperti bahan bakar, air bersih, makanan, dan suku cadang. Perawatan dan reparasi kapal juga seringkali dilakukan saat kapal bersandar. Agen kapal akan mencarikan bengkel atau penyedia layanan yang terpercaya untuk melakukan perbaikan. Dalam situasi darurat, agen kapal harus siap memberikan bantuan **segera**. Ini bisa berupa evakuasi kru, penanganan kecelakaan, atau koordinasi dengan pihak berwenang.

Terakhir, agen kapal berperan sebagai penasihat local, memiliki pengetahuan mendalam tentang peraturan setempat, kondisi cuaca, dan fasilitas pelabuhan, sehingga dapat memberikan informasi yang akurat kepada pemilik kapal (Ginting et al., 2022).

A. Proses Layanan Masuk Kapal (*Clearance In*)

Ketika sebuah kapal hendak memasuki suatu pelabuhan, maka kapal tersebut harus melalui proses clearance in. Proses ini merupakan serangkaian prosedur administratif dan fisik yang bertujuan untuk memastikan bahwa kapal tersebut memenuhi semua persyaratan yang telah ditetapkan oleh otoritas pelabuhan dan negara setempat. Berikut adalah tahapan umum dalam proses *clearance in*:



Gambar 3.1 Tahapan Umum Dalam Proses Clearance Out

1. Pemberitahuan Kedatangan, kapal akan menginformasikan kepada agen pelayaran mengenai waktu kedatangan yang diperkirakan. Informasi ini sangat penting untuk mempersiapkan segala sesuatunya, mulai dari persiapan dermaga hingga pemeriksaan dokumen.
2. Dokumen Kedatangan, dokumen yang diajukan oleh agen kapal harus lengkap dan akurat. Dokumen-dokumen ini akan diverifikasi oleh otoritas pelabuhan untuk memastikan bahwa kapal memenuhi semua persyaratan yang berlaku.
3. Inspeksi Pelabuhan, inspeksi dilakukan untuk memeriksa kondisi kapal, muatan, dan kelengkapan dokumen. Petugas pelabuhan juga akan memeriksa apakah kapal memenuhi standar keselamatan dan lingkungan.
4. Penyelesaian Pajak dan Biaya, biaya yang harus dibayarkan meliputi biaya tambat, biaya pelayanan, bea masuk (jika ada), dan

pajak lainnya. Pembayaran ini biasanya dilakukan sebelum kapal diizinkan untuk beroperasi.

5. Izin Berlabuh, setelah semua persyaratan terpenuhi, kapal akan diberikan izin untuk berlabuh di dermaga yang telah ditentukan (Bellin Fattah et al., 2022).

B. Proses *Clearance Out* (Keluar)

Setelah selesai melakukan kegiatan bongkar muat atau pengisian muatan, kapal dapat mengajukan permohonan untuk meninggalkan pelabuhan. Proses *clearance out* pada dasarnya merupakan kebalikan dari proses *clearance in*. Tahapan umum dalam proses *clearance out* adalah:

1. Permohonan *Clearance*, Agen kapal mengajukan permohonan *clearance* keluar beberapa waktu sebelum kapal dijadwalkan berlayar.
2. Dokumen Keluar, dokumen yang diajukan harus diperbarui, terutama manifest kargo. Ini untuk memastikan bahwa tidak ada barang yang tertinggal di kapal.
3. Inspeksi Akhir, inspeksi terakhir dilakukan untuk memastikan bahwa kapal dalam kondisi siap berlayar dan tidak ada barang ilegal yang dibawa.
4. Pembayaran Biaya, semua biaya yang belum terbayar harus diselesaikan sebelum kapal diizinkan berlayar.
5. Penerimaan *Clearance*, setelah semua prosedur selesai, kapal akan menerima izin untuk berlayar (Bellin Fattah et al., 2022).

C. Pengurusan Dokumen Kedatangan Kapal

Serangkaian proses administratif yang harus dilalui oleh sebuah kapal saat tiba di suatu pelabuhan. Tujuan utama dari proses ini adalah untuk memastikan bahwa kapal tersebut memenuhi semua persyaratan yang telah ditetapkan oleh otoritas pelabuhan dan negara setempat, baik dari segi keamanan, kesehatan, maupun keimigrasian. Tahapan Umum Pengurusan Dokumen Kedatangan Kapal:



Gambar 3.2 Tahapan Umum Pengurusan Dokumen Kedatangan Kapal

1. Dokumen Perizinan

Dokumen perizinan merupakan serangkaian surat-surat resmi yang diperlukan oleh suatu individu atau badan usaha untuk melakukan kegiatan tertentu yang telah diatur oleh peraturan perundang-undangan. Dokumen ini berfungsi sebagai bukti bahwa pihak yang bersangkutan telah memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh pemerintah dan memiliki legalitas untuk menjalankan aktivitasnya. Adapun dokumen yang di urus oleh keagenan sebagai berikut :

- a. Sijil Pendaftaran, dokumen resmi yang membuktikan kepemilikan kapal dan identitasnya.
- b. Sijil Keselamatan, menjamin bahwa kapal memenuhi standar keselamatan yang telah ditetapkan, termasuk peralatan keselamatan, stabilitas kapal, dan prosedur evakuasi.
- c. Sijil Pengoperasian memberikan izin kepada kapal untuk beroperasi di wilayah tertentu dan jenis layanan tertentu.
- d. Sertifikat Klasifikasi, diterbitkan oleh lembaga klasifikasi, sertifikat ini mengkonfirmasi bahwa desain, konstruksi, dan pemeliharaan kapal sesuai dengan standar yang telah ditetapkan.
- e. Izin Berlayar, dokumen yang diberikan oleh otoritas pelabuhan yang mengizinkan kapal untuk berlayar (Widyanto et al., 2023).

2. Dokumen Kargo

Dokumen kargo kapal adalah sekumpulan dokumen yang berisi informasi lengkap mengenai muatan kapal, mulai dari jenis barang, jumlah, berat, hingga tujuan pengiriman. Dokumen-dokumen ini tidak hanya berfungsi sebagai bukti pengiriman, tetapi

juga sebagai alat untuk mengontrol dan melacak pergerakan barang selama dalam perjalanan.

- a. Bill of Lading (B/L) Bukti penerimaan muatan oleh pengangkut dan kontrak pengangkutan.
 - b. Manifest daftar lengkap muatan yang terdapat di dalam kapal.
 - c. Surat Keterangan Asal dokumen yang menyatakan negara asal barang.
 - d. Surat Izin Impor/Ekspor, dokumen yang diperlukan untuk mengimpor atau mengekspor barang.
3. Dokumen Kewarganegaraan
- a. Invoice tagihan untuk layanan atau barang yang diberikan.
 - b. Surat Jalan, dokumen yang menyertai pengiriman barang.
 - c. Laporan keuangan, laporan yang merinci pendapatan dan pengeluaran kapal.
 - d. Pajak kapal/ Bukti pembayaran pajak kapal.
4. Pematuhan Peraturan
- a. SOLAS (*International Convention for the Safety of Life at Sea*) Konvensi internasional yang mengatur standar keselamatan kapal.
 - b. MARPOL (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*) Konvensi internasional yang mengatur pencegahan pencemaran laut oleh kapal.
 - c. ISM Code (*International Safety Management Code*) Kode internasional untuk manajemen keselamatan kapal.
 - d. Peraturan Pelabuhan Peraturan yang berlaku di setiap pelabuhan yang dikunjungi (Paleon et al., 2020).

D. Proses Persiapan Keberangkatan Kapal

Sebelum sebuah kapal dapat berlayar, diperlukan serangkaian persiapan yang sangat detail dan cermat. Hal ini bertujuan untuk memastikan keselamatan seluruh penumpang dan awak kapal, serta kelancaran perjalanan. Berikut adalah tahapan-tahapan yang umumnya dilakukan:

1) Pemeriksaan Kondisi Kapal

a) Inspeksi Fisik

Bagian luar dan dalam kapal diperiksa secara menyeluruh. Mulai dari lambung, anjungan, hingga dek, semuanya harus dipastikan tidak ada kerusakan yang dapat membahayakan pelayaran.

b) Pengecekan Mesin.

Semua mesin utama dan pendukung seperti mesin penggerak, generator, sistem kelistrikan, dan sistem pendingin harus berfungsi dengan baik dan optimal.

c) Sistem Operasi.

Sistem-sistem penting lainnya seperti sistem kemudi, sistem ancara, dan sistem komunikasi internal kapal juga diperiksa untuk memastikan fungsinya.

2) Persiapan Navigasi dan Komunikasi

a) Alat Navigasi.

Semua alat bantu navigasi seperti radar, GPS, kompas, dan sonar harus dikalibrasi dan dipastikan akurat.

b) Alat Komunikasi

Radio VHF, satelit, dan alat komunikasi darurat lainnya harus berfungsi dengan baik untuk menjaga komunikasi dengan daratan dan kapal lain.

c) Peta dan Publikasi Nautika

Peta laut, buku panduan pelayaran, dan informasi terkini tentang kondisi cuaca serta alur pelayaran harus dipersiapkan.

3) Penyediaan Perlengkapan dan Bahan Baku

a) Bahan Bakar Kapal

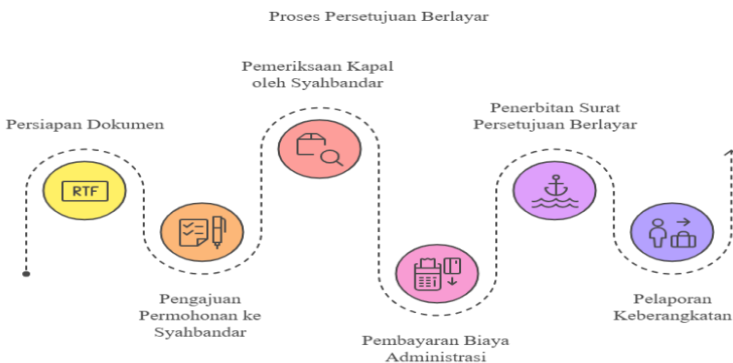
harus diisi bahan bakar secukupnya untuk mencapai tujuan dengan memperhitungkan jarak tempuh dan konsumsi bahan bakar.

b) Bekal Persediaan air bersih, makanan, obat-obatan, dan perlengkapan darurat lainnya

harus disiapkan sesuai dengan jumlah penumpang dan awak kapal serta durasi pelayaran.

- c) Peralatan Keselamatan Semua peralatan keselamatan seperti lifeboat, life raft, jaket pelampung, dan alat pemadam kebakaran harus diperiksa dan dipastikan dalam kondisi siap pakai.
- 4) Pemeriksaan Muatan
- a) Pemuatan Muatan harus dimuat secara seimbang dan aman untuk mencegah kapal menjadi tidak stabil.
 - b) Pengikatan Muatan yang mudah bergeser harus diikat dengan kuat agar tidak menimbulkan bahaya selama pelayaran.
 - c) Dokumentasi Semua dokumen terkait muatan seperti manifest kargo dan bill of lading harus lengkap dan akurat.
- 5) Kesiapan Awak Kapal
- a) Kesehatan Semua awak kapal harus dalam kondisi sehat dan fit untuk bekerja.
 - b) Sertifikasi Awak kapal harus memiliki sertifikat yang sesuai dengan tugasnya masing-masing.
 - c) Latihan Darurat Simulasi keadaan darurat dilakukan secara berkala untuk memastikan semua awak kapal mengetahui prosedur evakuasi dan penanganan darurat.
- 6) Persetujuan Berlayar

Proses pengajuan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) adalah langkah penting untuk memastikan bahwa kapal yang akan berlayar telah memenuhi persyaratan keselamatan dan kelaikan serta sesuai dengan aturan perundangan yang berlaku. Berikut ini adalah tahapan umum pengajuan SPB:



Gambar 3.3 Proses Persetujuan Berlayar

a. Persiapan Dokumen

Persiapan Dokumen adalah tahap awal dan sangat penting dalam proses pengajuan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Pada tahap ini, pemilik kapal atau agen pelayaran wajib mengumpulkan dan menyiapkan semua dokumen yang diperlukan untuk membuktikan bahwa kapal tersebut layak untuk berlayar dan memenuhi semua persyaratan yang ditetapkan oleh peraturan perundang-undangan.

Pemilik atau agen kapal perlu menyiapkan dokumen yang dibutuhkan untuk pengajuan SPB. Dokumen ini biasanya meliputi:

- 1) Surat permohonan SPB dari pemilik atau agen kapal
- 2) Sertifikat keselamatan kapal (seperti sertifikat kelaikan laut, sertifikat mesin, dan sertifikat perlengkapan).
- 3) Daftar Anak Buah Kapal (ABK) beserta sertifikat kelayakan.
- 4) Surat jaminan pelayaran dari perusahaan asuransi, jika diperlukan
- 5) Dokumen muatan (manifest dan surat keterangan dari pelabuhan).
- 6) Surat izin bongkar muat dari pelabuhan tujuan, jika diperlukan.

b. Pengajuan Permohonan ke Kantor Syahbandar

Pengajuan Permohonan ke Kantor Syahbandar adalah proses formal yang dilakukan oleh pemilik kapal atau agen pelayaran untuk meminta izin agar kapal dapat berlayar. Proses ini melibatkan penyerahan dokumen-dokumen yang telah disiapkan kepada Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) setempat.

- 1) Setelah semua dokumen lengkap, pemilik atau agen kapal mengajukan permohonan SPB ke Kantor Syahbandar di pelabuhan tempat kapal akan berangkat.
- 2) Petugas syahbandar akan melakukan verifikasi terhadap dokumen-dokumen tersebut.

c. Pemeriksaan Kapal oleh Syahbandar

Pemeriksaan Kapal oleh Syahbandar adalah suatu proses di mana petugas dari Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) melakukan pemeriksaan secara fisik terhadap kapal sebelum kapal tersebut diberikan izin berlayar.

- 1) Petugas dari kantor syahbandar akan melakukan pemeriksaan fisik terhadap kapal untuk memastikan kelaikan laut, kelengkapan peralatan keselamatan, dan kesesuaian dengan data yang tercantum pada dokumen.
- 2) Pemeriksaan ini meliputi pengecekan kondisi teknis kapal, peralatan keselamatan, muatan, dan jumlah serta kelayakan ABK.

d. Pembayaran Biaya Administrasi

Pembayaran Biaya Administrasi dalam proses pengajuan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) adalah biaya yang harus dibayarkan oleh pemilik kapal atau agen pelayaran kepada Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) sebagai imbalan atas pelayanan yang diberikan dalam proses penerbitan SPB. Biaya ini merupakan salah satu persyaratan yang harus dipenuhi sebelum SPB diterbitkan.

- 1) Biaya Pelayanan Biaya administrasi ini digunakan untuk menutupi biaya operasional KSOP dalam memberikan pelayanan kepada para pengguna jasa kepelabuhanan, termasuk dalam proses penerbitan SPB.
- 2) Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Biaya administrasi yang terkumpul merupakan bagian dari Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) yang digunakan untuk membiayai pembangunan dan pengembangan sektor transportasi laut.

e. Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB)

Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) adalah proses akhir dari serangkaian prosedur yang dilakukan oleh Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) untuk memberikan izin resmi bagi sebuah kapal agar dapat meninggalkan pelabuhan dan melakukan pelayaran.

- 1) Setelah semua proses selesai dan dokumen dinyatakan lengkap serta layak, Kantor Syahbandar akan menerbitkan SPB untuk kapal.
 - 2) SPB ini berlaku sebagai izin resmi kapal untuk berlayar dari pelabuhan asal menuju pelabuhan tujuan.
- f. Pelaporan Keberangkatan

Pelaporan Keberangkatan dalam konteks pelayaran adalah suatu proses di mana nakhoda kapal atau wakilnya melaporkan kepada Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) mengenai rencana keberangkatan kapal dari suatu pelabuhan.

- 1) Setelah SPB diterbitkan, pemilik atau agen kapal wajib melaporkan keberangkatan kapal kepada pihak syahbandar sebelum kapal meninggalkan pelabuhan.
 - 2) SPB ini kemudian harus disimpan dan ditunjukkan kepada pihak berwenang jika diperlukan selama perjalanan.
- 7) Rencana Pelayaran
- a) Jalur Pelayaran Kapten kapal akan menentukan jalur pelayaran yang paling aman dan efisien.
 - b) Estimasi Waktu Waktu tempuh diperkirakan berdasarkan kecepatan kapal dan jarak yang akan ditempuh.
 - c) Cuaca Perkiraan cuaca selama perjalanan akan sangat berpengaruh terhadap keputusan pelayaran.
- 8) Pelepasan Tambat

Setelah semua persiapan selesai dan izin berlayar diperoleh, kapal akan mulai meninggalkan pelabuhan dengan bantuan tugboat atau pandu Pelabuhan (Anwar et al., 2021).

E. Layanan Logistik Dan Bongkar Muat Kargo

Layanan logistik adalah serangkaian aktivitas yang melibatkan perencanaan, pelaksanaan, dan pengendalian aliran barang, jasa, dan informasi dari titik asal hingga titik tujuan. Ini mencakup semua proses yang diperlukan untuk memastikan bahwa barang atau produk sampai ke tangan konsumen secara tepat waktu, dalam kondisi baik,

dan dengan biaya yang efisien. Berikut Tahap Tahap Dalam Layanan Logistik :



Gambar 3.4 Tahap Dalam Layanan Logistik Keagenan

a. Layanan Logistik

Layanan logistik meliputi semua aktivitas yang berkaitan dengan perencanaan, pelaksanaan, dan pengendalian pergerakan barang dari titik asal hingga tujuan akhir. Dalam konteks pengiriman kargo, layanan logistik biasanya mencakup:

1) Pengangkutan

Melibatkan transportasi barang menggunakan berbagai moda, seperti truk, kapal laut, kereta api, atau pesawat udara. Pengangkutan bisa mencakup transportasi darat menuju pelabuhan atau bandara, serta pengiriman internasional atau domestik.

2) Manajemen Gudang (*Warehousing*)

Penyediaan fasilitas penyimpanan barang sebelum atau sesudah proses pengiriman. Fasilitas ini penting untuk memastikan barang tetap aman, terlindungi, dan bisa diakses sesuai dengan kebutuhan pengiriman.

3) Distribusi

Proses pengiriman barang dari gudang atau pelabuhan ke tujuan akhir, seperti pusat distribusi, ritel, atau pelanggan akhir.

4) *Custom Clearance* (Bea Cukai)

Proses administrasi yang diperlukan untuk memastikan bahwa barang yang diimpor atau diekspor mematuhi regulasi bea cukai dan memiliki dokumen yang sah. Layanan ini mencakup pemeriksaan dokumen, pembayaran pajak, serta persetujuan dari otoritas terkait.

5) Manajemen Rantai Pasok (*Supply Chain Management*)

Ini melibatkan koordinasi dari berbagai kegiatan seperti pengadaan bahan baku, produksi, penyimpanan, dan distribusi hingga barang tiba di tujuan akhir.

6) Layanan tambahan

Beberapa penyedia layanan logistik juga menawarkan layanan khusus seperti *packing*, pelabelan, asuransi kargo, dan pengurusan izin untuk barang berbahaya (*dangerous goods*).

b. Layanan Bongkar Muat Kargo (*Stevedoring*)

Bongkar muat kargo adalah proses pemindahan barang dari kapal ke pelabuhan (*unloading*) dan dari pelabuhan ke kapal (*loading*). Ini mencakup serangkaian kegiatan yang memerlukan tenaga kerja, peralatan khusus, dan koordinasi dengan berbagai pihak, seperti operator pelabuhan, agen kargo, dan otoritas pelabuhan. Proses bongkar muat kargo melibatkan beberapa tahapan:

1) *Loading*

Proses memindahkan kargo dari darat ke atas kapal. Barang diangkut dari gudang atau area penyimpanan dan dimuat ke dalam kapal menggunakan alat-alat seperti *crane*, *forklift*, atau *conveyor belt*. Kargo kemudian diatur dan diikat dengan aman (*lashing*) agar tidak bergeser selama pelayaran.

2) *Unloading*

Proses pemindahan kargo dari kapal ke pelabuhan. Barang-barang diturunkan dari kapal menggunakan peralatan yang sama, dan dipindahkan ke area penyimpanan pelabuhan atau langsung ke truk atau kereta untuk didistribusikan

3) *Stowage*

Pengaturan posisi kargo di dalam kapal agar distribusi berat seimbang, memaksimalkan kapasitas, dan memastikan barang tetap aman selama perjalanan.

4) Pemeriksaan dan Dokumentasi

Selama proses bongkar muat, barang-barang biasanya diperiksa untuk memastikan tidak ada kerusakan dan jumlahnya sesuai dengan dokumen pengiriman. Selain itu, dokumen terkait kargo seperti *manifest*, *bill of lading*, dan izin bea cukai diperiksa untuk kelengkapan.

c. Peralatan yang Digunakan dalam Bongkar Muat Kargo

Proses bongkar muat kargo di pelabuhan melibatkan berbagai jenis peralatan khusus yang dirancang untuk efisiensi dan keamanan. Peralatan ini bervariasi tergantung pada jenis kargo yang ditangani, baik itu peti kemas (kontainer), kargo umum (general cargo), atau jenis kargo lainnya.

- a) *Cranes*, alat berat yang digunakan untuk mengangkat kontainer atau barang besar dari kapal ke darat dan sebaliknya.
- b) *Forklifts*, digunakan untuk memindahkan kargo kecil atau menengah di area pelabuhan atau di dalam kapal.
- c) *Reach Stacker*, alat yang digunakan untuk memindahkan kontainer di pelabuhan dan menyusun kontainer di area penyimpanan.
- d) *Conveyor Belts*, digunakan untuk memindahkan kargo dalam jumlah besar seperti biji-bijian atau barang curah.

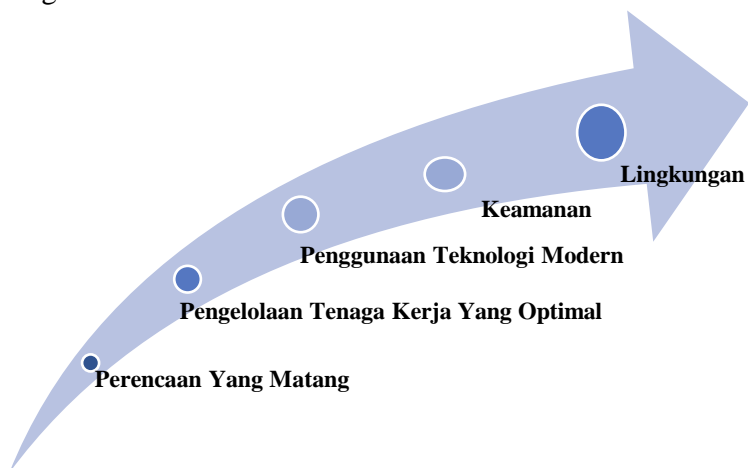
d. Manfaat Layanan Logistik dan Bongkar Muat Kargo

Layanan logistik dan bongkar muat kargo memainkan peran krusial dalam menunjang aktivitas ekonomi global. Kegiatan ini tidak hanya melibatkan perpindahan fisik barang dari satu tempat ke tempat lain, tetapi juga mencakup berbagai proses yang kompleks, mulai dari pengadaan, penyimpanan, hingga distribusi.

- 1) Efisiensi Operasi Memastikan bahwa kargo dapat diangkat dan didistribusikan dengan cepat dan aman dari satu titik ke titik lainnya.
- 2) Penghematan Biaya Manajemen logistik yang baik dapat mengurangi biaya penyimpanan, transportasi, dan distribusi dengan optimalisasi rantai pasok.
- 3) Keamanan Kargo Dengan layanan profesional, kargo dipastikan aman selama transportasi dan bongkar muat, baik dari risiko kerusakan maupun kehilangan.
- 4) Kepatuhan Regulasi Layanan logistik dan bongkar muat yang baik akan membantu memastikan bahwa semua proses berjalan sesuai dengan aturan dan regulasi lokal maupun internasional (Hanrizaldi Bagus Satrio Langgeng et al., 2022).

F. Koordinasi Bongkar Muat Barang

Koordinasi bongkar muat barang merupakan proses yang kompleks dan krusial dalam memastikan kelancaran arus barang dalam rantai pasok. Proses ini melibatkan perencanaan, pengawasan, dan komunikasi yang cermat antara berbagai pihak yang terlibat, mulai dari pemilik barang, perusahaan pelayaran, operator terminal, hingga pihak gudang. Berikut Proses Dalam Koordinasi Bongkar Muat Barang:



Gambar 3.5 Proses Koordinasi Bongkar Muat Barang

a. Perencanaan yang Matang

Perencanaan yang matang dapat didefinisikan sebagai suatu proses yang sistematis dalam menentukan tujuan, strategi, dan langkah-langkah yang diperlukan untuk mencapai tujuan tersebut secara efektif dan efisien

- 1) Analisis Muatan, dengan melakukan analisis terhadap jenis, ukuran, berat, dan karakteristik barang yang akan dibongkar atau dimuat untuk menentukan peralatan dan metode yang paling sesuai.
- 2) Penentuan Prioritas, menetapkan prioritas pembongkaran atau pemuatan berdasarkan urgensi pengiriman, nilai barang, atau faktor lainnya.
- 3) Simulasi Proses, melakukan simulasi proses bongkar muat untuk mengidentifikasi potensi kendala dan mencari solusi yang efektif sebelum pelaksanaan.

b. Pengelolaan Tenaga Kerja yang Optimal

Pengelolaan tenaga kerja yang optimal adalah proses merencanakan, mengorganisasikan, memimpin, dan mengendalikan sumber daya manusia (SDM) dalam suatu organisasi sedemikian rupa sehingga dapat mencapai tujuan organisasi secara efektif dan efisien.

- 1) Pelatihan Berkala, memberikan pelatihan secara berkala kepada tenaga kerja bongkar muat untuk meningkatkan keterampilan dan pengetahuan tentang prosedur kerja yang aman dan efisien.
- 2) Evaluasi Kinerja, melakukan evaluasi kinerja secara berkala untuk mengidentifikasi karyawan yang berpotensi dan memberikan penghargaan yang sesuai.
- 3) Kesehatan dan Keselamatan Kerja, menjamin kesehatan dan keselamatan kerja tenaga kerja dengan menyediakan peralatan pelindung diri yang memadai dan lingkungan kerja yang aman.

c. Penggunaan Teknologi Modern

Penggunaan teknologi modern merujuk pada pemanfaatan alat, sistem, dan proses yang dikembangkan berdasarkan ilmu pengetahuan dan inovasi terbaru untuk menyelesaikan masalah, meningkatkan efisiensi.

- 1) Sistem Informasi Logistik, menerapkan sistem informasi logistik yang terintegrasi untuk mengelola data barang, jadwal, dan sumber daya secara *real-time*.
- 2) Peralatan Otomatisasi, menggunakan peralatan otomatisasi seperti *robotic arm* dan *automated guided vehicle (AGV)* untuk meningkatkan efisiensi dan mengurangi risiko kesalahan manusia.
- 3) Peralatan Otomatisasi, menggunakan peralatan otomatisasi seperti *robotic arm* dan *automated guided vehicle (AGV)* untuk meningkatkan efisiensi dan mengurangi risiko kesalahan manusia.
- 4) *Internet of Things (IoT)*, menerapkan teknologi IoT untuk memantau kondisi barang selama proses bongkar muat dan pengiriman.

d. Keamanan

- 1) Prosedur Keamanan, menetapkan prosedur keamanan yang ketat untuk mencegah pencurian, kerusakan, atau kehilangan barang selama proses bongkar muat.
- 2) Pengawasan CCTV, memasang sistem pengawasan CCTV di area bongkar muat untuk memantau aktivitas dan mendeteksi kejadian yang mencurigakan
- 3) Asuransi Kargo, mengasuransikan barang selama proses transportasi untuk melindungi dari risiko kerugian yang tidak terduga.

e. Lingkungan

- 1) Pengelolaan Limbah, melakukan pengelolaan limbah yang dihasilkan dari proses bongkar muat sesuai dengan peraturan yang berlaku untuk menjaga kelestarian lingkungan.
- 2) Efisiensi Energi, menerapkan langkah-langkah untuk meningkatkan efisiensi penggunaan energi, seperti menggunakan peralatan yang hemat energi dan penerangan yang optimal (Trilaksono & Sudarso, 2021).

G. Penyediaan Fasilitas Penunjang (Bahan Bakar, Air, dan Lain-Lain)

Penyediaan fasilitas penunjang seperti bahan bakar, air, dan kebutuhan logistik lainnya sangat penting dalam mendukung kelancaran operasional, terutama dalam kegiatan bongkar muat dan transportasi logistik. Fasilitas ini memungkinkan kendaraan, peralatan, dan pekerja untuk berfungsi dengan optimal, sehingga proses distribusi berjalan lancar. Berikut adalah beberapa aspek penting dalam penyediaan fasilitas penunjang.

1. Bahan Bakar

- 1) Ketersediaan bahan bakar, memastikan bahan bakar tersedia dalam jumlah yang cukup untuk mendukung operasional, baik untuk kendaraan pengangkut maupun peralatan bongkar muat seperti crane atau forklift.
- 2) Lokasi pengisian bahan bakar, dengan menyediakan tempat pengisian bahan bakar yang strategis dan dekat dengan area operasional untuk menghemat waktu.
- 3) Pengelolaan stok dan pengendalian kualitas, dengan mengelola stok bahan bakar secara berkala serta memastikan kualitas bahan bakar sesuai standar agar mesin dan peralatan tetap awet dan berfungsi optimal.
- 4) Manajemen biaya, yaitu melakukan perencanaan dan pengendalian biaya bahan bakar untuk menekan pengeluaran dan meningkatkan efisiensi.

2. Air Bersih

- 1) Penyediaan air bersih untuk kendaraan dan peralatan, air bersih diperlukan untuk kebutuhan operasional seperti membersihkan kendaraan dan peralatan, yang mendukung pemeliharaan dan memperpanjang masa pakai peralatan.
- 2) Kebutuhan Konsumsi Pekerja, air bersih harus tersedia untuk kebutuhan minum dan kebersihan para pekerja di area bongkar muat.
- 3) Pengelolaan Limbah Air, mengelola limbah air agar tidak mencemari lingkungan kerja atau merusak infrastruktur sekitar.

3. Fasilitas Istirahat dan Kebersihan untuk Pekerja

- 1) Ruang Istirahat dan Ruang Ganti, menyediakan fasilitas istirahat yang memadai bagi pekerja agar dapat beristirahat dan menjaga kondisi fisik untuk bekerja secara maksimal.
- 2) Toilet dan Ruang Cuci, menyediakan toilet, wastafel, dan ruang cuci agar pekerja dapat menjaga kebersihan diri dan kesehatan.
- 3) Kantin atau Area Makan, menyediakan area makan atau kantin di dekat area kerja untuk memudahkan pekerja memenuhi kebutuhan makan

4. Peralatan Keamanan dan Keselamatan

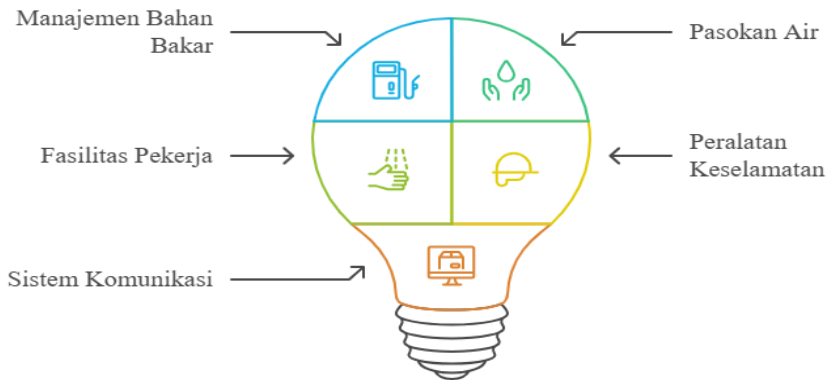
- 1) APD (Alat Pelindung Diri), menyediakan APD seperti helm, sarung tangan, sepatu keselamatan, dan rompi reflektif untuk memastikan keselamatan para pekerja.
- 2) Alat Pemadam Kebakaran dan Sistem P3K, menyediakan alat pemadam kebakaran dan kotak P3K di lokasi strategis untuk penanganan cepat dalam situasi darurat.
- 3) Sistem Pengamanan Lingkungan Kerja, memastikan adanya penerangan yang cukup, tanda-tanda peringatan, dan jalur evakuasi untuk keselamatan semua orang di area kerja.

5. Sarana Komunikasi dan Teknologi Pendukung

- 1) Radio atau Alat Komunikasi, menyediakan alat komunikasi yang handal seperti radio komunikasi atau aplikasi komunikasi digital untuk memudahkan koordinasi antar tim.

- 2) Sistem Pelacakan dan Manajemen Logistik, menyediakan perangkat lunak atau aplikasi manajemen logistik yang memungkinkan pelacakan posisi barang, pemantauan waktu kedatangan, dan pengaturan penjadwalan secara real-time (Kuswandini et al., 2019).

Penyediaan Fasilitas Penunjang



Gambar 3.6 Penyediaan Fasilitas Penunjang



PERAN JASA KEAGENAN KAPAL DALAM EFISIENSI WAKTU PELAYANAN

Agen kapal berperan krusial dalam kelancaran operasional kapal di pelabuhan. Agen bertindak sebagai perantara antara pemilik kapal dan otoritas pelabuhan, mengurus segala izin dan dokumen yang diperlukan. Keahlian agen dapat meminimalisir kendala administratif dan mempercepat proses bongkar muat, sehingga waktu tunggu kapal di pelabuhan dapat ditekan. Selain itu, agen juga dapat membantu negosiasi biaya-biaya pelabuhan untuk mendapatkan tarif yang lebih kompetitif (Tawaris, 2021).

Berkat pengetahuan mendalam mengenai peraturan dan kondisi pelabuhan setempat, agen kapal mampu memastikan kapal beroperasi sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Layanan agen pun sangat beragam, mulai dari pengurusan dokumen hingga penyediaan kebutuhan kapal seperti bahan bakar dan awak. Dengan demikian, pemilik kapal dapat lebih fokus pada aspek bisnis inti, sementara agen mengelola segala hal yang berkaitan dengan operasional kapal di Pelabuhan (MUHAMMAD, 2019).

A. Pengelolaan Waktu oleh Agen Kapal

Pengelolaan waktu merupakan tulang punggung dari operasional agen kapal. Setiap tahap dalam perjalanan sebuah kapal, mulai dari persiapan keberangkatan hingga kedatangan di pelabuhan tujuan, melibatkan serangkaian aktivitas yang harus diselesaikan

dalam tenggat waktu tertentu. Agen kapal bertindak sebagai orchestrator yang mengatur ritme dari semua proses ini. Agen bertanggung jawab untuk menyinkronkan berbagai tugas, seperti pengurusan dokumen, koordinasi dengan otoritas pelabuhan, pengaturan jadwal bongkar muat, dan penyediaan layanan pendukung lainnya (Mutmainah et al., 2019).

Kemampuan agen kapal dalam mengelola waktu secara efektif sangatlah krusial. Penundaan dalam satu proses dapat berdampak domino pada seluruh rangkaian aktivitas, mengakibatkan kerugian finansial dan reputasi bagi pemilik kapal. Oleh karena itu, agen kapal harus memiliki pemahaman yang mendalam tentang jadwal pelayaran, prosedur pelabuhan, dan potensi kendala yang dapat terjadi. Dengan perencanaan yang matang dan pemantauan yang cermat, agen kapal dapat memastikan bahwa setiap tahap operasional berjalan sesuai rencana dan meminimalkan risiko terjadinya keterlambatan. Berikut adalah penjelasan terperinci tentang bagaimana agen kapal mengelola waktu secara efektif (Zurkiyah & Asfiati, 2021).

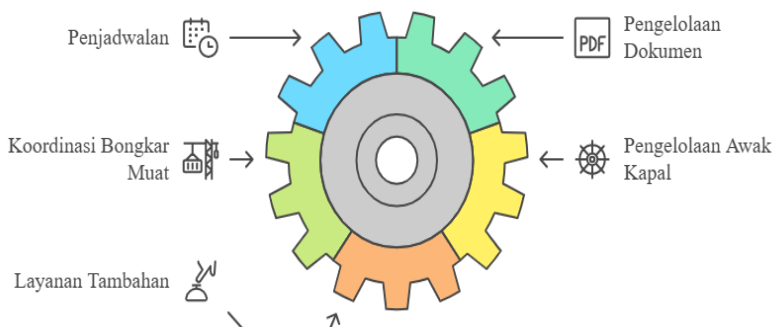
1. Penjadwalan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal

Agen kapal berperan penting dalam merencanakan dan mengoordinasikan jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal di Pelabuhan, berkomunikasi dengan otoritas pelabuhan untuk memastikan ketersediaan dermaga dan slot waktu untuk sandar. Pengelolaan waktu yang tepat dalam hal ini membantu menghindari waktu tunggu yang lama (demurrage) dan memungkinkan kapal berlabuh atau meninggalkan pelabuhan sesuai jadwal (Negara et al., 2023).

- a. Pengelolaan Slot Waktu di Dermaga: Agen harus berkoordinasi dengan pelabuhan untuk mendapatkan waktu sandar yang optimal bagi kapal. Jika ada keterlambatan, agen akan berusaha menegosiasikan ulang jadwal sehingga kapal dapat tetap beroperasi dengan minim gangguan.
- b. Penyesuaian Jadwal Secara Dinamis: Jika ada perubahan tak terduga, agen kapal harus segera berkoordinasi dengan semua pihak terkait untuk menyesuaikan jadwal. Misalnya, jika

terjadi penundaan karena cuaca buruk, agen akan mengatur ulang semua aspek operasional agar kapal tetap dapat berlayar dengan sedikit keterlambatan.

Pengelolaan Waktu oleh Agen Kapal



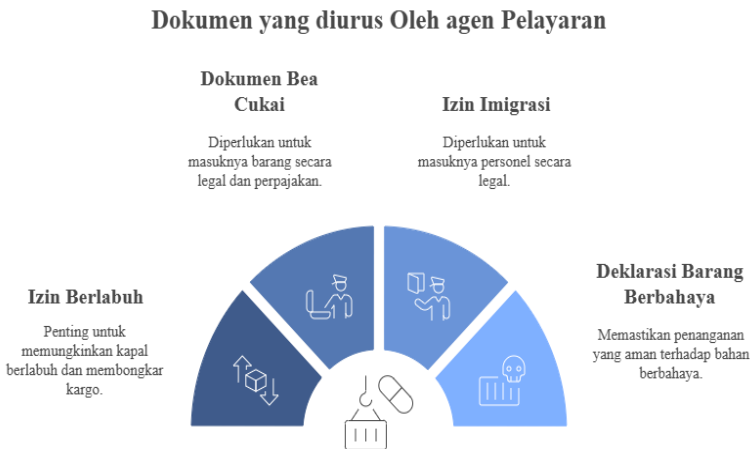
Gambar 4.1 Pengelolaan Waktu Oleh Agen Dalam Divisi Operasional

2. Pengurusan Izin dan Dokumen

Agen kapal bertindak sebagai perantara antara pemilik kapal dan berbagai otoritas pelabuhan, seperti bea cukai, imigrasi, dan kesehatan pelabuhan. Agen bertanggung jawab untuk memastikan bahwa semua persyaratan administratif terpenuhi sebelum kapal dapat berlabuh atau berlayar. Jenis-jenis izin dan dokumen yang diurus agen kapal (Sutria et al., 2022).

- a. **Izin Berlabuh (*Port Clearance*):** Ini adalah izin resmi yang diberikan oleh otoritas pelabuhan kepada kapal untuk berlabuh di pelabuhan tersebut. Izin ini biasanya dikeluarkan setelah semua persyaratan administratif, termasuk pembayaran biaya pelabuhan, telah terpenuhi.
- b. **Dokumen Bea Cukai:** Dokumen ini terkait dengan barang-barang yang dibawa oleh kapal, baik itu kargo, bahan bakar, atau perlengkapan kapal lainnya. Agen kapal harus

- memastikan bahwa semua deklarasi bea cukai diisi dengan benar dan sesuai dengan peraturan yang berlaku.
- c. Izin Imigrasi Untuk Awak Kapal: Jika ada pergantian awak kapal di pelabuhan tersebut, agen kapal harus mengurus izin imigrasi untuk awak kapal yang baru. Ini termasuk pemeriksaan kesehatan dan verifikasi dokumen perjalanan.
 - d. Deklarasi Barang Berbahaya atau Kargo Khusus: Jika kapal membawa barang berbahaya seperti bahan kimia atau kargo khusus seperti hewan hidup, maka diperlukan dokumen tambahan yang menyatakan jenis dan jumlah barang tersebut, serta tindakan pencegahan yang harus dilakukan.



Gambar 4.2 Jenis Jenis Izin Dan Dokumen Yang Di Urus Oleh Agen

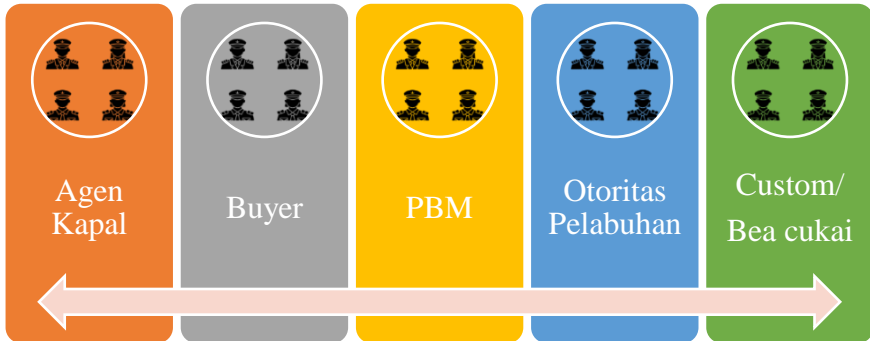
3. Koordinasi Bongkar Muat Barang

Bongkar muat barang merupakan proses penting yang memerlukan pengelolaan waktu yang sangat ketat. Koordinasi bongkar muat barang di pelabuhan merupakan proses yang kompleks dan melibatkan berbagai pihak untuk memastikan kelancaran dan efisiensi dalam memindahkan barang dari kapal ke darat atau sebaliknya. Proses ini membutuhkan perencanaan yang matang, komunikasi yang efektif, serta koordinasi yang baik

antara berbagai pihak yang terlibat. Agen kapal bertugas untuk (Faradisa et al., 2024)

- a. Menjadwalkan operasi bongkar muat: Agen mengatur waktu bongkar muat agar sesuai dengan slot waktu sandar di pelabuhan. Agen bekerja sama dengan operator terminal, perusahaan logistik, dan pekerja pelabuhan untuk memastikan bahwa proses berlangsung dengan lancar dan cepat.
- b. Pemantauan kecepatan bongkar muat: Agen memonitor kecepatan bongkar muat untuk memastikan bahwa pekerjaan selesai tepat waktu. Jika terjadi keterlambatan, agen akan mengambil langkah-langkah untuk mengurangi dampak pada jadwal kapal.

Pihak-pihak yang Terlibat dalam Koordinasi Bongkar Muat

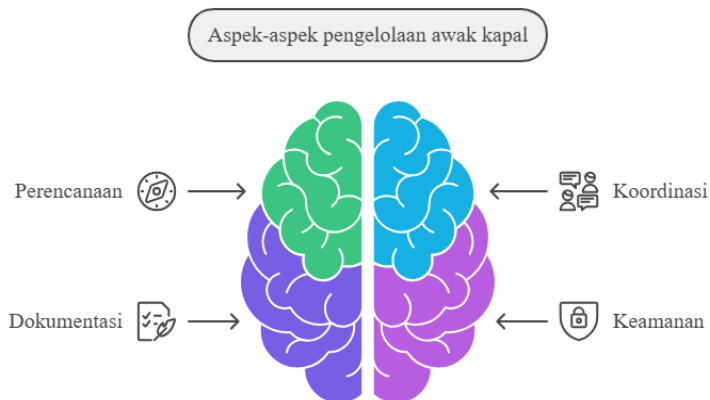


Gambar 4.3 Pihak-Pihak Yang terlibat Koordinasi Bongkar Muat

- 1) Agen Kapal: Bertanggung jawab atas koordinasi keseluruhan proses bongkar muat, termasuk komunikasi dengan pihak pelabuhan, pemilik kargo, dan perusahaan bongkar muat.
- 2) Pemilik Kargo / Buyer: Merupakan pihak yang memiliki barang yang akan diangkut dan bertanggung jawab atas dokumen-dokumen terkait kargo.
- 3) Perusahaan Bongkar Muat: Melaksanakan kegiatan fisik bongkar muat menggunakan peralatan seperti crane, forklift, dan tenaga kerja.

- 4) Otoritas Pelabuhan: Mengawasi dan mengatur seluruh kegiatan yang berlangsung di pelabuhan, termasuk proses bongkar muat.
- 5) Custom: Memeriksa dan mengawasi barang-barang yang masuk atau keluar dari wilayah pabean.

4. Pengelolaan Awak Kapal



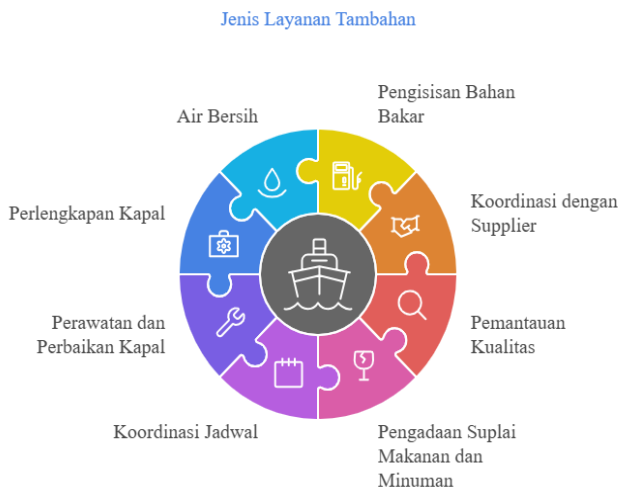
Gambar 4.4 Aspek-Aspek Pengelolaan Awak Kapal

Awak kapal adalah serangkaian kegiatan yang bertujuan untuk mengatur, mengkoordinasikan, dan memaksimalkan kinerja seluruh personel yang bekerja di atas kapal. Ini mencakup mulai dari proses rekrutmen, pelatihan, penempatan, hingga pemulangan. Tujuan utamanya adalah untuk memastikan bahwa kapal beroperasi dengan aman, efisien, dan sesuai dengan peraturan yang berlaku. Proses ini tidak hanya sekadar memindahkan orang dari satu tempat ke tempat lain, tetapi juga mencakup aspek-aspek seperti (Pipit Mulyah, Dyah Aminatun, Sukma Septian Nasution, Tommy Hastomo, Setiana Sri Wahyuni Sitepu, 2020)

- a. Perencanaan: Menentukan waktu, rute, dan moda transportasi yang paling efisien.

- b. Koordinasi: Bekerja sama dengan berbagai pihak seperti agen kapal, otoritas imigrasi, dan perusahaan pelayaran.
 - c. Dokumentasi: Mengurus dokumen-dokumen yang diperlukan seperti paspor, visa, dan surat izin berlayar.
 - d. Keamanan: Menjamin keselamatan awak kapal selama proses perpindahan.
5. Manajemen Layanan Tambahan oleh Agen Kapal

Selain peran utamanya dalam mengkoordinasikan kegiatan bongkar muat, agen kapal juga bertanggung jawab untuk memastikan bahwa kapal mendapatkan layanan tambahan yang diperlukan agar dapat beroperasi dengan optimal. Layanan-layanan ini sangat penting untuk menunjang kelancaran pelayaran dan menjaga kondisi kapal agar tetap prima. Jenis-jenis Layanan Tambahan yang Dikoordinasikan Agen Kapal (Lesmini et al., 2022)



Gambar 4.5 Jenis Layanan Tambahan

- a. **Pengisian Bahan Bakar (Bunkering):** Penentuan Jenis dan Jumlah: Agen kapal akan menentukan jenis bahan bakar yang dibutuhkan oleh kapal (diesel, minyak berat, atau lainnya)

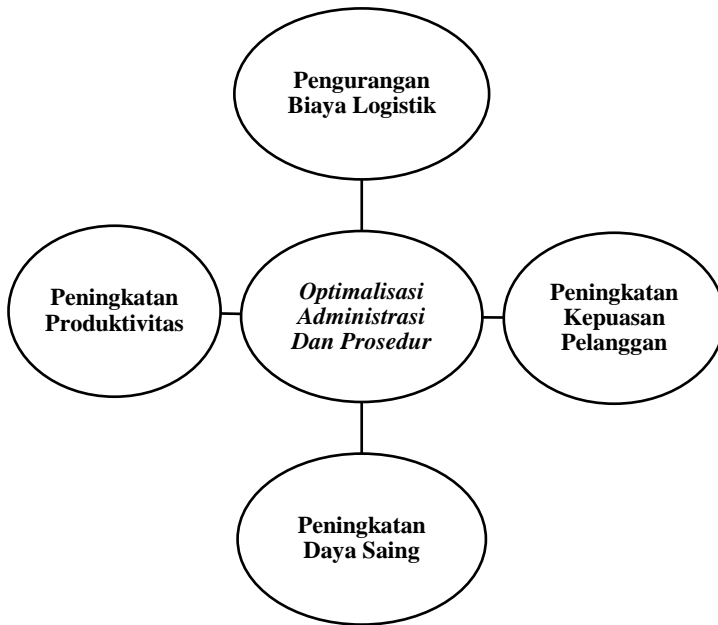
- serta jumlah yang diperlukan berdasarkan spesifikasi kapal dan jarak pelayaran yang akan ditempuh.
- b. Koordinasi dengan Supplier: Agen kapal akan berkoordinasi dengan supplier bahan bakar untuk mengatur jadwal pengisian, lokasi, dan harga.
 - c. Pemantauan Kualitas: Agen kapal juga bertanggung jawab untuk memastikan kualitas bahan bakar yang disuplai sesuai dengan standar yang telah ditetapkan.
 - d. Perawatan dan Perbaikan Kapal: Identifikasi Kebutuhan: Agen kapal akan membantu kapten kapal dalam mengidentifikasi kebutuhan perawatan atau perbaikan yang diperlukan, baik itu perbaikan mesin, sistem elektronik, atau struktur kapal.
 - e. Koordinasi Jadwal: Agen kapal akan mengatur jadwal pelaksanaan perbaikan agar tidak mengganggu jadwal pelayaran kapal.
 - f. Pengadaan Suplai Makanan dan Minuman: Agen kapal akan memastikan ketersediaan makanan dan minuman yang cukup untuk seluruh awak kapal selama pelayaran.
 - g. Perlengkapan Kapal: Agen kapal juga akan mengurus pengadaan perlengkapan kapal lainnya, seperti suku cadang, alat-alat teknik, dan bahan kimia.
 - h. Air Bersih: Agen kapal akan mengatur pengisian air bersih ke dalam tangki kapal.

B. Optimalisasi Proses Administratif dan Prosedur Pelabuhan.

Optimalisasi proses administratif dan prosedur pelabuhan merupakan upaya untuk meningkatkan efisiensi, efektivitas, dan transparansi dalam pengelolaan kegiatan di pelabuhan. Tujuan utama dari optimalisasi ini adalah untuk mempercepat waktu bongkar muat, mengurangi biaya logistik, serta meningkatkan daya saing pelabuhan dalam skala global.

Pentingnya Optimalisasi pelabuhan merupakan pintu gerbang utama dalam perdagangan internasional. Oleh karena itu, efisiensi dan efektivitas operasional pelabuhan sangat penting untuk mendukung

pertumbuhan ekonomi suatu negara. Dengan mengoptimalkan proses administratif dan prosedur, maka akan diperoleh manfaat sebagai berikut (Wibowo et al., 2020).



Gambar 4.6 Manfaat Optimalisasi Administrasi Dan Prosedur

1. **Peningkatan Produktivitas:** Proses yang lebih efisien akan meningkatkan produktivitas pelabuhan, sehingga dapat melayani lebih banyak kapal dan barang dalam waktu yang lebih singkat.
2. **Pengurangan Biaya Logistik:** Dengan mengurangi waktu tunggu dan biaya administrasi, biaya logistik secara keseluruhan dapat ditekan.
3. **Peningkatan Kepuasan Pelanggan:** Pelayanan yang lebih cepat dan efisien akan meningkatkan kepuasan pelanggan, baik itu pemilik kapal, importir, maupun eksportir.
4. **Peningkatan Daya Saing:** Pelabuhan yang efisien dan modern akan lebih menarik bagi pelaku usaha, sehingga dapat meningkatkan daya saing suatu negara dalam perdagangan internasional.

C. Pengelolaan Waktu Berlabuh dan Pemrosesan Cepat

Pengelolaan Waktu Berlabuh dan Pemrosesan Cepat adalah dua konsep kunci dalam optimalisasi operasional pelabuhan. Pengelolaan waktu berlabuh berfokus pada meminimalkan waktu yang dihabiskan oleh kapal di dermaga untuk bongkar muat, dengan tujuan mengurangi biaya dan meningkatkan efisiensi.

Faktor-faktor seperti ketersediaan fasilitas, kapasitas crane, dan koordinasi antar pihak sangat mempengaruhi. Sementara itu, pemrosesan cepat menekankan pada percepatan proses bongkar muat dan administrasi dokumen kapal. Penerapan teknologi seperti otomatisasi, digitalisasi, dan sistem berbasis cloud sangat membantu dalam mencapai hal ini. Integrasi kedua konsep ini, didukung oleh sistem informasi yang baik dan analisis data, memungkinkan pelabuhan beroperasi secara lebih efisien, produktif, dan kompetitif. Dengan demikian, baik pemilik kapal maupun pihak pelabuhan dapat memperoleh keuntungan yang signifikan. (Anggara Dwi Tasima Putra & Siti Sahara, 2023)

D. Efisiensi Penggunaan Sumber Daya dan Biaya

Efisiensi Penggunaan Sumber Daya dan Biaya adalah sebuah pendekatan sistematis dalam mengelola suatu organisasi atau proses, dengan tujuan mencapai hasil maksimal (output) dengan menggunakan sumber daya (input) seminimal mungkin. Berikut beberapa aspek utama dalam mencapai efisiensi penggunaan sumber daya dan biaya (Kusharyanto et al., 2023)

1. Pengelolaan Sumber Daya

- a. Penggunaan Energi: Mengoptimalkan penggunaan energi, baik di fasilitas produksi maupun dalam transportasi, sangat penting untuk mengurangi biaya operasional. Ini bisa melibatkan transisi ke energi terbarukan, pemeliharaan mesin yang lebih baik, atau penggunaan teknologi hemat energi.

- b. Manajemen Tenaga Kerja: Mengatur jadwal kerja yang optimal, melatih karyawan dengan baik, dan mengurangi waktu henti tenaga kerja adalah cara-cara untuk meningkatkan efisiensi.
 - c. Penggunaan Material: Mengurangi limbah dan memaksimalkan penggunaan bahan baku dapat mengurangi biaya pembelian material. Ini termasuk daur ulang bahan yang dapat digunakan kembali atau merancang proses produksi yang lebih efisien.
2. Optimalisasi Proses Operasional
- a. *Lean Management*: Pendekatan ini berfokus pada penghapusan pemborosan (waste) dalam proses produksi, mulai dari waktu yang terbuang, langkah-langkah proses yang tidak perlu, hingga penggunaan material yang tidak efisien.
 - b. *Just-In-Time (JIT)*: Strategi ini membantu mengurangi biaya penyimpanan dan pemborosan stok dengan hanya memesan bahan baku ketika dibutuhkan, serta mempercepat waktu siklus produksi.
 - c. *Six Sigma*: Menggunakan metodologi Six Sigma untuk mengurangi variabilitas dalam proses produksi dan memastikan konsistensi yang lebih tinggi, sehingga mengurangi biaya yang terkait dengan kegagalan kualitas atau penarikan produk.
3. Pengelolaan Keuangan yang Efisien
- a. Pengendalian Biaya: Mengidentifikasi dan menganalisis area-area di mana pengeluaran bisa dikurangi tanpa mengorbankan kualitas atau produktivitas sangat penting. Ini bisa berupa renegotiasi kontrak dengan pemasok atau pengurangan biaya yang tidak esensial.
 - b. Investasi Cerdas: Investasi dalam teknologi atau infrastruktur yang memberikan keuntungan jangka panjang, meskipun memiliki biaya awal yang tinggi, bisa menghasilkan penghematan signifikan dalam jangka panjang.

- c. Manajemen Aliran Kas: Mengelola aliran kas yang baik membantu memastikan perusahaan memiliki likuiditas yang cukup untuk memanfaatkan peluang dan menghindari krisis keuangan.
4. Efisiensi Transportasi dan Logistik
- a. Optimisasi Rute: Dengan menggunakan perangkat lunak pengoptimalan rute, perusahaan dapat mengurangi jarak tempuh, mengurangi konsumsi bahan bakar, dan mempercepat waktu pengiriman.
 - b. Manajemen Kapasitas: Memaksimalkan penggunaan kapasitas kendaraan atau kapal dapat mengurangi jumlah perjalanan yang diperlukan, sehingga mengurangi biaya bahan bakar dan pemeliharaan.
 - c. Kolaborasi dalam Logistik: Berkolaborasi dengan pihak ketiga atau mengkonsolidasikan pengiriman dapat membantu menghemat biaya transportasi dan meningkatkan efisiensi penggunaan kapasitas.

Efisiensi penggunaan sumber daya dan biaya mencakup penerapan teknologi, pengelolaan tenaga kerja yang baik, optimalisasi proses, dan pengelolaan keuangan yang cerdas. Dengan pendekatan yang tepat, perusahaan dapat meningkatkan produktivitas, mengurangi limbah, dan menurunkan biaya operasional secara keseluruhan, yang pada akhirnya meningkatkan daya saing dan profitabilitas perusahaan.

- 5. Peningkatan Produktivitas: Proses yang lebih efisien akan meningkatkan produktivitas pelabuhan, sehingga dapat melayani lebih banyak kapal dan barang dalam waktu yang lebih singkat.
- 6. Pengurangan Biaya Logistik: Dengan mengurangi waktu tunggu dan biaya administrasi, biaya logistik secara keseluruhan dapat ditekan.
- 7. Peningkatan Kepuasan Pelanggan: Pelayanan yang lebih cepat dan efisien akan meningkatkan kepuasan pelanggan, baik itu pemilik kapal, importir, maupun eksportir.

8. Peningkatan Daya Saing: Pelabuhan yang efisien dan modern akan lebih menarik bagi pelaku usaha, sehingga dapat meningkatkan daya saing suatu negara dalam perdagangan internasional.

E. Pengelolaan Logistik yang Efektif

Pengelolaan Logistik yang Efektif adalah kunci bagi perusahaan untuk memastikan bahwa barang dan jasa bergerak secara efisien dari titik asal ke titik tujuan, dengan biaya yang minimal dan waktu yang optimal. Pengelolaan logistik yang baik mencakup perencanaan, pelaksanaan, dan pengendalian aliran barang, informasi, serta sumber daya lainnya dalam rantai pasok. Berikut beberapa elemen penting dalam pengelolaan logistik yang efektif (Humaira Ninvika et al., 2023).

1. Perencanaan Logistik yang Matang

- a. **Forecasting Kebutuhan:** Melakukan prediksi yang akurat terhadap permintaan produk di masa depan agar persediaan barang dapat disesuaikan dengan kebutuhan pasar. Hal ini mencegah terjadinya kelebihan stok atau kekurangan stok yang bisa mempengaruhi biaya penyimpanan dan pelayanan pelanggan.
- b. **Rute Pengiriman Optimal:** Merencanakan rute pengiriman dengan mempertimbangkan faktor jarak, waktu, dan biaya. Penggunaan teknologi route optimization dapat mengurangi waktu tempuh dan konsumsi bahan bakar.
- c. **Sistem Just-In-Time (JIT):** Mengimplementasikan sistem JIT untuk memastikan bahwa barang tiba di lokasi tujuan pada saat yang tepat, tanpa memerlukan penyimpanan jangka panjang. Ini dapat mengurangi biaya inventaris dan meningkatkan efisiensi.

2. Manajemen Inventaris yang Efektif

- a. **Pengendalian Stok:** Pengendalian inventaris yang baik memastikan bahwa perusahaan memiliki cukup stok untuk memenuhi permintaan pelanggan tanpa harus menyimpan

barang secara berlebihan. Sistem manajemen inventaris berbasis teknologi, seperti Enterprise Resource Planning (ERP), dapat membantu melacak level stok secara real-time.

- b. Safety Stock: Menyediakan stok cadangan yang optimal untuk mengantisipasi lonjakan permintaan atau gangguan dalam rantai pasokan, seperti keterlambatan pengiriman dari pemasok.
 - c. FIFO dan LIFO: Menggunakan metode manajemen inventaris seperti First In First Out (FIFO) atau Last In First Out (LIFO) untuk mengelola perputaran barang yang efisien, terutama untuk produk yang memiliki umur simpan terbatas.
3. Pengelolaan Transportasi
- a. Optimisasi Kapasitas Kendaraan: Memaksimalkan kapasitas kendaraan atau kontainer dalam pengiriman dapat menekan biaya transportasi dan mengurangi jumlah perjalanan yang diperlukan.
 - b. Pemilihan Moda Transportasi yang Tepat: Mengidentifikasi moda transportasi yang paling efisien, apakah melalui laut, darat, atau udara, tergantung pada jenis barang, lokasi pengiriman, dan kecepatan yang diperlukan.
 - c. Kerjasama dengan Penyedia Layanan Logistik: Menggunakan penyedia layanan logistik pihak ketiga (3PL) atau pihak keempat (4PL) dapat membantu perusahaan dalam mengelola transportasi dengan lebih efisien, karena agen seringkali memiliki jaringan dan infrastruktur yang lebih luas.
4. Koordinasi dan Komunikasi yang Baik
- a. Koordinasi Antar Departemen: Dalam rantai pasok, departemen seperti produksi, penjualan, dan logistik harus memiliki komunikasi yang baik untuk memastikan bahwa alur barang berjalan lancar. Penggunaan platform kolaborasi digital membantu mempercepat pertukaran informasi dan pengambilan keputusan.

- b. Hubungan dengan Pemasok dan Pelanggan: Membangun hubungan yang baik dengan pemasok dan pelanggan memungkinkan fleksibilitas dalam pengiriman, dan penyelesaian masalah dapat dilakukan dengan cepat jika ada gangguan di salah satu titik dalam rantai pasok.

5. Pengelolaan Risiko

- a. Mitigasi Risiko Logistik: Identifikasi risiko yang mungkin terjadi dalam rantai pasok, seperti keterlambatan pengiriman, cuaca buruk, atau masalah kualitas produk, dan siapkan rencana darurat untuk menanganinya. Ini dapat mencakup penggunaan lebih dari satu pemasok atau pilihan rute alternatif.
- b. Asuransi Kargo: Mengamankan barang yang dikirim dengan asuransi kargo untuk meminimalkan kerugian jika terjadi kerusakan atau kehilangan selama proses pengiriman.

6. Sustainability dan Efisiensi Lingkungan

- a. Transportasi Ramah Lingkungan: Mengurangi emisi karbon dengan menggunakan moda transportasi yang lebih ramah lingkungan, seperti kendaraan listrik atau bahan bakar alternatif, serta mengoptimalkan rute untuk mengurangi konsumsi bahan bakar.
- b. Pengurangan Limbah: Mengurangi penggunaan bahan kemasan yang berlebihan dan mendaur ulang material pengemasan dapat mengurangi dampak lingkungan dan biaya logistik.

Pengelolaan logistik yang efektif adalah kunci untuk meningkatkan efisiensi, mengurangi biaya, dan memberikan pelayanan yang lebih baik kepada pelanggan. Dengan memanfaatkan teknologi, perencanaan yang baik, serta kolaborasi yang kuat dengan berbagai pihak dalam rantai pasok, perusahaan dapat mengoptimalkan operasi logistik agen.

F. Pengurangan Biaya Operasional Kapal melalui Jasa Keagenan

Jasa keagenan kapal merupakan layanan profesional yang diberikan oleh perusahaan atau individu yang bertindak sebagai perwakilan pemilik kapal selama kapal berada di pelabuhan. Agen kapal memiliki pengetahuan mendalam tentang peraturan pelabuhan, prosedur bea cukai, dan jaringan bisnis lokal yang luas. Dengan keahlian ini, agen kapal dapat membantu pemilik kapal mengoptimalkan berbagai aspek operasional sehingga dapat mengurangi biaya.

Pengurangan biaya operasional kapal melalui jasa keagenan merupakan strategi yang efektif bagi operator kapal untuk mengelola biaya dengan lebih efisien selama pelayaran dan ketika kapal berada di pelabuhan. Jasa keagenan kapal bertindak sebagai perwakilan kapal selama berada di pelabuhan dan mengelola berbagai aspek operasional yang berkaitan dengan kebutuhan kapal, mulai dari koordinasi dengan otoritas pelabuhan hingga logistik pengisian bahan bakar.

G. Implementasi Efisiensi Operasional dengan Agen Kapal di Pelabuhan Palembang

Peningkatan efisiensi operasional pelabuhan menjadi isu sentral dalam industri maritim saat ini. Studi kasus ini berfokus pada peran agen kapal dalam memaksimalkan kinerja bongkar muat di Pelabuhan Boom Baru, Palembang . Dengan menganalisis data operasional pelabuhan secara mendalam, implementasi ini bertujuan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi durasi waktu bongkar muat, khususnya yang terkait dengan kinerja agen kapal. Variabel-variabel seperti volume muatan, jenis kapal, kualitas sumber daya manusia agen kapal, dan sistem informasi yang digunakan akan menjadi fokus utama analisis. Hasil implementasi diharapkan dapat memberikan rekomendasi yang komprehensif untuk meningkatkan efisiensi proses bongkar muat, mengurangi waktu tunggu kapal, dan meminimalkan biaya operasional Pelabuhan (Saputra, 2023). Dengan demikian, implementasi ini diharapkan dapat memberikan kontribusi signifikan dalam upaya meningkatkan daya

saing pelabuhan Boom Baru, Palembang di kancah perdagangan global.

Contoh : Apakah jumlah muatan berpengaruh signifikan terhadap waktu pelayanan bongkar di Pelabuhan ?

Tabel 4.1 Daftar kunjungan kapal di PT. Haluan Segara Line Palembang Januari- Mei

| Bulan | Nama Kapal | Jenis Muatan | Berat Muatan (MT) | Waktu Pelayanan (Hari) |
|----------|-----------------------|--------------|-------------------|------------------------|
| Januari | MT. S. SAHAMIT 3 | RBD PALM OIL | 2.499,74 | 1 |
| | MV. FLORA 8 | RUBBER | 2.502,88 | 6 |
| Januari | TB. BUANA 1302 | D.CONTAINER | 2.460,00 | 1 |
| | BG. NUSANTARA 2501 | L. CONTAINER | 3.497,00 | 1 |
| | KM. TRIFOSA | UREA | 5.133,68 | 5 |
| | MV. HOA BINH 27 | RICE | 2.606,24 | 8 |
| | TB. SD DIAMOND | D.CONTAINER | 2.106,00 | 1 |
| | BG. SGK | L. CONTAINER | 1.921,00 | 1 |
| | MV. HAI AU SKY | RICE | 4.930,18 | 10 |
| | MV. MM AMBER | EQUIPMENT | 4.266,49 | 10 |
| Februari | BG. NUSANTARA 2501 | L. CONTAINER | 2.580,00 | 1 |
| | MV. PHUC THUAN 36 | RICE | 2.750,00 | 11 |
| | MV. TANH CONG 45 | RICE | 2.737,00 | 10 |
| | TB. SD DIAMOND | D.CONTAINER | 2.783,00 | 2 |
| | BG. SGK | L. CONTAINER | 2.397,00 | 2 |
| | MV. TIEN THANH 26 | RBD PALM OIL | 2.499,94 | 1 |
| | MV. HARIN NCNEE 5 | RICE | 4.210,08 | 32 |
| | MT. TASCO ANAN | ASPHALT | 3.021,04 | 1 |
| | TB. BUANA 1302 | D.CONTAINER | 1.875,00 | 1 |
| | BG. NUSANTARA 2501 | L. CONTAINER | 2.601,00 | 1 |
| Maret | MV. PHU AN 369 | RICE | 4.795,83 | 19 5 |
| | MV. PUSAKA PRIMA | ASPHALT | 3.110,60 | |
| | MV. GREEN SEA | RICE | 4.510,80 | 12 |
| | KM. TRIFOSA | UREA | 5.014,08 | 17 |
| | MV. HOANG PHUONG STAR | RICE | 3.932,93 | 17 |

| Bulan | Nama Kapal | Jenis Muatan | Berat Muatan (MT) | Waktu Pelayanan (Hari) |
|------------------|--------------------|-------------------|-------------------|------------------------|
| Maret | MT. VL 21 | RBD PALM OIL | 2.499,66 | 2 |
| | MV. TREASURE OCEAN | EQUIPMENT | 2.208,99 | 5 |
| | MV. THUAN PHAT 179 | RICE | 2.756,60 | 14 |
| | MV. BERJAYA II | RUBBER | 835,00 | 2 |
| | MV. BERJAYA I | RUBBER | 835,00 | 2 |
| | MV. BERJAYA II | RUBBER | 835,00 | 1 |
| | MT. TIEN THANH 26 | RBD PALM OIL | 2.499,82 | 1 |
| | MV. TAYDO STAR | UREA | 4.995,77 | 7 |
| April | MT. S. SAHAMIT 3 | RBD PALM OIL | 2.499,59 | 1 |
| | MV. BERJAYA I | RUBBER | 835,00 | 4 |
| | MV. SOL SHANGHAI | EQUIPMENT | 3.244,75 | 31 |
| | MT. TASCO ANAN | ASPHALT | 3.019,16 | 3 |
| | MV. STB 28 | PIPA | 850,00 | 5 |
| | MV. JUPITER | EQUIPMENT | 4.138,65 | 8 |
| | MV. TIEN EN 6 | UREA IN BULK | 5.967,88 | 7 |
| | MV. THANH CONG 45 | RICE | 2.756,60 | 18 |
| | MT. TIEN THANH 26 | RBD PALM OIL | 2.499,63 | 5 |
| | MV. TTC VINCH AN | ROCK PHOSPHATE | 4.200,00 | 14 |
| | MV. BMC ALPHA | UREA IN BULK | 5.500,00 | 8 |
| | MV. MINH THUAN | RICE | 3.448,26 | 10 |
| MV. XIN XIANG HE | UREA IN BULK | 6.017,84 | 5 | |
| Mei | TB. SD DIAMOND | D.CONTAINER | 2.109,00 | 5 |
| | BG. SGK | L. CONTAINER | 3.300,00 | 5 |
| | MV. FLORA 8 | RUBBER | 2.505,60 | 5 |
| | KM. SIMORE | UREA IN BULK | 5.138,03 | 8 |
| | MV. SGS GREEN | RICE | 4.510,80 | 21 |

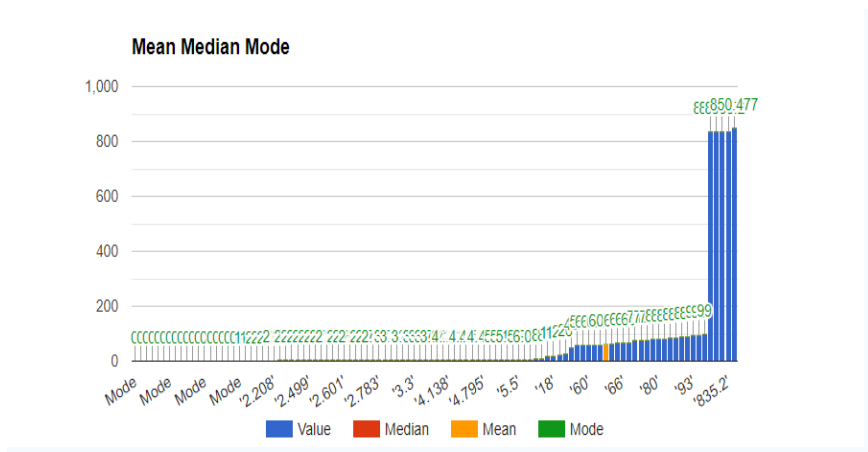
Table 4. Data Mean, Median, Mode

| | |
|-----------------------|-----------------------------|
| Mean (Average) | 60.41 |
| Median (Q2) | 3.7145 |
| Mode | 0 (appears 20 times) |
| Count (n) | 102 |
| Lower quartile (Q1) | 2.397 |
| Upper quartile (Q3) | 60 |

| | |
|---------------------------|-------------------------------------|
| Interquartile range (IQR) | 57.603 |
| Range | 850.477 |
| Minimum | 0 |
| Maximum | 850.477 |
| Outliers | 835.2, 835.2, 835.2, 835.2, 850.477 |

Tabel 4.2 Statistic Deskriptif Standar Deviasi
SD= 180.06, 95% CI [158.29, 208.84]

| Parameter | Value |
|--|----------------------------|
| Population standard deviation (σ) | 179.1762 |
| Sample standard deviation (S) | 180.061 |
| SD confidence interval | [158.2862,208.8374] |
| Population variance (σ^2) | 32104.1131 |
| Sample variance (S ²) | 32421.9756 |
| Sample size (n) | 102 |
| Mean (\bar{x}) | 60.41 |
| Sum of squares | 3274619.537 |
| Sum | 6161.817 |

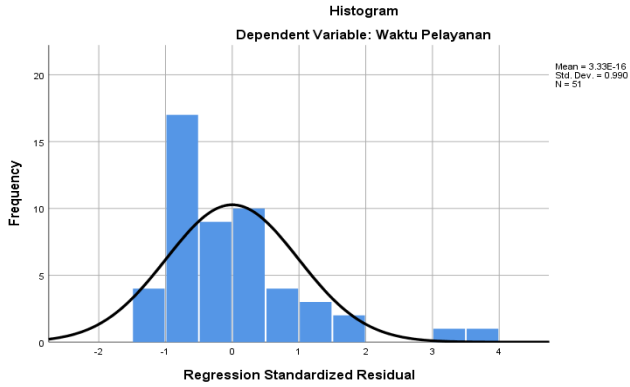


Gambar 4.7 Distribusi Data

1. Peningkatan Efisiensi Operasional
Perusahaan keagenan kapal perlu mengoptimalkan perencanaan jadwal kedatangan, jenis muatan, dan kapasitas bongkar muat untuk meminimalisir waktu tunggu kapal , meningkatkan efisiensi operasional pelabuhan, memilih alat bongkar muat yang sesuai, dan melatih tenaga kerja secara berkala.
 2. Manajemen Kapasitas Pelabuhan
Mengingat peningkatan volume bongkar muat, optimalisasi penggunaan ruang di pelabuhan menjadi sangat penting. Hal ini dapat dilakukan dengan memaksimalkan kapasitas dermaga, gudang, serta mengelola tata letak peralatan bongkar muat secara efektif.
 3. Diversifikasi Jenis Muatan
Perusahaan keagenan kapal perlu aktif mencari jenis muatan baru yang potensial untuk meningkatkan volume bongkar muat. Kerjasama dengan pelaku usaha di daerah dapat membantu meningkatkan volume muatan yang masuk dan keluar dari pelabuhan
 4. Pemantauan dan Evaluasi
Penerapan sistem informasi yang baik dapat membantu dalam memantau kinerja operasional pelabuhan, menganalisis data, dan membuat keputusan yang lebih baik. Evaluasi secara berkala terhadap kinerja perusahaan keagenan kapal dapat membantu mengidentifikasi masalah dan mencari solusi yang tepat.
- a. Hasil uji asumsi klasik
- 1) Uji Normalitas, dilakukan dengan metode menggunakan histogram ketentuannya jika istogram membentuk kurva dengan titik puncak di tenga dan memiliki sisi kiri dan kanan yang simetris maka dapat disimpulkan distribusi data adala normal. Uji normalitas data bisa juga di lihat dengan menggunakan grafik P-P Plot. Ketentuannya jika titik data

(Plot) menyebar disekitar garis diagonal mengikuti arah garis diagonal maka dapat dikatakan distribusi normal.

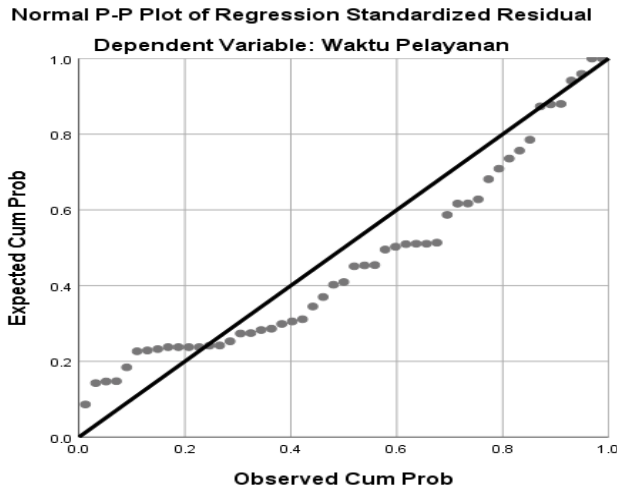
a) Hasil uji normalitas histogram



Gambar 4.8 Uji Normalitas Dengan Histogram

Dari hasil uji normalitas data dengan histogram, memperlihatkan bahwa kurva mempunyai titik puncak di tengah dan memiliki sisi kiri dan sisi kanan yang simetris maka dapat disimpulkan distribusi data adalah normal.

b) Hasil uji normalitas P-P Plot



Gambar 4.9 Uji Normalitas Dengan P-P Plot

Dari hasil uji normalitas data dengan grafik P-P Plot, menunjukkan bahwa titik data (Plot) menyebar disekitar garis diagonal mengikuti arah garis diagonal maka dapat dikatakan distribusi normal.

2) Uji Auto korelitas

Table 3.4 Uji Normalitas Dengan P-P Plot

Model Summary^b

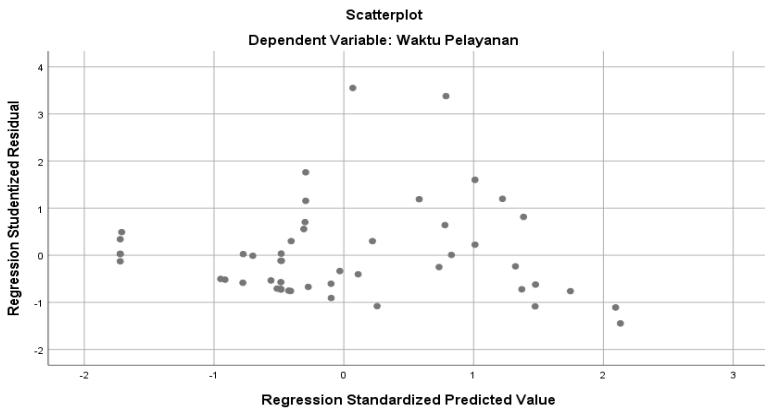
| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate | Durbin-Watson |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|---------------|
| 1 | .434 ^a | .189 | .172 | 6.67473 | 2.255 |

Predictors: (Constant), Jumlah Muatan

Dependent Variable: Waktu Pelayanan

Berdasarkan hasil uji autokorelasi yang ditunjukkan oleh nilai Durbin-Watson sebesar 2.255, dapat disimpulkan bahwa tidak ada masalah autokorelasi yang signifikan dalam model regresi.

- 3) Uji Heteroskedastisitas, dilakukan dengan menggunakan scatterplot ketentuannya adalah jika titik data menyebar secara acak baik diatas maupun dibawa angka nol pada sumbu y dan tidak membentuk pola tertentu, maka dapat disimpulkan tidak terjadi Heteroskedastisitas pada data penelitian.



Gambar 4.10 Hasil Uji Heteroskedastisitas

Dari hasil uji Heteroskedastisitas, menunjukkan bahwa data menyebar secara acak baik diatas maupun dibawa angka nol pada sumbu y dan tidak membentuk pola tertentu, maka dapat disimpulkan tidak terjadi Heteroskedastisitas pada data penelitian.

b. Hasil Uji Regresi Linier Sederhana

Uji regresi linier sederhana adalah suatu metode yang digunakan untuk menganalisis pengaruh antara satu variabel independen (X) dengan satu variabel dependen (Y). Persamaan garis lurus yang menggambarkan pengaruh terhadap X dan Y.

Table 4.4 Hasil Uji Linier Sederhana

| Model | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
|---------------|-----------------------------|------------|---------------------------|-------|------|
| | B | Std. Error | Beta | | |
| 1.(Constant) | -.157 | 2.402 | | -.065 | .948 |
| Jumlah Muatan | .002 | .001 | .434 | 3.377 | .001 |

. Dependent Variable: Waktu Pelayanan

Dari hasil uji regresi linier diatas, meenunjukkan persamaan regresi sebagai berikut : $Y = -0,157 + 0,002X$

Keterangan :

Y = waktu pelayanan

X = jumlah muatan

Dari hasil persamaan regresi linier sedehana diatas dapat dijelaskan antara lain, sebagai berikut :

- a. Nilai konstanta sebesar -0,157 menunjukkan besarnya nilai waktu pelayanan pada saat jumlah muatan bernilai nol.
- b. Koefisien regresi yang dimiliki oleh persamaan diatas adalah 0,002 yang menunjukkan nilai positif. Hal ini memiliki arti bahwa jumlah muatan memiliki pengaruh positif terhadap waktu pelayanan. Pada saat nilai jumlah muatan meningkat sebesar 1 satuan maka nilai waktu pelayanan akan meningkat sebesar 0,002. Begitu pula jika nilai jumlah muatan turun

sebesar 1 angka maka nilai waktu pelayanan juga turun sebesar 0,002.

c. Hasil Uji T

Uji T merupakan pengujian terhadap pengaruh secara individu untuk menentukan apakah variabel independen (X) mempengaruhi secara signifikan variabel dependen (Y). Jika nilai signifikansi < 0,005, maka kesimpulannya terdapat pengaruh signifikan variabel X (jumlah muatan) terhadap variabel Y waktu pelayanan (waktu pelayanan).

Table 5 Hasil Uji T

ANOVA^a

| Model | | Sum of Squares | df | Mean Square | F | Sig. |
|-------|------------|----------------|----|-------------|--------|-------------------|
| 1 | Regression | 507.928 | 1 | 507.928 | 11.401 | .001 ^b |
| | Residual | 2183.052 | 49 | 44.552 | | |
| | Total | 2690.980 | 50 | | | |

Dependent Variable: Waktu Pelayanan

Predictors: (Constant), Jumlah Muatan

Dari hasil uji T, menunjukkan bahwa variabel jumlah muatan memiliki nilai signifikansi sebesar 0,001 dimana nilai tersebut lebih kecil dari 0,005. Maka dapat disimpulkan bahwa variabel jumlah muatan secara parsial terdapat berpengaruh signifikan terhadap variabel waktu pelayanan.

d. Hasil Uji Koefisien Determinasi (R Square)

Koefisien determinasi (R-square) menunjukkan seberapa besar pengaruh variabel X dapat menjelaskan variasi dalam variabel Y. Dengan kata lain, R-square mengukur proporsi variabilitas variabel Y yang dapat dijelaskan oleh variabel X dalam model.

Table 4.6 Hasil Uji Koefisien Determinasi (R^2)

| Model Summary ^b | | | | | |
|---------------------------------------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|---------------|
| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate | Durbin-Watson |
| 1 | .434 ^a | .189 | .172 | 6.67473 | 2.255 |
| Predictors: (Constant), Jumlah Muatan | | | | | |
| Dependent Variable: Waktu Pelayanan | | | | | |

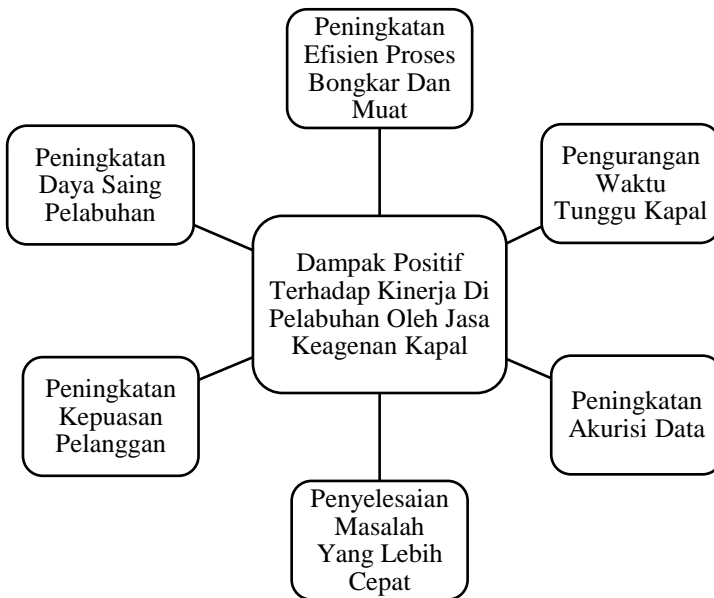
Dari hasil uji koefisien determinasi (R^2), menunjukkan nilai R^2 sebesar 0,172. Dimana nilai tersebut sama dengan 17,2%. Nilai ini menunjukkan bahwa variabel jumlah muatan memiliki kekuatan sebesar 17,2% dalam mempengaruhi variabel waktu pelayanan. Sedangkan sebesar 82,8% merupakan pengaruh dari variabel lain yang tidak dimasukkan dalam penelitian ini. Contohnya jenis muatan, sarana dan prasarana, jumlah pekerja dan lain-lain.

1. Jumlah muatan berpengaruh signifikan terhadap waktu pelayanan bongkar di pelabuhan Palembang.

Dari hasil uji T, menunjukkan bahwa variabel jumlah muatan memiliki nilai signifikansi sebesar 0,001 dimana nilai tersebut lebih kecil dari 0,005. Maka dapat disimpulkan bahwa variabel jumlah muatan secara parsial memiliki pengaruh signifikan terhadap variabel waktu pelayanan. Dari hasil uji koefisien determinasi (R^2), menunjukkan nilai R^2 sebesar 0,172. Dimana nilai tersebut sama dengan 17,2%. Nilai ini menunjukkan bahwa variabel jumlah muatan memiliki kekuatan sebesar 17,2% dalam mempengaruhi variabel waktu pelayanan. Sedangkan sebesar 82,8% merupakan pengaruh dari variabel lain yang tidak dimasukkan dalam penelitian ini. Contohnya jenis muatan, sarana dan prasarana, jumlah pekerja dan lain-lain.

H. Dampak Jasa Keagenan Terhadap Peningkatan Kinerja Pelabuhan

Jasa keagenan kapal merupakan salah satu faktor kunci yang sangat mempengaruhi efisiensi dan produktivitas sebuah pelabuhan. Agen kapal bertindak sebagai perantara antara pemilik kapal dan pihak pelabuhan, serta berbagai pihak terkait lainnya seperti bea cukai, imigrasi, dan otoritas Pelabuhan (Yoga et al., 2024) . Berikut beberapa dampak positif yang dapat dihasilkan oleh jasa keagenan yang baik terhadap kinerja Pelabuhan.



Gambar 4.11 Dampak Positif Yang Dapat Dihasilkan Oleh Jasa Keagenan

1. Peningkatan efisiensi proses bongkar muat. Agen kapal yang berpengalaman dan memiliki jaringan yang luas dapat membantu mempercepat proses bongkar muat dengan mengkoordinasikan berbagai pihak yang terlibat, seperti tenaga kerja bongkar muat, penyedia alat berat, dan pihak terkait lainnya.
2. Pengurangan waktu tunggu kapal. Dengan perencanaan yang matang dan koordinasi yang efektif, agen kapal dapat

meminimalkan waktu tunggu kapal di dermaga, sehingga meningkatkan produktivitas pelabuhan.

3. Peningkatan akurasi data. Agen kapal yang memiliki sistem informasi yang baik dapat memastikan data-data terkait kapal dan muatan akurat dan up-to-date, sehingga memudahkan dalam pengambilan keputusan dan mengurangi risiko kesalahan.
4. Penyelesaian masalah yang lebih cepat. Agen kapal yang responsif dapat dengan cepat menyelesaikan berbagai masalah yang timbul selama proses bongkar muat, sehingga meminimalkan gangguan terhadap operasional pelabuhan.
5. Peningkatan kepuasan pelanggan. Pelayanan yang baik dari agen kapal akan meningkatkan kepuasan pelanggan, baik itu pemilik kapal maupun pengguna jasa pelabuhan lainnya.
6. Peningkatan daya saing Pelabuhan. Pelabuhan dengan kinerja yang tinggi dan pelayanan yang baik akan lebih menarik bagi para pelaku usaha maritim, sehingga dapat meningkatkan daya saing pelabuhan di tingkat regional maupun internasional.

Faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja agen kapal



Gambar 4.12 Faktor Yang Mempengaruhi Kinerja Agen Kapal

- a. Kualitas sumber daya manusia. Agen kapal yang memiliki pengetahuan dan keterampilan yang memadai akan memberikan pelayanan yang lebih baik.
- b. Sistem informasi. Penggunaan sistem informasi yang terintegrasi dapat meningkatkan efisiensi dan akurasi dalam pengolahan data.

- c. Jaringan kerja. Jaringan kerja yang luas dengan berbagai pihak terkait akan memudahkan koordinasi dan penyelesaian masalah.
- d. Regulasi pemerintah. Kebijakan pemerintah yang mendukung perkembangan industri pelayaran akan memberikan iklim yang kondusif bagi agen kapal untuk beroperasi.

Jasa keagenan kapal memiliki peran yang sangat penting dalam meningkatkan kinerja pelabuhan. Dengan meningkatkan kualitas pelayanan agen kapal, pelabuhan dapat mencapai efisiensi yang lebih tinggi, mengurangi biaya operasional, dan meningkatkan daya saing. Oleh karena itu, perlu adanya perhatian yang serius terhadap pengembangan kapasitas agen kapal dan peningkatan kualitas pelayanan yang diberikan.



TANTANGAN DAN PELUANG JASA KEAGENAN KAPAL

Dalam industri maritim, jasa keagenan kapal memiliki peran penting dalam memastikan kelancaran operasional kapal di pelabuhan, termasuk pengurusan perizinan penyelesaian dokumen dan koordinasi berbagai layanan yang diperlukan selama kapal sandar atau beroperasi. Namun, para agen kapal sering kali menghadapi berbagai tantangan yang menghambat efisiensi pelayanan.

Salah satu tantangan utama adalah hambatan regulasi dan birokrasi yang masih kompleks di banyak pelabuhan. Proses pengurusan izin yang panjang dan melibatkan banyak pihak sering kali memperlambat waktu pelayanan. Hal ini diperparah oleh peraturan yang berbeda-beda di setiap pelabuhan, sehingga agen harus beradaptasi dengan kebijakan lokal yang tidak selalu seragam. Keterlambatan dalam pengurusan dokumen dapat berdampak buruk pada operasional kapal dan menambah biaya tambahan bagi perusahaan keagenan.

Selain tantangan birokrasi, kecepatan adopsi teknologi di sektor keagenan kapal juga menjadi masalah signifikan. Meskipun digitalisasi dapat membantu mempercepat proses perizinan dan manajemen dokumen, infrastruktur teknologi di banyak pelabuhan masih belum ideal. Banyak pelabuhan yang masih mengandalkan

sistem manual, yang rentan terhadap kesalahan dan keterlambatan. Selain itu, kurangnya pelatihan dan pengetahuan tentang teknologi advanced di kalangan pekerja juga memperlambat adopsi teknologi ini. Hal ini membuat perusahaan keagenan kapal harus melakukan upaya ekstra untuk mengimplementasikan teknologi yang tepat guna menjaga daya saing di *time advanced*.

Di sisi lain, meski menghadapi berbagai tantangan, industri keagenan kapal juga memiliki peluang pertumbuhan yang menjanjikan, terutama dengan perkembangan teknologi dan meningkatnya perdagangan worldwide. Inovasi teknologi seperti *blockchain* dan *Web of Things* (IoT) menawarkan solusi yang dapat meningkatkan efisiensi dan transparansi dalam proses pengurusan dokumen dan pemantauan kapal. Dengan memanfaatkan teknologi ini, perusahaan keagenan dapat memberikan layanan yang lebih cepat dan akurat, yang tidak hanya mengurangi biaya operasional tetapi juga meningkatkan kepuasan pelanggan. Selain itu, ekspansi pasar ke pelabuhan internasional juga membuka peluang baru bagi perusahaan keagenan kapal yang mampu bersaing di tingkat worldwide.

Untuk memanfaatkan peluang ini, kolaborasi antar-stakeholder menjadi kunci utama. Kerjasama yang baik antara agen kapal, otoritas pelabuhan, dan penyedia teknologi akan memperkuat proses digitalisasi dan mengurangi hambatan birokrasi. Selain itu, dengan adanya kerjasama, semua pihak dapat bekerja sama untuk mengoptimalkan penggunaan teknologi dan meminimalkan risiko operasional. Dengan demikian, perusahaan keagenan yang mampu beradaptasi dengan cepat terhadap perubahan teknologi dan regulasi akan memiliki keunggulan kompetitif dalam menghadapi tantangan dan memanfaatkan peluang di industri keagenan kapal.

A. Tantangan Operasional di Pelabuhan

Pelabuhan sebagai jantung aktivitas maritim, seringkali dihadapkan pada berbagai tantangan operasional yang kompleks. Salah satu tantangan terbesar adalah hambatan regulasi dan birokrasi. Peraturan yang tumpang tindih, prosedur yang berbelit, dan

interpretasi yang beragam seringkali menjadi kendala utama dalam kelancaran operasional pelabuhan jasa keagenan kapal.

Operasional jasa keagenan kapal, terdapat beberapa tantangan utama yang menghambat efisiensi dan efektivitas pelayanan. Dua faktor penting yang sering menjadi penghalang adalah hambatan regulasi dan birokrasi yang masih kompleks serta lambatnya adaptasi terhadap teknologi dan digitalisasi. Faktor kedua ini mempengaruhi bagaimana agen kapal dapat menjalankan tanggung jawabnya dalam mengurus perizinan, memastikan kelancaran operasional, dan memenuhi standar keselamatan serta regulasi internasional.

Dalam operasional di pelabuhan harus ada koordinasi yang baik antar instansi terkait, seperti agen dan otoritas pelabuhan, apabila terjadi penundaan akibat faktor regulasi dan birokrasi dapat membuat keterlambatan dalam kegiatan operasional di pelabuhan, maka penting untuk membangun sistem informasi dan komunikasi yang jelas antara semua pemangku kepentingan agar setiap langkah dalam operasional pelabuhan bisa dilakukan dengan lebih efisien dan transparan.

1. Hambatan Regulasi dan Birokrasi di Pelabuhan

Hambatan regulasi dan tantangan di pelabuhan merupakan tantangan besar bagi operasional jasa keagenan kapal. Setiap pelabuhan memiliki peraturan yang harus dipatuhi, baik dari otoritas pelabuhan, pemerintah pusat, maupun lembaga internasional. Namun, banyaknya lapisan regulasi sering kali menambah kompleksitas proses perizinan dan pengurusan dokumen. Di Indonesia, perbedaan peraturan antar-pelabuhan juga dapat memperumit situasi. Misalnya, pelabuhan utama seperti Tanjung Priok, Belawan, dan Makassar mungkin memiliki kebijakan yang berbeda, sehingga agen kapal harus beradaptasi dengan sistem administrasi yang tidak seragam.

Selain itu, birokrasi yang panjang sering kali mengakibatkan keterlambatan dalam pengurusan izin, seperti Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dan izin bongkar muat, yang mempengaruhi efisiensi operasional kapal. Proses pengurusan izin ini sering kali melibatkan banyak instansi dengan prosedur yang

berlapis-lapis, mulai dari pemeriksaan dokumen hingga pengecekan fisik kapal, yang bisa memakan waktu lama. Keterlambatan dalam pengurusan izin juga dapat menimbulkan biaya tambahan dan berpotensi merusak hubungan bisnis dengan klien yang menginginkan kecepatan waktu operasional.

Hambatan regulasi dan tantangan ini juga berdampak pada biaya operasional keagenan perusahaan. Biaya tambahan sering kali muncul karena proses administrasi yang berulang, denda akibat keterlambatan, serta upaya ekstra dalam memastikan semua prosedur terpenuhi. Untuk menghadapi tantangan ini, perusahaan keagenan perlu meningkatkan kapasitas administrasi, dan menjalin hubungan yang baik dengan otoritas pelabuhan guna mempercepat proses perizinan. Berikut contoh yang telah terjadi di lapangan terkait dengan upaya mengatasi hambatan regulasi dan birokrasi dalam operasional jasa keagenan kapal:

Contoh Pelabuhan Bitung :Pelabuhan Bitung telah mengembangkan pelabuhan sebagai pusat logistik untuk kawasan Timur Indonesia sebagai gerbang utama di kawasan Timur Indonesia, telah menunjukkan komitmen yang kuat dalam mengembangkan dirinya sebagai pusat logistik regional.

- a. Pengenalan Pelabuhan Bitung sebagai Gerbang Utama
Pelabuhan Bitung diidentifikasi sebagai lokasi strategis di Timur Indonesia, dan berpotensi besar sebagai hubungan logistik regional diakui.
- b. Komitmen Pengembangan sebagai Pusat Logistik. Keputusan strategis diambil untuk mengembangkan Pelabuhan Bitung menjadi pusat logistik utama, dan alokasi sumber daya dan investasi diarahkan untuk mencapai tujuan tersebut.
- c. Peningkatan Infrastruktur. Pembangunan dan modernisasi fasilitas pelabuhan (dermaga, gudang, peralatan bongkar muat), dan Peningkatan konektivitas darat, laut, dan udara.
- d. Pengembangan Layanan Logistik. Perluasan jenis layanan logistik yang ditawarkan (misalnya, penyimpanan, distribusi,

transportasi multimodal), dan Peningkatan efisiensi guna mempercepat layanan.

- e. Kemitraan dengan Stakeholder. Kerjasama dengan pemerintah, pelaku usaha, dan komunitas untuk mendukung pengembangan pelabuhan, dan Pembentukan jaringan logistik yang terintegrasi.
- f. Peningkatan Daya Saing. Pelabuhan Bitung, sebagai gerbang utama Sulawesi Utara, telah berhasil menarik perhatian investor dan pelaku bisnis baik dari dalam maupun luar negeri. Potensi besar yang dimiliki pelabuhan ini membuatnya menjadi pusat pertumbuhan ekonomi yang signifikan, baik di tingkat regional maupun nasional.

Ada beberapa langkah yang perlu di perhatikan dalam menunjang hasil Pelabuhan Bitung, sebagai gerbang utama Sulawesi Utara, yaitu:



Gambar 5.1 Peningkatan Daya Saing

Langkah Awal, Pelabuhan Bitung diakui sebagai lokasi strategis yang memiliki potensi besar untuk menjadi pusat logistik di kawasan Timur Indonesia. Langkah Pengembangan, Pelabuhan Bitung kemudian secara aktif dikembangkan dengan fokus pada peningkatan infrastruktur, layanan, dan konektivitas.

Langkah Implementasi, Langkah-langkah yang konkret diambil untuk mewujudkan visi Pelabuhan Bitung sebagai pusat logistik, seperti pembangunan fasilitas baru, peningkatan efisiensi

operasional, dan menjalin kemitraan dengan berbagai pihak. Langkah terakhir, Akhir dari pengembangan ini adalah meningkatnya daya saing Pelabuhan Bitung, pertumbuhan ekonomi regional, dan kontribusi yang signifikan terhadap perekonomian nasional.

Bitung telah mencapai tujuannya untuk menjadi pusat logistik yang canggih dan efektif melalui berbagai langkah yang direncanakan dan diukur. Meningkatnya volume perdagangan, pertumbuhan ekonomi regional yang signifikan, dan kontribusi yang signifikan terhadap perekonomian nasional menandai tahap akhir. Pelabuhan Bitung meningkatkan perekonomian nasional dan lokal.

B. Tantangan Teknologi dan Digitalisasi

Seiring berkembangnya jaman banyak pelabuhan di dunia telah mulai mengadopsi teknologi canggih untuk meningkatkan efisiensi, masih terdapat tantangan besar dalam penerapannya secara menyeluruh, terutama di Indonesia. Dalam hal ini, teknologi advanced yang seharusnya membantu mempermudah proses keagenan kapal justru menjadi tantangan ketika infrastruktur teknologi belum memadai atau belum terintegrasi dengan baik. Proses manual yang lambat dan rentan terhadap kesalahan masih menjadi kendala di beberapa pelabuhan besar.

Salah satu tantangan utama adalah tidak adanya sistem yang terintegrasi untuk pengurusan dokumen dan perizinan. Dalam banyak kasus, proses administrasi masih memerlukan verifikasi manual, yang memperlambat alur kerja. Misalnya, sistem terkomputerisasi untuk memproses SPB dan dokumen muatan kapal bisa mempercepat proses, namun belum semua pelabuhan di Indonesia menerapkan teknologi ini secara ideal. Akibatnya, agen kapal harus menangani berbagai prosedur manual yang sering kali mengakibatkan tertunda.

Selain itu, banyak perusahaan keagenan kapal dan staf pelabuhan yang belum terbiasa dengan teknologi canggih saat ini. Adopsi teknologi baru sering kali memerlukan pelatihan intensif dan investasi dalam perangkat lunak serta perangkat keras. Tantangan ini memerlukan perhatian serius, karena di masa depan, digitalisasi bukan

hanya menjadi opsi, tetapi keharusan untuk tetap kompetitif di pasar seluruh dunia. Maka dari itu perusahaan keagenan kapal harus mampu beradaptasi dengan teknologi dan digitalisasi memiliki keunggulan kompetitif, terutama dalam hal efisiensi operasional dan pengurangan biaya.

C. Peluang Pertumbuhan Industri Keagenan Kapal

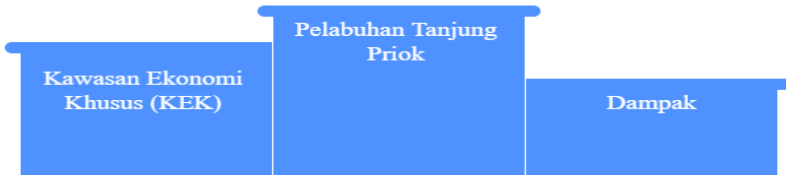
Meskipun dihadapkan pada berbagai tantangan, industri keagenan kapal memiliki potensi pertumbuhan yang sangat menjanjikan. Seiring dengan pertumbuhan ekonomi global dan peningkatan aktivitas perdagangan internasional, permintaan akan jasa keagenan kapal terus meningkat.

Industri keagenan kapal memainkan peran penting dalam rantai logistik kapal maritim, bertindak sebagai penghubung antara, pelabuhan, dan otoritas terkait. Dengan semakin pesatnya perkembangan perdagangan di seluruh dunia, keagenan kapal memiliki peluang besar untuk berkembang, terutama di zaman mutakhir yang ditandai dengan inovasi teknologi dan kebutuhan efisiensi. Bab ini akan membahas secara mendalam peluang-peluang kapal yang dapat dimanfaatkan oleh perusahaan keagenan untuk tumbuh, baik melalui penerapan teknologi komputerisasi maupun perluasan pasar di pelabuhan internasional.

1. Pelabuhan Tanjung Priok dan Pengembangan Zona Ekonomi Khusus (KEK)

Pelabuhan Tanjung Priok, sebagai gerbang utama perdagangan Indonesia, telah mengalami transformasi signifikan seiring dengan perkembangan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) di sekitarnya. Integrasi antara pelabuhan dan KEK telah menciptakan sinergi yang kuat, mendorong pertumbuhan ekonomi, dan meningkatkan daya saing Indonesia di kancah internasional.

Pengembangan Zona Ekonomi Khusus (KEK)



Gambar 5.2 Pengembangan Zona Ekonomi Khusus (KEK) Tanjung Priok

Bagan ini menggambarkan hubungan antara tiga konsep utama yaitu Pelabuhan Tanjung Priok, Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), dan dampak.

- a. Pelabuhan Tanjung Priok. Pelabuhan Tanjung Priok merupakan salah satu pelabuhan terbesar di Indonesia dan memiliki peran penting dalam perdagangan dan perekonomian negara.
- b. Kawasan Ekonomi Khusus (KEK). Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) adalah konsep yang terkait erat dengan Pelabuhan Tanjung Priok. KEK adalah kawasan yang memiliki fasilitas dan kemudahan berusaha yang lebih baik dibandingkan dengan kawasan lainnya, dengan tujuan untuk meningkatkan investasi dan pertumbuhan ekonomi.
- c. Dampak
Hubungan antara Pelabuhan Tanjung Priok sebagai gerbang utama perdagangan Indonesia dan KEK sebagai kawasan industri dengan berbagai fasilitas dan insentif, memiliki potensi dampak yang sangat signifikan.

Analisis Dampak Kawasan Ekonomi Khusus (KEK)



Gambar 5.3 Dampak Hubungan Antara Pelabuhan Tanjung Priok

Dampak ini dapat dikategorikan menjadi beberapa aspek, yaitu:

A. Ekonomi

- **Positif**
- **Peningkatan aktivitas ekonomi:** Pelabuhan Tanjung Priok akan menjadi pusat distribusi barang untuk dan dari KEK, meningkatkan aktivitas bongkar muat dan transportasi.
- **Penciptaan lapangan kerja:** Pembangunan dan operasional KEK akan menciptakan lapangan kerja baru, baik secara langsung maupun tidak langsung.
- **Negatif**
- **Ketergantungan ekonomi:** Terlalu bergantung pada KEK dapat membuat ekonomi daerah menjadi rentan terhadap fluktuasi ekonomi global.
- **Ketimpangan ekonomi:** Jika tidak dikelola dengan baik, KEK dapat memperbesar ketimpangan ekonomi antara daerah di sekitar KEK dan daerah lainnya.

B. Sosial

- Positif
 - Peningkatan kualitas hidup: Dengan adanya lapangan kerja baru dan peningkatan pendapatan, kualitas hidup masyarakat sekitar KEK diharapkan akan meningkat.
 - Perkembangan infrastruktur: Pembangunan KEK akan mendorong pembangunan infrastruktur seperti jalan, jembatan, dan fasilitas umum lainnya.
- Negatif
 - Konflik sosial: Pembangunan KEK dapat memicu konflik sosial, terutama jika tidak melibatkan masyarakat sekitar dalam proses pengambilan keputusan.
 - Urbanisasi: Aliran migrasi penduduk ke daerah KEK dapat menyebabkan urbanisasi yang tidak terkendali dan menimbulkan masalah sosial lainnya.

C. Lingkungan

- Positif
 - Peningkatan kesadaran lingkungan: KEK menerapkan prinsip-prinsip pembangunan berkelanjutan dapat mendorong peningkatan kesadaran lingkungan masyarakat.
- Negatif
 - Pencemaran lingkungan: Aktivitas industri di KEK berpotensi menimbulkan pencemaran udara, air, dan tanah jika tidak dikelola dengan baik.

D. Inovasi dan Teknologi Digital dalam Keagenan Kapal

Teknologi komputerisasi telah merombak cara kerja industri keagenan kapal, memberikan berbagai alat untuk meningkatkan akurasi, efisiensi, dan transparansi dalam operasional sehari-hari. Salah satu contoh nyata adalah penggunaan count sheet advanced, yang dapat mempercepat proses pencatatan muatan dan mengurangi risiko kesalahan manusia. Selain itu, teknologi berbasis cloud memungkinkan perusahaan keagenan untuk mengelola informasi secara real-time, memastikan informasi kapal, dokumen, dan status

muatan selalu tersedia dan mudah diakses oleh pihak terkait. (Mauldiyani & Triadi, 2024)

Inovasi seperti sistem manajemen perkapalan berbasis IoT (Web of Things) juga memungkinkan pemantauan kondisi dan muatan secara langsung. Hal ini memberikan keuntungan tidak hanya dalam hal keamanan dan keselamatan, tetapi juga dalam menjaga efisiensi operasional. Misalnya, sensor IoT dapat mendeteksi pergerakan kapal, kondisi cuaca, atau status peralatan kapal, memungkinkan agen untuk memberikan respons cepat terhadap perubahan situasi di pelabuhan.

Selain itu, teknologi blockchain juga mulai diterapkan untuk memperkuat keamanan informasi kapal dan meningkatkan transparansi dalam pengelolaan dokumen, seperti Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Dengan sistem blockchain, informasi transaksi yang biasanya rentan terhadap manipulasi dapat dijamin integritasnya, yang pada akhirnya akan mempercepat proses regulasi dan mengurangi hambatan dalam perizinan kapal.

1. Potensi Pasar Jasa Keagenan di Pelabuhan Internasional

Globalisasi dan meningkatnya arus perdagangan internasional membuka peluang besar bagi pertumbuhan kapal keagenan, terutama di pelabuhan-pelabuhan internasional yang menjadi pusat perdagangan dunia. Pelabuhan seperti Singapura, Rotterdam, dan Shanghai telah menjadi pusat logistik di seluruh dunia yang menangani jutaan TEU (Twenty-foot Proportionate Unit) setiap tahun. Permintaan akan layanan keagenan kapal di pelabuhan-pelabuhan tersebut terus meningkat seiring dengan naiknya jumlah kapal yang masuk dan keluar. (FARID AFANDI, 2020)

Perusahaan keagenan kapal yang mampu beradaptasi dengan regulasi internasional, meningkatkan standar layanan, serta menyediakan solusi berbasis teknologi memiliki peluang besar untuk memperluas pasar ke pelabuhan internasional. Banyak pelabuhan internasional yang kini mencari mitra lokal yang memiliki pemahaman mendalam tentang kondisi teritorial dan

mampu menjembatani perbedaan regulasi dan budaya bisnis antara pelabuhan-pelabuhan di berbagai negara.

Ekspansi ke pasar internasional juga memberikan peluang bagi agen kapal untuk menjalin kemitraan strategi dengan perusahaan pelayaran di seluruh dunia. Dengan meningkatnya kebutuhan akan efisiensi dan pengurangan biaya operasional, perusahaan pelayaran cenderung mencari agen yang mampu memberikan layanan yang komprehensif dan terintegrasi, termasuk dukungan logistik, pengurusan dokumen, hingga solusi teknologi berbasis komputerisasi. (Rachman & Province, 2021)

Secara keseluruhan, pertumbuhan industri keagenan kapal di pelabuhan internasional sangat dipengaruhi oleh kemampuan agen untuk menyesuaikan diri dengan dinamika pasar di seluruh dunia. Dengan pendekatan yang tepat, inovasi teknologi, dan pengelolaan layanan kapal yang efisien, perusahaan keagenan dapat memanfaatkan peluang ini untuk menjadi pemimpin dalam industri logistik maritim di seluruh dunia. (Halik et al., 2024)

2. Kerjasama Antar Stakeholder untuk Meningkatkan Efisiensi

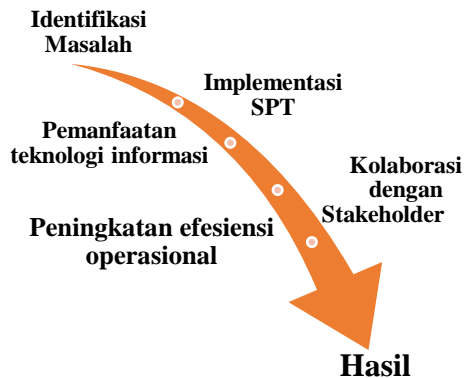
Industri keagenan kapal sering melibatkan banyak pihak yang terkait, mulai dari agen kapal, otoritas pelabuhan, bea cukai, imigrasi, karantina, hingga perusahaan pelayaran. Kerjasama antar stakeholder sangat krusial untuk menciptakan ekosistem pelabuhan yang efisien. (Maulana & Sahara, 2023)

Efisiensi dalam pengelolaan jasa keagenan kapal bergantung pada sinergi antara berbagai pihak yang terlibat di pelabuhan. Kerjasama antar rekan, baik dari pihak otoritas pelabuhan kapal, perusahaan keagenan, pemilik, hingga pengguna jasa, menjadi kunci untuk memastikan proses operasional berjalan lancar, terkoordinasi, dan menguntungkan bagi semua pihak. Konteks modernisasi pelabuhan dan keagenan kapal, berkolaborasi dengan baik, terutama dengan adanya berbagai tantangan regulasi, teknologi, dan persaingan pasar. Dua aspek penting dalam kerjasama antar mitra ini adalah kolaborasi dengan

otoritas pelabuhan dan penguatan peran teknologi dalam proses keagenan. (Puspitasari et al., 2020)

Berikut beberapa contoh yang terjadi di lapangan terkait dengan Kerjasama Antar Stakeholder untuk Meningkatkan Efisiensi: Pelabuhan Tanjung Priok telah berhasil mengurangi waktu tunggu kapal berkat implementasi SPT dan penggunaan teknologi informasi. Selain itu, kolaborasi antara otoritas pelabuhan dan para stakeholder lainnya juga berkontribusi pada peningkatan efisiensi operasional.

Beberapa permasalahan yang sering terjadi di Pelabuhan Tanjung Priok sebagai berikut:



Gambar 5.4 Permasalahan Yang Sering Terjadi Di Pelabuhan Tanjung Priok

1. Identifikasi Masalah

Waktu tunggu kapal lama masalah waktu tunggu kapal yang lama di Pelabuhan Tanjung Priok memang menjadi perhatian serius. Hal ini dapat menghambat kelancaran arus barang, meningkatkan biaya logistik, dan mengurangi daya saing produk-produk yang melalui pelabuhan tersebut.

2. Implementasi SPT

Digitalisasi data dan proses SPT berperan sebagai tulang punggung dalam proses digitalisasi dan integrasi data.

Teknologi informasi seperti PIMS dan VTMS memberikan visibilitas yang lebih baik terhadap seluruh aktivitas di pelabuhan. Kolaborasi antar stakeholder memastikan bahwa semua pihak bekerja sama secara efektif untuk mencapai tujuan bersama. Peningkatan efisiensi tidak hanya berdampak pada waktu tunggu kapal, tetapi juga pada berbagai aspek operasional lainnya.

3. Kolaborasi dengan Stakeholder

Kolaborasi dengan berbagai pemangku kepentingan (stakeholder) merupakan kunci utama dalam mengatasi permasalahan waktu tunggu kapal yang lama di Pelabuhan Bitung. Kemitraan dan koordinasi yang efektif antar berbagai pihak akan menghasilkan solusi yang lebih komprehensif dan berkelanjutan.

4. Peningkatan Efisiensi Operasional

Dalam dunia bisnis yang semakin kompetitif, efisiensi operasional menjadi kunci keberhasilan. Salah satu cara untuk mencapai efisiensi adalah dengan mengoptimalkan penggunaan fasilitas yang ada. Dengan mengoptimalkan fasilitas, perusahaan dapat meningkatkan produktivitas, mengurangi biaya, dan meningkatkan kualitas produk atau layanan.

5. Hasil

Berbagai inovasi telah digunakan untuk mengatasi masalah waktu tunggu kapal di Pelabuhan Tanjung Priok yang dahulu menjadi kendala utama bagi arus logistik nasional. Digitalisasi yang luas telah mengubah penampilan pelabuhan menjadi semakin canggih dan efektif. Implementasi Sistem Pelayanan Terpadu (SPT) dan penggunaan teknologi informasi seperti PIMS dan VTMS telah meningkatkan visibilitas seluruh aktivitas pelabuhan, yang memungkinkan pengenalan dan penyelesaian kendala yang lebih cepat.

Keberhasilan dalam mengatasi masalah ini bergantung pada kerja sama erat antara berbagai pemangku kepentingan, mulai dari otoritas pelabuhan, perusahaan pelayaran, hingga perusahaan logistik. Pertukaran data secara real-time dapat dilakukan dengan koordinasi yang baik, yang menghasilkan proses bongkar muat yang lebih cepat. Optimalisasi penggunaan fasilitas pelabuhan meningkatkan produktivitas dan mengurangi biaya operasional.

3. Kolaborasi dengan Otoritas Pelabuhan

Dalam dunia maritim kolaborasi dengan Otoritas Pelabuhan merupakan aspek penting dalam pengembangan sektor maritim dan logistik. Kerja sama ini biasanya melibatkan berbagai pihak, termasuk pemerintah, perusahaan swasta, dan pemangku kepentingan lainnya, dengan tujuan untuk meningkatkan efisiensi operasional, keamanan, dan keberlanjutan pelabuhan.

1. Pentingnya Kolaborasi

- a. Peningkatan Efisiensi: Dengan bekerja sama, berbagai pihak dapat mengoptimalkan proses bongkar muat, pengelolaan barang, dan alur transportasi, yang mengurangi waktu tunggu dan biaya operasional.
- b. Keamanan: Kolaborasi dengan Otoritas Pelabuhan meningkatkan aspek keamanan melalui berbagi informasi dan teknologi. Ini penting untuk mencegah tindakan kriminal dan memastikan keselamatan barang serta personel yang bekerja di pelabuhan.
- c. Keberlanjutan: Dalam era perubahan iklim, kerja sama ini juga fokus pada pengembangan praktik ramah lingkungan, seperti pengurangan emisi dan pengelolaan limbah, untuk menjaga ekosistem pelabuhan dan sekitarnya.

2. Bentuk-Bentuk Kolaborasi

- a. Pengembangan Infrastruktur: Investasi bersama dalam pembangunan infrastruktur pelabuhan yang lebih modern dan efisien.

- b. Program Pelatihan: Penyediaan pelatihan untuk staf pelabuhan dan perusahaan terkait guna meningkatkan keterampilan dan pengetahuan tentang praktik terbaik.
 - c. Inovasi Teknologi: Implementasi sistem baru seperti otomatisasi dan digitalisasi yang dapat mempercepat proses dan meningkatkan akurasi.
3. Tantangan dalam Kolaborasi

Meskipun kolaborasi menawarkan banyak manfaat, terdapat beberapa tantangan yang perlu diatasi, seperti:

- a. Perbedaan Kepentingan: Setiap pihak mungkin memiliki tujuan dan kepentingan yang berbeda, sehingga memerlukan negosiasi dan kompromi.
- b. Komunikasi: Koordinasi yang buruk dapat menghambat efektivitas kolaborasi. Oleh karena itu, penting untuk memiliki saluran komunikasi yang jelas.
- c. Regulasi: Berbagai regulasi yang berlaku di masing-masing negara atau daerah dapat menjadi penghalang dalam implementasi proyek kolaboratif.

Melalui kolaborasi yang efektif dengan Otoritas Pelabuhan, semua pihak dapat meraih manfaat yang lebih besar dalam pengelolaan pelabuhan yang lebih baik dan berkelanjutan.

4. Penguatan Peran Teknologi dalam Proses Keagenan

Revolusi industri telah membawa perubahan signifikan dalam berbagai sektor, termasuk industri maritim. Dalam konteks keagenan kapal, penerapan teknologi informasi dan komunikasi (TIK) telah menjadi kunci untuk meningkatkan efisiensi, akurasi, dan daya saing. (Abdillah et al., n.d.)

Teknologi memainkan peran penting dalam meningkatkan efisiensi proses keagenan kapal. Digitalisasi berbagai aspek keagenan, seperti penggunaan sistem manajemen dokumen, pelacakan *real-time* ke kapal, integrasi informasi antara otoritas pelabuhan dan agen kapal, dapat mengurangi kesalahan manusia dalam mempercepat proses operasional. Kolaborasi antar otoritas

pelabuhan dan agen kapal ini menjadi sangat penting, terutama dalam memastikan bahwa semua pihak menggunakan stage dan sistem yang kompatibel serta dapat diakses dengan mudah. (Fatqurhohman & Jember, 2024). Misalnya, sistem pemantauan lalu lintas kapal berbasis teknologi memungkinkan agen kapal dan otoritas pelabuhan untuk melacak kedatangan dan keberangkatan secara real-time. Ini akan mempermudah perencanaan bongkar muat, mengurangi waktu antrian kapal, sehingga dapat memastikan bahwa sumber daya pelabuhan dimanfaatkan dengan efisien dan akurat. Kolaborasi yang kuat antara pihak-pihak terkait, serta dukungan teknologi yang mumpuni, proses keagenan di pelabuhan dapat menjadi lebih efisien dan responsif terhadap kebutuhan pengguna jasa.



RENCANA PENGEMBANGAN LAYANAN KEAGENAN

Rencana pengembangan ini berfokus pada peningkatan efisiensi operasional dan pemanfaatan teknologi terkini dalam layanan keagenan kapal. Integrasi sistem informasi yang lebih canggih akan mengoptimalkan pengelolaan data kapal, dokumen, dan komunikasi. Selain itu, pengembangan layanan berbasis digital akan memberikan pengalaman yang lebih cepat, transparan, dan mudah bagi para pelanggan. Dengan demikian, kualitas layanan dan daya saing perusahaan dapat ditingkatkan (Suwandi et al., 2023)

Untuk memperluas jangkauan bisnis dan memenuhi kebutuhan pelanggan yang beragam, rencana ini akan mengembangkan jaringan kerja sama dengan berbagai pihak seperti pelabuhan, perusahaan pelayaran, dan penyedia layanan logistik. Portofolio layanan juga akan diperkaya dengan solusi yang lebih komprehensif, seperti jasa konsultasi maritim, manajemen risiko, dan penyelesaian klaim. Melalui upaya ini, perusahaan dapat menjadi mitra yang terpercaya bagi para pelaku industri maritim.

Untuk mendukung tercapainya tujuan tersebut, perlu dilakukan peningkatan kualitas sumber daya manusia secara berkelanjutan. Pelatihan dan pengembangan yang terarah akan membekali karyawan dengan pengetahuan dan keterampilan yang dibutuhkan untuk menghadapi tantangan bisnis yang semakin

kompleks. Selain itu, investasi dalam teknologi informasi akan terus dilakukan. Implementasi sistem yang terintegrasi dan berbasis data akan memungkinkan perusahaan untuk mengambil keputusan yang lebih cepat dan akurat, serta meningkatkan efisiensi operasional.

Seiring dengan tuntutan pasar yang semakin tinggi terhadap praktik bisnis yang berkelanjutan, perusahaan akan mengadopsi prinsip-prinsip keberlanjutan dalam seluruh kegiatan operasional. Upaya untuk mengurangi dampak lingkungan, seperti penggunaan energi yang efisien dan pengelolaan limbah yang baik, akan menjadi prioritas utama. Selain itu, perusahaan juga akan aktif terlibat dalam kegiatan tanggung jawab sosial, misalnya dengan mendukung komunitas lokal dan mempromosikan praktik bisnis yang etis (Rizqiyani et al., 2024)

A. Prospek Masa Depan Jasa Keagenan Kapal

Prospek jasa keagenan kapal di masa depan sangat menjanjikan seiring dengan dinamika industri maritim global. Peningkatan volume perdagangan internasional, efisiensi rantai pasok, dan implementasi standar keberlanjutan akan mendorong permintaan akan layanan keagenan yang lebih komprehensif dan efisien. Untuk menjawab tantangan tersebut, perusahaan perlu fokus pada spesialisasi layanan, digitalisasi, keberlanjutan, dan kolaborasi. Dengan menawarkan layanan yang sangat khusus, memanfaatkan teknologi terkini, mengadopsi praktik bisnis yang berkelanjutan, dan membangun jaringan kerja sama yang kuat, perusahaan dapat memperkuat posisinya di pasar yang semakin kompetitif. Faktor utama yang mendorong prospek tersebut meliputi (AYU JOHANDA PUTRI & RAHAYU, 2022)

Faktor Utama dari Prospek Jasa Keagenan Kapal



Gambar 6.1 Faktor Utama Prospek Jasa Keagenan Kapal

1. Globalisasi dan Perdagangan Internasional

Perkembangan perdagangan internasional memberikan peluang besar bagi keagenan kapal untuk meningkatkan volume dan kualitas layanan. Dalam konteks ini, layanan yang lebih cepat dan adaptif terhadap kebutuhan pelaku usaha menjadi sangat penting.

2. Keberlanjutan (Sustainability) dan Standar Lingkungan

Dorongan untuk memenuhi standar emisi karbon IMO (International Maritime Organization) akan menciptakan peluang baru, seperti layanan pemantauan dan pelaporan emisi kapal yang dapat disediakan oleh agen.

3. Kompetisi Pasar dan Spesialisasi

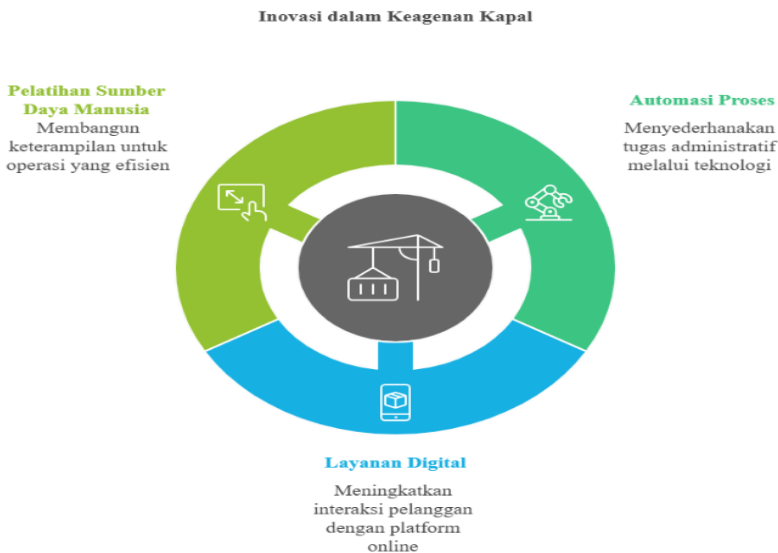
Agen kapal yang mampu menghadirkan layanan khusus, seperti manajemen kargo tertentu atau fokus pada pelabuhan-pelabuhan niche, akan memiliki keunggulan kompetitif di pasar.

B. Inovasi yang Diperlukan untuk Keagenan Kapal

Inovasi merupakan kunci keberlangsungan dan pertumbuhan dalam industri maritim yang dinamis. Untuk tetap kompetitif dan memenuhi ekspektasi pelanggan yang terus berkembang, perusahaan

jasa keagenan kapal perlu secara proaktif mengadopsi teknologi terbaru dan model bisnis yang inovatif. Tantangan seperti perubahan regulasi, persaingan yang ketat, dan fluktuasi permintaan mengharuskan para pelaku industri untuk terus beradaptasi dan mencari solusi-solusi kreatif.

Pelanggan jasa keagenan kapal saat ini menuntut layanan yang lebih cepat, efisien, transparan, dan disesuaikan dengan kebutuhan spesifik. Untuk memenuhi harapan tersebut, inovasi menjadi suatu keharusan. Adopsi teknologi digital seperti analisis data, dan otomatisasi proses, perusahaan dapat meningkatkan kualitas layanan, mengurangi biaya operasional, dan memberikan pengalaman pelanggan yang lebih baik. Selain itu, inovasi juga dapat membuka peluang untuk mengembangkan layanan baru yang bernilai tambah, seperti solusi logistik terintegrasi dan manajemen risiko yang komprehensif. Beberapa inovasi yang relevan termasuk (Adawiyah & Taharuddin, 2024)



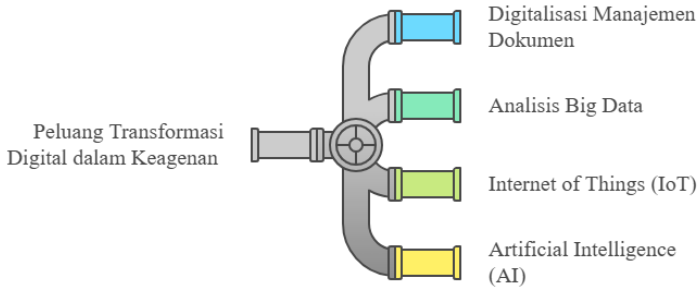
Gambar 6.2 Inovasi yang Diperlukan untuk Keagenan Kapal

1. Automasi Proses Administrasi. Implementasi *smart contracts* berbasis teknologi blockchain. untuk mengotomasi transaksi dan proses administrasi. Penggunaan *Electronic Data Interchange (EDI)* untuk mempercepat pertukaran dokumen kapal dan kargo.
2. Pengembangan Layanan Digital, dengan aplikasi seluler dan portal berbasis web untuk mempermudah komunikasi antara kapal, pelabuhan, dan agen. Sistem pemantauan real-time untuk aktivitas kapal, yang mengintegrasikan data GPS, cuaca, dan informasi pelabuhan.
3. Pelatihan dan Pengembangan Kapasitas Sumber Daya Manusia (SDM). Program pelatihan berbasis teknologi terbaru, seperti penggunaan simulasi dan augmented reality untuk meningkatkan efisiensi operasional.

C. Peluang Transformasi Digital dalam Keagenan

Transformasi digital memungkinkan perusahaan jasa keagenan kapal untuk memberikan pengalaman pelanggan yang lebih baik. Dengan memanfaatkan teknologi seperti platform digital dan aplikasi mobile, pelanggan dapat mengakses informasi secara real-time, melakukan pemesanan secara online, dan melacak status kapal dengan mudah. Implementasi digitalisasi ini telah dilakukan melalui berbagai websites instansi terkait seperti Pelabuhan, keagenan, Perusahaan bongkar muat maupun pelaku usaha bidang logistic

Transformasi digital menghadirkan peluang besar dalam meningkatkan efisiensi dan kualitas layanan jasa keagenan kapal. Melalui otomatisasi berbagai proses seperti pemrosesan dokumen, pelaporan, dan komunikasi, perusahaan dapat mengurangi kesalahan manusia, mempercepat waktu respon, dan meningkatkan produktivitas (Rosaria Santi et al., 2023). Peluang ini meliputi



Gambar 6.3 Peluang Transformasi Digital dalam Keagenan

1. Digitalisasi Manajemen Dokumen, dengan mengadopsi teknologi seperti cloud computing untuk menyimpan dan memproses data dokumen kapal, sehingga memungkinkan aksesibilitas yang cepat dan aman.
2. *Big Data Analytics*, memanfaatkan data besar untuk memprediksi tren operasional, seperti pola kedatangan kapal, kebutuhan logistik, dan efisiensi waktu bongkar muat.
3. *Internet of Things (IoT)*, Implementasi IoT memungkinkan agen memantau kondisi kapal dan peralatan pelabuhan secara real-time. Contohnya adalah pelacakan otomatis kebutuhan logistik seperti bahan bakar atau air bersih.
4. *Artificial Intelligence (AI)*, dengan AI dapat digunakan untuk memodelkan skenario operasional optimal di pelabuhan, mengurangi waktu tunggu kapal (*berthing time*), dan mempercepat proses administrasi.



A

Agen Pelayaran adalah Perwakilan resmi dari pemilik kapal yang bertindak sebagai penghubung antara pemilik kapal, otoritas pelabuhan, dan pihak terkait lainnya.

Alat Bongkar Muat adalah Peralatan yang digunakan untuk mempercepat proses bongkar muat, seperti crane, forklift, dan conveyor belt.

Analisis adalah Proses mengkaji data untuk menemukan pola dan tren.

Arrival Adalah Istilah Saat Kedatangan Kapal Di Area Pelabuhan.

B

Bea Cukai adalah Instansi pemerintah yang berwenang melakukan pengawasan dan pengenaan bea masuk atas barang impor.

Benchmarking adalah Proses membandingkan kinerja dengan perusahaan lain.

Biaya Keagenan adalah Biaya yang dibayarkan oleh pemilik kapal kepada agen pelayaran atas jasa yang diberikan.

Bill Of Loading Dokumen Yang Dikeluarkan Oleh Agen Pelayaran Yang Menyatakan Bahwa Barang-Barang Tertentu Telah Dimuat Ke Dalam Kapal.

Bongkar adalah Memindahkan Barang-Barang Dari Kapal Atau Kendaraan Air Lainnya Ke Darat.

Bunker Adalah Bahan Bakar Minyak

Buyer Adalah Penerima, Pembeli Suatu Barang

C

Cargo Adalah Barang Yang Diangkut Oleh Kapal Untuk Kepentingan Komersial.

Certificate (Sertifikat Kesempurnaan) Adalah Sertifikat Yang Menyatakan Kelaikan Kapal Termasuk Perlengkapan Berlayar

Certificate Of Registry Adalah Sertifikat Yang Dikeluarkan Oleh Pemerintah Untuk Membuktikan Bahwa Suatu Kapal Telah Didaftarkan Secara Resmi

Charter Adalah Perjanjian sewa kapal untuk jangka waktu tertentu.

Chief Officer Adalah Perwira kapal yang bertanggung jawab atas navigasi dan keselamatan kapal

Clearance In adalah Proses administrasi kedatangan kapal di pelabuhan.

Clearance Out adalah Proses administrasi keberangkatan kapal dari pelabuhan.

Complete Adalah Menyelesaikan suatu kegiatan atau pekerjaan

Consignee Orang Atau Perusahaan Yang Menerima Pengiriman Barang

Container Adalah Wadah Yang Digunakan Untuk Mengangkut Barang

Continuous Improvement adalah Proses perbaikan yang berkelanjutan.

Conveyor Adalah alat yang digunakan untuk mengangkut kargo atau material lainnya dari satu tempat ke tempat lain

Cuaca Adalah Kondisi atmosfer di suatu tempat pada waktu tertentu

D

Digitalisasi adalah Proses mengubah data menjadi format digital.

Dokumen Kapal adalah Berbagai dokumen yang diperlukan untuk clearance in dan clearance out, seperti surat berlayar, sertifikat kapal, dan dokumen kargo.

Dermaga adalah Tempat berlabuhnya kapal di pelabuhan.

Delivery Order Atau Do Adalah Surat Perintah Pengangkutan Untuk Menyerahkan Barang Kepada Penerima (Consignee)

Depacture Adalah Istilah Saat Keberangkatan Kapal Dari Pelabuhan.
Diagram Adalah Gambar Atau Sketsa Yang Menggambarkan, Menjelaskan Suatu Hubungan, Proses Serta Konsep.

E

Efisiensi Waktu adalah Pengurangan waktu yang dibutuhkan untuk menyelesaikan suatu proses atau tugas.

E-Filing adalah Pengajuan dokumen secara elektronik.

Ekspor Adalah Kegiatan Mengeluarkan Barang Dari Daerah Pabean

Evaluasi adalah Proses penilaian terhadap kinerja.

F

Freight Forwarder adalah perusahaan yang mengorganisir pengiriman barang dari satu titik ke titik lainnya, bertindak sebagai perantara antara pengirim dan berbagai moda transportasi.

Fumigation Adalah Proses Pengasapan Untuk Membasmi Hama, Seperti Serangga, Jamur, Dan Bakteri

G

General Agent Adalah Agen Yang Mewakili Perusahaan Lain Dalam Wilayah Tertentu

Global Supply Chain adalah jaringan global yang melibatkan berbagai organisasi dan aktivitas yang terlibat dalam pergerakan barang dan jasa dari sumber hingga konsumen akhir.

H

Handover adalah Proses penyerahan barang dari satu pihak ke pihak lain, misalnya dari agen pelayaran ke pihak penerima barang.

Hub Port adalah pelabuhan utama yang berfungsi sebagai pusat transit dan distribusi barang antar berbagai wilayah.

I

Imigrasi Adalah Perpindahan penduduk dari satu negara ke negara lain untuk menetap

Impor Adalah

Individu Adalah Perpindahan Penduduk Dari Satu Negara Ke Negara Lain Untuk Menetap.

Infrastruktur Adalah Prasarana Dan Sarana Yang Dibutuhkan Untuk Mendukung Kegiatan Masyarakat, Seperti Jalan, Jembatan, Pelabuhan, Dan Bandara.

Inspeksi Adalah Pemeriksaan Atau Peninjauan Secara Menyeluruh Terhadap Suatu Objek Atau Kegiatan.

J

Jasa Adalah Aktivitas atau kinerja yang oleh satu pihak ditawarkan kepada pihak lain, pada dasarnya bersifat tidak berwujud fisik (intangibile) dan tidak mengakibatkan kepemilikan atas sesuatu

Jenis Muatan Adalah Klasifikasi Muatan Kapal Berdasarkan Karakteristiknya.

Jetty Adalah Sejenis Dermaga Yang Dibangun Di Tepi Pantai Untuk Memudahkan Bongkar Muat Batubara.

Jumlah Jam Kerja Adalah Lamanya waktu dalam jam yang digunakan untuk bekerja dari seluruh pekerjaan, tidak termasuk jam kerja istirahat resmi dan jam kerja yang digunakan untuk hal-hal diluar pekerjaan selama seminggu yang lalu.

K

Kapal Adalah Kendaraan Air, Dengan Bentuk Dan Jenis Apapun Yang Mengangkut Penumpang Maupun Barang Dari Satu Pelabuhan (Pelabuhan Asal) Ke Pelabuhan Lain (Pelabuhan Tujuan).

Kapal Asing Adalah Kapal Yang Berbendera Selain Bendera Indonesia Dan Tidak Dicatat Dalam Daftar Kapal Indonesia.

Kapal Cargo Adalah Kapal Yang Dirancang Untuk Mengangkut Muatan Seperti Semen, Gandum, Beras Dan Gula Dalam Bentuk Kemasan.

Kapal Pandu Adalah Kapal Yang Digunakan Untuk Membantu Dalam Penundaan Kapal-Kapal Yang Akan Memasuki Area

Pelabuhan Dan Membawa/ Menjemput Pandu Untuk Tambat Dan Berangkat Dari Pelabuhan.

Kapal Penumpang Adalah Jenis Kapal Yang Dirancang Untuk Mengangkut Orang.

Karantina adalah Proses pemeriksaan kesehatan terhadap barang dan manusia yang masuk ke suatu wilayah.

Keagenan Adalah Hubungan Antara Dua Pihak, Pihak Pertama Menempati Keududukan Sebagai Pemilik (Principal) Dan Pihak Kedua Sebagai Manajemen.

Keamanan adalah Tindakan untuk melindungi aset dan orang dari ancaman.

Kemitraan adalah Kerjasama antara berbagai pihak untuk mencapai tujuan bersama.

Komunikasi adalah Pertukaran informasi antara berbagai pihak yang terlibat.

Koordinasi Adalah Kerja Sama Yang Dilakukan Secara Serentak Dan Terencana

KSOP (Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan) Adalah Instansi pemerintah yang bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan pelayaran, serta kelancaran lalu lintas kapal di perairan indonesia

Kualitatif Adalah Adalah Metode Penelitian Yang Menggunakan Data Non-Numerik Untuk Menganalisis Fenomena

Kuantitatif Adalah Metode Penelitian Yang Menggunakan Data Numerik Untuk Menganalisis Fenomena

L

Laporan adalah Penyampaian informasi secara tertulis.

Layanan Adalah Aktivitas Yang Dilakukan Untuk Memenuhi Kebutuhan Orang Lain.

Layanan Tambahan adalah Layanan di luar layanan dasar keagenan yang dapat diberikan oleh agen pelayaran, seperti pergudangan, asuransi, atau pengurusan dokumen tambahan.

Lingkungan adalah Kondisi sekitar yang mempengaruhi kegiatan manusia.

Liner adalah Kapal yang beroperasi secara reguler pada rute yang tetap.

Lk3 Adalah Laporan kedatangan dan keberangkatan kapal.

Loading Adalah Proses Memuat Kargo Ke Kapal.

Logistic Adalah Ilmu Dan Seni Untuk Merencanakan, Melaksanakan, Dan Mengendalikan Aliran Barang, Jasa, Dan Informasi Dari Asal Ke Tujuan.

M

Manifest Adalah Daftar Barang Atau Penumpang Yang Diangkut Oleh Suatu Sarana Transportasi.

Marine Insurance adalah Asuransi yang melindungi kapal, muatan, dan tanggung jawab hukum yang timbul selama perjalanan laut.

Marine Survey adalah Pemeriksaan kondisi kapal atau muatan oleh seorang surveyor laut yang independen.

Marine Terminal adalah Fasilitas di pelabuhan yang digunakan untuk penanganan barang.

Maritim Adalah Hal-Hal Yang Berkaitan Dengan Laut, Seperti Pelayaran, Perkapalan, Dan Pelabuhan

Maritime Law adalah Hukum yang mengatur kegiatan di laut, termasuk pelayaran, perkapalan, dan perdagangan maritim.

Master Kapal Adalah Orang Yang Bertanggung Jawab Atas Pengoperasian Kapal.

Mean Adalah Nilai Tengah

Moor adalah Memasang jangkar atau tali tambat untuk menahan kapal agar tetap pada posisinya.

Multimodal Transport adalah Transportasi yang melibatkan penggunaan dua atau lebih moda transportasi (darat, laut, udara) untuk mengangkut barang dari titik asal ke tujuan akhir.

Monitor Adalah Mengamati Atau Mengawasi Secara Terus-Menerus

Muatan Kapal Adalah Barang Atau Penumpang Yang Di Angkut Oleh Kapal.

N

Nahkoda Adalah Pemimpin Tertinggi Di Atas Kapal, Yang Bertanggung Jawab Atas Keselamatan Kapal, Awak Kapal, Dan Muatan.

Navigasi adalah Ilmu dan seni dalam menentukan posisi, arah, dan kecepatan suatu kapal.

Nomor Kontainer adalah Nomor unik yang diberikan pada setiap kontainer untuk memudahkan identifikasi dan pelacakan.

Nota Debet adalah Dokumen yang digunakan untuk meminta pembayaran atas biaya tambahan yang timbul setelah pengiriman barang, misalnya biaya penyimpanan atau denda keterlambatan.

Notifikasi adalah Pemberitahuan resmi kepada pihak terkait mengenai suatu peristiwa, misalnya kedatangan kapal atau hasil pemeriksaan barang.

O

Ocean Freight adalah Angkutan barang melalui laut.

Operasi adalah Segala aktivitas yang dilakukan di pelabuhan, mulai dari kedatangan kapal hingga keberangkatan kapal.

Order adalah Pesanan atau permintaan untuk pengiriman barang.

Otoritas Pelabuhan adalah Lembaga pemerintah yang bertanggung jawab atas pengelolaan dan pengawasan kegiatan di pelabuhan.

Otomatisasi adalah Penggunaan teknologi untuk mengotomatiskan proses kerja.

Outbound adalah Proses pengiriman barang dari pelabuhan ke tujuan akhir.

Owner Adalah Pemilik, dalam konteks maritim dapat berarti pemilik kapal atau perusahaan pelayaran

P

Palka Adalah Ruangan di dalam kapal yang digunakan untuk menyimpan muatan

Pelabuhan adalah Fasilitas yang digunakan untuk memuat dan membongkar barang dari kapal.

Pelayaran adalah Kegiatan mengangkut barang atau penumpang menggunakan kapal laut.

Pemberitahuan Pabean adalah Dokumen yang digunakan untuk memberitahukan kepada bea cukai tentang kedatangan barang impor.

Pengemasan adalah Proses membungkus atau mengemas barang untuk melindungi selama pengiriman.

Pergudangan adalah Kegiatan menyimpan barang di gudang sebelum atau setelah proses pengiriman.

Pihak Berkepentingan adalah Semua pihak yang terlibat dalam suatu transaksi, seperti pengirim, penerima, agen pelayaran, dan perusahaan pelayaran.

Proforma Invoice adalah Faktur sementara yang digunakan untuk tujuan perkiraan biaya sebelum pengiriman barang.

Q

Quarantine adalah masa isolasi yang diterapkan pada orang, hewan, atau tumbuhan yang dicurigai membawa penyakit menular.

R

Rate adalah Tarif atau biaya yang dikenakan untuk suatu layanan pengiriman, seperti biaya angkut, biaya bongkar muat, atau biaya tambahan lainnya.

Reefer adalah Kontainer khusus yang dilengkapi dengan sistem pendingin atau pemanas untuk menjaga suhu tertentu, biasanya digunakan untuk mengangkut barang-barang yang mudah rusak seperti buah-buahan, sayuran, daging, atau produk farmasi.

Reefer Container adalah Sama dengan reefer, yaitu kontainer berpendingin untuk mengangkut barang yang membutuhkan suhu tertentu.

Tarif atau biaya yang dikenakan untuk suatu layanan pengiriman, seperti biaya angkut, biaya bongkar muat, atau biaya tambahan lainnya.

Reefer Plug adalah Sambungan listrik yang digunakan untuk menghubungkan reefer container ke sumber daya listrik di kapal atau terminal.

Reefer Management adalah System Sistem yang digunakan untuk mengontrol suhu dan kondisi di dalam reefer container.

Reefer Monitoring adalah Proses pemantauan suhu dan kondisi di dalam reefer container secara berkala untuk memastikan keamanan barang.

Risk adalah Risiko atau bahaya yang dapat terjadi selama proses pengiriman, seperti kerusakan barang, kehilangan, atau keterlambatan

Routing adalah Perencanaan rute atau jalur yang akan dilalui oleh kapal atau barang dari titik asal ke tujuan akhir. Ini melibatkan pemilihan pelabuhan transit, jalur pelayaran yang optimal, dan moda transportasi yang sesuai.

S

Shipping Pengiriman barang, baik melalui darat, laut, maupun udara. Seringkali digunakan sebagai sinonim dari pelayaran.

Shipper's Letter of Instruction (SLI) Surat instruksi dari pengirim yang berisi petunjuk khusus mengenai penanganan barang.

Shipping Mark Tanda atau simbol yang dicantumkan pada kemasan barang untuk memudahkan identifikasi.

Shipping Schedule Jadwal keberangkatan kapal.

Perusahaan pelayaran yang menyediakan jasa angkutan laut.

Stevedore Pekerja bongkar muat yang khusus dilatih untuk menangani berbagai jenis kargo.

Stowage Kegiatan menata dan memadatkan muatan di dalam kapal agar aman dan stabil selama perjalanan.

Stowage Plan Denah atau rencana penataan muatan di dalam kapal.

Survey Pemeriksaan atau penilaian terhadap kondisi kapal atau barang.

Surcharge Biaya tambahan yang dikenakan selain biaya dasar pengiriman, misalnya biaya bahan bakar, biaya keamanan, atau biaya penanganan barang khusus.

T

Terminal Area di pelabuhan yang digunakan untuk memuat, membongkar, dan menyimpan barang.

Transit Proses perpindahan barang dari satu moda transportasi ke moda transportasi lainnya, atau dari satu titik penyimpanan ke titik penyimpanan lainnya.

Tracking Proses melacak atau memantau pergerakan suatu pengiriman barang dari titik asal hingga tujuan.

Tarif atau biaya yang dikenakan untuk suatu layanan pengiriman, seperti biaya angkut, biaya bongkar muat, atau biaya tambahan lainnya. Serupa dengan "rate".

Tender Penawaran harga yang diajukan oleh berbagai perusahaan untuk memenangkan suatu proyek atau kontrak, misalnya kontrak bongkar muat di pelabuhan.

Throughput Volume atau jumlah barang yang dapat diproses atau ditangani oleh suatu fasilitas atau sistem dalam periode waktu tertentu.

Time Charter Jenis sewa kapal di mana penyewa menyewa kapal untuk jangka waktu tertentu, dan bertanggung jawab atas biaya operasional kapal selama periode tersebut.

Transshipment Proses pemindahan muatan dari satu kapal ke kapal lain di pelabuhan transit.

Transport Proses pengangkutan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain.

Truck Kendaraan truk yang digunakan untuk mengangkut barang darat.

U

Underdeck Cargo Muatan yang disimpan di bawah dek kapal.

Unloading Proses pembongkaran barang dari kapal atau kendaraan.

Unit Load Device (ULD) Wadah standar yang digunakan untuk memuat barang di dalam pesawat, seperti palet atau kontainer.

Underweight Kondisi di mana berat barang yang diterima lebih rendah dari yang tercantum dalam dokumen pengiriman.

Urgent Cargo Barang yang memerlukan pengiriman segera.

Undercarriage Rangka bawah kendaraan, terutama pada kendaraan beroda.

Underwriter Perusahaan asuransi atau individu yang mengeluarkan polis asuransi.

Underway Kapal yang sedang dalam perjalanan.

Underwriter's Survey Pemeriksaan oleh perusahaan asuransi untuk menilai risiko dan menentukan premi asuransi.

Underwriter's Agent Perwakilan perusahaan asuransi yang bertindak sebagai penghubung antara perusahaan asuransi dan nasabah.

V

Vessel Kapal. Istilah umum untuk menyebut berbagai jenis kapal yang digunakan untuk angkutan laut.

Voyage Perjalanan laut dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya.

Volume Volume atau ukuran muatan, biasanya dinyatakan dalam satuan kubik seperti meter kubik.

Value Nilai atau harga barang.

Verification Proses verifikasi atau pengecekan terhadap dokumen atau informasi yang terkait dengan pengiriman barang.

Void Tidak berlaku atau batal. Misalnya, bill of lading yang dibatalkan.

W

Waktu Adalah Besaran Pokok Yang Menyatakan Lamanya Suatu Peristiwa Berlangsung.

Warehouse Gudang tempat penyimpanan barang sebelum atau setelah pengiriman.

Weight Berat suatu barang yang diukur dalam satuan tertentu, seperti kilogram atau ton.

Wharf Dermaga struktur yang menjorok ke dalam air di pelabuhan, digunakan untuk memuat dan membongkar kapal.

Weighbridge Timbangan jembatan. Alat untuk menimbang kendaraan beserta muatannya.

Work Order Surat perintah kerja. Dokumen yang berisi instruksi untuk melakukan suatu pekerjaan tertentu, misalnya bongkar muat.

Waybill Surat jalan. Dokumen yang menyertai pengiriman barang darat, berisi informasi tentang pengirim, penerima, dan rincian muatan.

Wet Bulk Kargo curah cair, seperti minyak mentah, bahan kimia cair, atau produk pertanian cair.

WorldScale Sistem penentuan tarif angkut kapal berdasarkan jarak tempuh dan jenis muatan.

Warehouse Receipt Surat tanda terima gudang. Dokumen yang dikeluarkan oleh gudang sebagai bukti penerimaan barang.



INDEKS

A

A · 10, 38, 67, 84, 89, 105, 106,
107, 108, 109, 110, 111, 112
Agen Pelayaran · 89, 113
Alat Bongkar Muat · 89
Analisis · 33, 89, 105, 106, 107,
108, 109, 112
Arrival · 89

B

Bea Cukai · 30, 40, 89
Benchmarking · 89
Biaya Keagenan · 89
Bill Of Loading · 89
Bongkar · 9, 15, 28, 30, 31, 32,
41, 42, 89, 92, 106, 107, 109,
113
Bunker · 9, 89
Buyer · 42, 89

C

Cargo · 90, 92, 98, 113
Certificate · 90
Certificate Of Registry · 90
Charter · 90, 98
Chief Officer · 90

Clearance In · 20, 90, 106
Clearance Out · 21, 90, 106
Complete · 90
Consignee · 90
Container · 90, 96
Continuous · 90
Conveyor · 31, 90
Cuaca · 28, 90

D

Delivery Order · 90
Departure · 91
Dermaga · 39, 90, 92, 99, 112
Diagram · 91
Digitalisasi · 71, 78, 79, 81, 88,
90, 109
Dokumen Kapal · 9

E

E-Filing · 91
Efisiensi Waktu · v, 38, 91, 108
Ekspor · 23, 91, 110, 113
Evaluasi · 33, 57, 91, 107

F

Freight Forwarder · 91
Fumigation · 91

G

General Agent · 91
Global Supply Chain · 91

H

Handover · 91
Hub Port · 91

I

Imigrasi · 41, 91
Impor · 23, 92, 113
Infrastruktur · 69, 80, 92
Inspeksi · 20, 21, 24, 92

J

Jasa · v, 1, 2, 3, 4, 6, 9, 16, 19, 38, 53, 63, 65, 66, 76, 84, 85, 92, 94, 105, 106, 108, 109, 110, 111, 113, 115
Jenis Muatan · 15, 54, 57, 92
Jetty · 92
Jumlah Jam Kerja · 92

K

Kapal · 3, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 38, 39, 41, 42, 44, 45, 53, 54, 64, 66, 72, 75, 84, 85, 86, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 99, 105, 106, 107,

108, 109, 110, 111, 112, 113, 114

Kapal Asing · 10, 11, 13, 14, 92
Kapal Pandu · 92
Kapal Penumpang · 93
Karantina · 93
Kemitraan · 70, 79, 93
Komunikasi · 3, 24, 36, 51, 81, 93, 105
Koordinasi · 19, 32, 41, 42, 44, 45, 51, 81, 93
KSOP · 26, 27, 28, 93
Kualitatif · 93
Kuantitatif · 93

L

Laporan · 13, 15, 16, 17, 23, 93, 94
Layanan · 19, 20, 28, 29, 30, 31, 32, 38, 44, 51, 69, 83, 87, 93
Layanan Tambahan · 30, 44, 93
Liner · 14, 15, 94
Lingkungan · 35, 36, 52, 85, 94
Lk3 · 15, 94
Loading · 30, 94, 113
Logistic · 94

M

Manifest · 23, 94
Marine Insurance · 94
Marine Survey · 94
Marine Terminal · 94

Maritim · 12, 94, 107, 110,
111, 113, 115
Maritime Law · 94
Master · 94
Mean · 55, 56, 61, 94
Monitor · 94
Moor · 94
Multimodal Transport · 94

N

Nahkoda · 95
Navigasi · 24, 95
Nomor Kontainer · 95
Nota Debet · 95
Notifikasi · 95

O

Ocean Freight · 95
Operasi · 4, 24, 32, 95
Order · 95, 100
Otomatisasi · 34, 95
Otoritas Pelabuhan · 9, 15, 26,
27, 28, 43, 80, 81, 93, 95,
114, 115
Outbound · 95
Owner · 95

P

Palka · 95
Pelabuhan · v, 4, 6, 7, 9, 10, 11,
13, 14, 15, 16, 19, 20, 23, 28,
38, 53, 54, 57, 63, 64, 67, 68,

69, 70, 71, 72, 73, 74, 76, 78,
79, 89, 91, 92, 93, 94, 95,
105, 107, 108, 111, 112
Pelayaran · 6, 9, 12, 13, 14, 17,
28, 89, 94, 96, 105, 106, 111,
112, 113, 114, 115
Pemberitahuan Pabean · 96
Pengemasan · 96
Pergudangan · 96
Pihak Berkepentingan · 96
Proforma Invoice · 96

Q

Quarantine · 96

R

Rate · 96
Reefer · 96, 97
Reefer Management · 97
Reefer Monitoring · 97
Reefer Plug · 97
Risk · 97
Routing · 97

S

Shipper's Letter of Instruction
· 97
Shipping · 97, 105, 107
Shipping Mark · 97
Shipping Schedule · 97
Stowage Plan · 97
Surcharge · 97

Survey · 97, 99

T

Tarif · 13, 96, 98

Tender · 98

Terminal · 10, 11, 14, 15, 16,
98, 110

Throughput Volume · 98

Tracking · 98

Transhipment · 98

Transit · 98

Transport · 98

Truck · 98

U

Undercarriage · 99

Underdeck · 98

Underweight · 98

Underwriter · 99

Underwriter's Agent · 99

Unit Load Device · 98

Unloading · 30, 98

V

Value · 56, 99

Verification · 99

Vessel · 99, 106, 107

Void · 99

Volume · 13, 15, 99

Voyage · 99

W

Waktu · 12, 13, 14, 15, 17, 28,
38, 39, 47, 54, 59, 60, 61, 62,
78, 99, 105, 107

Warehouse · 99, 100

Warehouse Receipt · 100

Waybill · 100

Weighbridge · 99

Weight · 99

Wet Bulk · 100

Wharf · 99

WorldScale · 100



DAFTAR PUSTAKA

- Abdillah, L. A., Simarmata, J., Bisyri, M., Gusty, S., Affandy, N. A., Bachtiar, E., Yayasan, P., & Menulis, K. (n.d.). *FullBook Aplikasi TI*.
- Adawiyah, R., & Taharuddin. (2024). Pengaruh Kualitas Pelayanan Jasa Keagenan Kapal dan Komunikasi Interpersonal Terhadap Kepuasan dan Loyalitas Pelanggan Pada Perusahaan Pelayaran PT. Hasnur Internasional Shipping Tbk. *Jurnal Bisnis Dan Manajemen Pembangunan*, 13(2), 170–180.
- Al-Ayyubi, F. R. (2022). Sistem Informasi Pelayanan Jasa Cuci dan Custom Sepatu Berbasis Web (Studi Kasus: Good and Beast Shoes). *Technologia : Jurnal Ilmiah*, 13(1), 6. <https://doi.org/10.31602/tji.v13i1.6258>
- Andrianto, Y., Wicaksono, A., & Anwar, M. R. (2017). Analisis Kinerja Pelayanan Pemanduan Kapal Terhadap Waktu Tunggu (Waiting Time) Di Pelabuhan Tanjung Perak. *IPTEK Journal of Proceedings Series*, 3(5). <https://doi.org/10.12962/j23546026.y2017i5.3114>
- Anggara Dwi Tasima Putra, & Siti Sahara. (2023). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Waktu Tunggu Kapal (Waiting Time) Kapal Di Pelabuhan Tanjung Wangi. *EKONOMIKA45 : Jurnal Ilmiah Manajemen, Ekonomi Bisnis, Kewirausahaan*, 10(2), 478–487. <https://doi.org/10.30640/ekonomika45.v10i2.1941>
- Anwar, S., Miharja, J., & Miranda, M. (2021). Sistem dan Prosedur In-Out Clearance Kapal Keagenan Pertamina di Port of Pontianak. *E-Journal Marine Inside*, 3(December), 43–53. <https://doi.org/10.56943/ejmi.v3i2.33>

- AYU JOHANDA PUTRI, I., & RAHAYU, T. (2022). Kualitas Pelayanan Jasa Keagenan Kapal Pada Perusahaan Pelayaran. *Jurnal 7 Samudra*, 7(1). <https://doi.org/10.54992/7samudra.v7i1.79>
- Bellin Fattah, B. F., Iswanto, I., Astriawati, N., & Widyanto, H. (2022). Prosedur Clearance In Dan Clearance Out Kapal Milik PT. Salam Pacific Indonesia Lines. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, 20(1), 87–96. <https://doi.org/10.33489/mibj.v20i1.292>
- Ben Mabrouk, M., Elmsalmi, M., Aljuaid, A. M., Hachicha, W., & Hammami, S. (2022). Joined Efficiency and Productivity Evaluation of Tunisian Commercial Seaports Using DEA-Based Approaches. *Journal of Marine Science and Engineering*, 10(5), 626. <https://doi.org/10.3390/jmse10050626>
- Beno, J., Silen, A. ., & Yanti, M. (2022). *Braz Dent J.*, 33(1), 1–12.
- Eka Aprilia Shofiyanti, Sumarsono, Nur Muflihah, & Andhika Mayasari. (2023). Analisa Peningkatan Kualitas Pelayanan Bidang Kalibrasi Alat Ukur dan Verifikasi Mesin Las dengan Integrasi Servqual-Six Sigma di Laboratorium Kalibrasi Perusahaan Galangan Kapal. *JURNAL TEKNIK INDUSTRI*, 13(3), 189–199. <https://doi.org/10.25105/jti.v13i3.19140>
- Faradisa, D. A., Setiawan, H., Pongoh, F. M., Pelayaran, P., & Utara, S. (2024). *Upaya Mengatasi Keterlambatan Bongkar Muat di Kapal MV. Ayer Mas. 1*(November).
- FARID AFANDI. (2020). *Analisis Penerimaan User Terhadap Penggunaan Aplikasi Mobile Pocket Office Pada Divisi Operational Pt. Xyz Menggunakan Pengembangan Utaut 2 Dan Customer Journey*.
- Fatqurhohman, F., & Jember, U. M. (2024). *Tohar media* (Issue May).
- Ginting, D., Telaumbanua, F., & Faranisa, A. (2022). Crew Change Kapal Sv. Lay Vessel Di Masa Pandemi Covid-19 Pada Pt. Bahari Laju Anugrah Cabang Batam. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 4(1), 308–317. <https://doi.org/10.54196/jme.v4i1.62>

- Halik, L. O. A., Tangkudung, A. G., Siswoyo, M., & Rumambi, F. J. (2024). Analisis Implementasi, Kendala, Dan Evaluasi Standar Operasional Prosedur Perekrutan Dan Seleksi Awak Kapal Dalam Memenuhi Target Kinerja Di PT. Atlantik Pratama Indonesia (2020-2023). *INNOVATIVE: Journal Of Social Science Research*, 4, 872–883.
- Hanrizaldi Bagus Satrio Langgeng, Hilyatun Nuha, & Hery Murnawan. (2022). Analisis Sistem Antrian Pelayanan Bongkar Muat Kapal Tongkang Batu Bara pada Mother Vessel untuk Meminimalisir Waktu Bongkar Muat pada PT. Handil Bhakti Persada. *Jurnal Teknik Industri*, 12(2), 133–143. <https://doi.org/10.25105/jti.v12i2.15638>
- Hounsounou, A., De Moraes, H. B., & El Robrini, M. (2021). Port Logistics Viability Analysis. *International Journal for Innovation Education and Research*, 9(10), 34–50. <https://doi.org/10.31686/ijer.vol9.iss10.3410>
- Humaira Ninvika, D., Junitasari, Y., Apsari, I., Nurfitriani, A., Aulia, E., Sahara, S., Studi, P., Pelabuhan, M., Maritim, L., & Teknik, F. (2023). Dampak Perubahan Teknologi Sistem Logistik di Pelabuhan. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan, Juli, 2023*(14), 273–289. <https://doi.org/10.5281/zenodo.8173446>.
- Indraprakoso, D., & Haripin. (2023). Eksplorasi Potensi Penggunaan Blockchain Dalam Optimalisasi Manajemen Pelabuhan di Indonesia: Tinjauan Literatur. *Sanskara Manajemen Dan Bisnis*, 1(03), 140–160. <https://doi.org/10.58812/smb.v1i03.131>
- Indriastuty, N., Sudjnan, S., & Fitriyani, F. (2019). Kualitas Pelayanan Hotel Le Grandeur Balikpapan Terhadap Kepuasan Pelanggan. *Jurnal GeoEkonomi*, 10(2), 260–270. <https://doi.org/10.36277/geoekonomi.v10i2.62>
- Kim, S., Kang, D., & Dinwoodie, J. (2016). Competitiveness in a Multipolar Port System: Striving for Regional Gateway Status in Northeast Asia. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 32(2), 119–125. <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2016.05.005>

- Kusharyanto, K., Premadi, A., Magdalen, S., & Sakinatu Syifa, D. (2023). Prosedur Jasa Keagenan Kapal Dengan Sistem Inaportnet Untuk Efisiensi Waktu. *Zona Laut Jurnal Inovasi Sains Dan Teknologi Kelautan*, 4(2), 134–144. <https://doi.org/10.62012/zl.v4i2.26929>
- Kuswandini et al. (2019). Bab 1 pendahuluan. *Pelayanan Kesehatan*, 2016(2014), 1–6.
- Lesmini, L., Najooan, D. J., Ruslani, M. N., Firdaus, M. I., Susanto, C., & Suryawan, R. F. (2022). Strategi Pelayanan Perusahaan Jasa Keagenan Kapal Kapal. *JTLA: Jurnal Transportasi, Logistik, Dan Aviassi*, 1(2), 129–139.
- Lilis, L., Sari Siregar, N., & Abdullah, P. (2022). Tata Cara Perpanjangan Sertifikat Konstruksi Kapal Pada Kantor Ksop (Kesyahbandaran Dan Otorita Pelabuhan) Kelas I Dumai Oleh Pt. Wasaka Indonesia Jaya Dumai. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 4(1), 318–324. <https://doi.org/10.54196/jme.v4i1.63>
- Maulana, A. A., & Sahara, S. (2023). Penggunaan Teknologi Informasi Dalam Manajemen Pelabuhan. *Wahana: Tridarma Perhubungan Tinggi*, 75(2), 119–133.
- Mauldiyani, S., & Triadi, I. (2024). Analisis Peluang dan Rintangan Integrasi Teknologi Canggih dalam Menghadapi Ancaman Keamanan Laut di Era Revolusi Digital. *Jurnal Hukum Dan Kewarganegaraan*, 5(2).
- Mintawati, H., Rahayu, A. S., Puspita, D., Fauzan, F., & Safhira, F. (2023). Pengaruh Pelatihan dan Pengembangan Terhadap Kinerja Karyawan di Perusahaan Pelayanan Jasa. *Jurnal Ilmiah IPS Dan Humaniora (JIH)*, 1(1), 28–33. <https://doi.org/10.61116/jih.v1i1.38>
- Moniung, E. R. (2015). Perjanjian Keagenan Dan Distributor Dalam Perspektif Hukum Perdata. *Lex Privatum*, 3(1), 129–131.

- MUHAMMAD, W. (2019). PELAKSANAAN BONGKAR MUAT BARANG PADA KAPAL KM. MUTIARA BARAT MILIK PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN. *Http://Repository.Unimar-Amni.Ac.Id/2572/, 19(5)*, 1–23.
- Mutmainah, N., Tamara, A., & Trisakti, I. T. L. (2019). Pengaruh Jadwal Sandar Dan Keberangkatan Kapal Terhadap Kualitas Pelayanan Kapal. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik (JMBTL)*, 5(3), 403–408. <https://journal.itltrisakti.ac.id/index.php/jmbtl/article/view/818>
- Negara, S., Gembong, Weda, Iwan, Syabani, M. F., & Ngaijan. (2023). Analisis Pengaruh Faktor Penjadwalan Kapal, Jasa Pemanduan, Produktivitas Bongkar Muat Terhadap Waiting Time Kapal. *Maret*, 2(1), 76–87. <https://doi.org/10.58192/ocean.v2i2.959>
- Paleon, S., Harcici, H., & Septian, Y. (2020). Pengiriman Kargo Untuk Mendukung Transaksi Pengiriman Barang Untuk Peningkatan Transaksi Biaya Pengiriman Lebih Efisien. *Dinamika Bahari*, 1(1), 7–14. <https://doi.org/10.46484/db.v1i1.189>
- Panambunan, A. M. K. (2016). PENERAPAN SANKSI ADMINISTRATIF DALAM PENEGAKAN HUKUM LINGKUNGAN DI INDONESIA. *Applied Microbiology and Biotechnology*, 85(1), 6.
- Permenhub. (2016). *PM_11_Tahun_2016.pdf* (pp. 1–42).
- Pipit Mulyah, Dyah Aminatun, Sukma Septian Nasution, Tommy Hastomo, Setiana Sri Wahyuni Sitepu, T. (2020). PENGARUH PENGETAHUAN AWAK KAPAL, PENGAWASAN DAN FASILITAS PENGELOLAAN SAMPAH TERHADAP KINERJA AWAK KAPAL MELALUI MITIGASI PENCEGAHAN PENCEMARAN LAUT DI PELABUHAN TANJUNG PRIOK. *Journal GEEJ*, 7(2), 808–828.
- Puspitasari, D. I., Chumaidiyah, M. E. T., & Farda, I. (2020). *Analisis Efisiensi Digitalisasi Pt. Amas Iscindo Utama Dilihat Dari Aktivitas Proses Bisnis, Roa Dan Biaya Operasional Dengan Metode Data Envelopment Analysis Efficiency Digitalization Analysis of Pt. Amas Iscindo Utama Viewed From Business*

Activities, Ro. 7(2), 5071–5080.

- Rachman, R., & Province, S. S. (2021). *Bidang Transportasi. January.*
- Rizqiyani, S., Rustina, E., Susanto, H., Agustina, V., & Tajul Khalwaty, D. Y. (2024). Aktivitas Freight Forwarding Dalam Proses Ekspor Melalui Transportasi Laut Untuk Meningkatkan Pengiriman Barang Ekspor. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja, 22(1), 66–74.* <https://doi.org/10.33489/mibj.v22i1.355>
- Rosaria Santi, I., Hadiansyah, H., & Puspita, A. (2023). Sistem Manajemen Operasional Keagenan Kapal Pada Pt. Anugerah Mahadaya Nusantara. *Pena Jangkar, 3(1), 48–57.* <https://doi.org/10.54315/penajangkar.v3i1.70>
- Saputra, G. R. (2023). PENGARUH PENERAPAN INAPORTNET TERHADAP KELANCARAN PELAYANAN KAPAL KEAGENAN PT. SAMUDERA AGENCIES INDONESIA CABANG PALEMBANG. *Angewandte Chemie International Edition, 6(11), 951–952., 2.*
- Sari, N. (2019). Tingkat Kepuasan Mahasiswa dalam Menggunakan Jasa Pelayanan Perpustakaan Universitas Bina Sarana Informatika Pontianak. *Jurnal Ilmiah Ekonomi Dan Bisnis, 16(1), 93–98.* <https://doi.org/10.31849/jieb.v16i1.2067>
- Sianipar, M. J., & Ginting, D. (2024). Pelayanan Jasa Keagenan Kapal dan Hambatannya. *Journal f Social Science Research, 4(1), 11711–11721.*
- Sumarwanto, S., Pratama, Z. R., Rustina, E., Sri Sayekti, L., & Vita, A. (2024). Pengaruh Pelayanan Jasa Keagenan Kapal Terhadap Kuantitas Kedatangan Kapal Pada PT. Sumber Wahana Maritim. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja, 22(1), 1–12.* <https://doi.org/10.33489/mibj.v22i1.351>
- Susetyo, D. P., Moeis, A. O., & Kunto Wibisono, D. (2019). Pengembangan Model Terminal Curah Cair Dengan Metode Simulasi Diskrit. *Jurnal Penelitian Transportasi Laut, 21(2), 71–82.* <https://doi.org/10.25104/transla.v21i2.1329>

- Sutria, Y., Dirhamsyah, D., & Jufriyanto, J. (2022). Peranan Bagian Operasional Dalam Mengurus Izin Olah Gerak Kapal Di Kantor Kesyahbandaran Utama Belawan Pada Pt.Naval Global Trans Cabang Belawan. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 4(2), 386–393. <https://doi.org/10.54196/jme.v4i2.82>
- Suwandi, S., Rustina, E., Sumarwanto, S., Sri Sayekti Lestari, & Rafdy Kaukabun Nufus. (2023). Pelayanan Jasa Keagenan Pengurusan Endorsement Dokumen Kapal dalam Rangka Kelancaran Berlayar. *MAMEN: Jurnal Manajemen*, 2(3), 406–417. <https://doi.org/10.55123/mamen.v2i3.2290>
- Tawaris, M. T. (2021). Pelayanan Kedatangan Dan Keberangkatan Kapal Asing Pada PT. Pelayaran Batam Samudra Di Pelabuhan Batu-Ampar Pulau Batam. *Jurnal Ilmiah Kemaritiman Nusantara*, 1(1), 18–22.
- Trilaksono, A., & Sudarso, I. (2021). ANALISIS PENINGKATAN KUALITAS PELAYANAN BONGKAR MUAT BARANG DI PELABUHAN PROBOLINGGO (Studi Kasus PT Delta Arta Bahari Nusantara Cabang Probolinggo). *Jurnal Rekayasa Sistem Industri*, 6(2), 95–100. <https://doi.org/10.33884/jrsi.v6i2.3678>
- Wagian, D. (2023). *Jurnal Private Law Fakultas Hukum Universitas Mataram MUAT ANTARA PT MUARA DELTA KAYANGAN DENGAN PT ESA SARWAGUNA ADINATA IMPLEMENTATION OF LOADING AND UNLOADING COOPERATION AGREEMENT BETWEEN MUARA DELTA*. 3(3).
- Wibowo, T. A., Togatorop, A. L., & Lumban Tobing, L. M. (2020). Optimalisasi Kinerja Karyawan terhadap Kelancaran Operasional Keagenan Kapal di Perusahaan Pelayaran. *Prosiding Seminar Pelayaran Dan Teknologi Terapan*, 2(1), 73–87. <https://doi.org/10.36101/pcsa.v2i1.128>
- Widyanto, H., Astriawati, N., Suyanti, S., & Fikri, F. (2023). Aktivitas Port Clearance Pengurusan Dokumen PT. Pelayaran Sumatra Timur Indonesia. *Jurnal Maritim Polimarin*, 9(1), 7–13. <https://doi.org/10.52492/jmp.v9i1.95>

- Yoga, B., Setiawan, A., Ayu, I., Putri, J., Damanik, A., & Amrullah, R. A. (2024). *Pengaruh Penerapan Sistem Inaportnet Terhadap Proses Clearance in dan out Kapal pada PT. Kartika Samudra Adijaya Politeknik Pelayaran Surabaya, Indonesia melaksanakan kegiatan clearance out. Dengan penjelasan sederhana kapal tidak kapal dari clearance.* 3(3).
- Zurkiyah, & Asfiati, S. (2021). Analisis Tingkat Pelayanan Dermaga Pelabuhan Penumpang Teluk Nibung Asahan, Tanjung Balai Sumatera Utara. *Semnastek Uisu*, 248–252.



TENTANG PENULIS

EVADA RUSTINA, S.E.M.M



Ahli K3 Umum dan Dosen Akademi Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga Bahtera Yogyakarta, dan Ahli K3 Umum. Pendidikan: Magister Manajemen Universitas Islam Indonesia. Penulis berpengalaman mengajar berbagai mata kuliah diantaranya Ekspor Impor, Kepabeanan, Manajemen Logistik, Manajemen Sumber Daya

Manusia, Kewirausahaan, K3. Penulis juga telah menerbitkan buku-buku seperti:

1. Metodologi Penelitian
2. Soal Jawab Ekspor Impor
3. Statistik Deskriptif
4. Manajemen Sumber Daya manusia
5. Keselamatan Perairan dan Pengelolaan Lalu Lintas Maritim
6. Human Capital: Pengawasan, Performa Agent On Board, Person In Charge Divisi Operasional Pada Kapal Bulk Carrier
7. Pelayanan Agen Pelayaran Dalam Aktivitas Kepelabuhanan
8. Bongkar Muat Peti Kemas Masa Depan Cerah Ekonomi Indonesia
9. Sumber Daya Manusia Pengelolaan BBM Kapal.
10. Penanganan Muatan Curah
11. Jasa keagenan dalam menunjang efisiensi waktu pelayanan di pelabuhan
12. Strategi Agen Pelayaran Dalam Efisiensi Loading Baru Bara
13. Efisiensi Bongkar Muat Melalui Moda Transportasi Laut Pada Barang General Cargo, Steel Coil, dan Steel Billet
14. Pengolahan Kinerja Logistik Pada Komoditas Perishable, Komoditas Farmasi, dengan Pengiriman Door To Door
15. Sistem LCL pada pengiriman logistik melalui transportasi laut
16. Optimalisasi keagenan kapal Dalam penanganan kapasitas jumlah muatan, dan biaya operasional

SUWANDI



Tempat Tanggal Lahir: Medan, 09 April 2003

Pendidikan: Akademi Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga Bahtera Yogyakarta. Memiliki sertifikat pengisian dokumen PEB dan PIB, sertifikat pelatihan nautika.

Pengalaman

1. PT. Riandy Fiesta Samudera Cabang Surabaya Divisi Operasional dan Pelayanan Kapal (2023)
2. PT. Haluan Segara Line Palembang Divisi Operasional dan Pelayanan Kapal (2024)
3. PT. Sea Asih Line Medan Divisi Operasional dan Pelayanan Kapal (2024)
4. Asisten Dosen di AKPN “Bahtera” Mata kuliah Kesamaptaan, dan Lab KPN.

ASELMUS MARTAHAN BUTAR BUTAR



Tempat Tanggal Lahir: Lumban Tambak, 24 Oktober 2002

Pendidikan: Akademi Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga Bahtera Yogyakarta. Memiliki sertifikat pengisian dokumen PEB dan PIB, sertifikat pelatihan nautika.

Pengalaman

1. Kantor Otoritas Pelabuhan Dan Penyebrangan (KSOPP) Cabang Ajibata pada pembuatan Surat Persetujuan Berlayar.
2. PT.Haluan Segera Lines Cabang Palembang Pada Bidang Divinisi Operasional Mengurusi:
 - a. Rangkuman Kegiatan Kapal
 - b. Pengurusan Dokumen Kapal
 - c. Memonitoring Proses Sandar Kapal

TRI KRISDAYANTI LAIA



Tempat Tanggal Lahir: BALODANO, 08
NOVEMBER 2004

Pendidikan: Akademi Ketatalaksanaan Pelayaran
Niaga Bahtera Yogyakarta. Memiliki sertifikat
pengisian dokumen PEB dan PIB, sertifikat pelatihan
nautika

Pengalaman :

1. PT. Indo Container Pratama, Jakarta.
2. PT. adhiguna putera cabang cilacap bagian pelayanan dokumen dan operasional.

CHRISTIAN NATANAEL

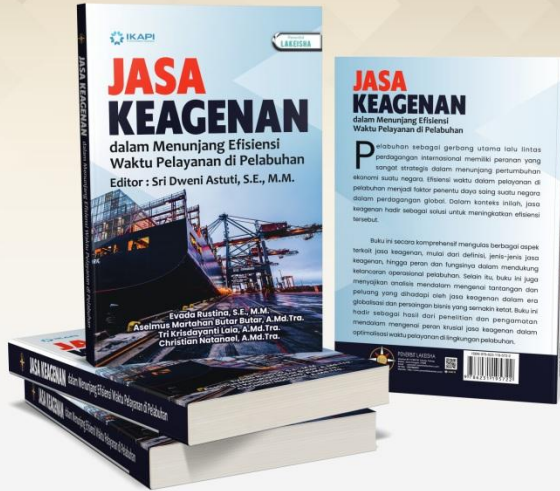


Tempat Tanggal Lahir: Minas, 13 Desember 2003

Pendidikan: Akademi Ketatalaksanaan Pelayaran
Niaga Bahtera Yogyakarta. Memiliki sertifikat
pengisian dokumen PEB dan PIB, sertifikat
pelatihan nautika

Pengalaman :

1. Sub Holding Pelindo Jasa Maritim Pelindo Cabang 1 Dumai pada pengiputan data operasional clearance in & out kapal.
2. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Makassar pada pembuatan buku pelaut.



JASA KEAGENAN (dalam Menunjang Efisiensi Waktu Pelayanan di Pelabuhan)

PENULIS:

Evada Rustina, S.E., M.M.
Aselmus Martahan Butar Butar, A.Md.Tra.
Tri Krisdayanti Laia, A.Md.Tra.
Christian Natanael, A.Md.Tra.

ISBN:

978-623-119-572-2

HARGA:

Rp 100.000,-

Berminat? Hubungi..
ermediaer@gmail.com



EFISIENSI BONGKAR MUAT MELALUI MODA TRANSPORTASI LAUT pada Barang General Cargo, Steel Coil. and Steel Billet

PENULIS:

Evada Rustina, S.E., M.M.
Yuda Juliandi Pratama, A.Md.Tra.
Yova Andre Aritonang, A.Md.Tra.
Rohma Khoiril Sodikin, A.Md.Tra.

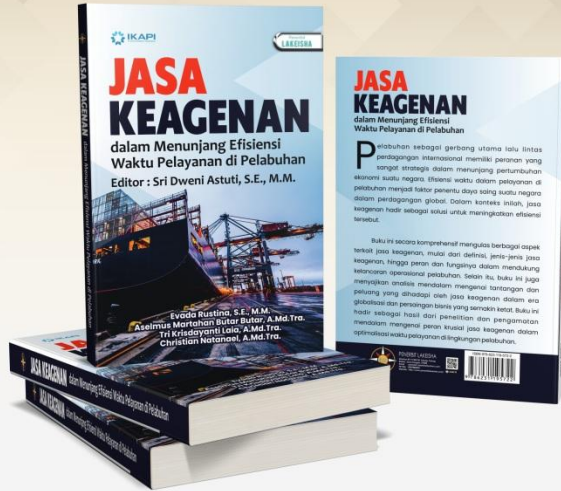
ISBN:

978-623-119-598-2

HARGA:

Rp 100.000,-

**Berminat? Hubungi..
ermediaer@gmail.com**



JASA KEAGENAN (dalam Menunjang Efisiensi Waktu Pelayanan di Pelabuhan)

PENULIS:

Evada Rustina, S.E., M.M.
Aselmus Martahan Butar Butar, A.Md.Tra.
Tri Krisdayanti Laia, A.Md.Tra.
Christian Natanael, A.Md.Tra.

ISBN:

978-623-119-572-2

HARGA:

Rp 100.000,-

Berminat? Hubungi..
ermediaer@gmail.com