

# UPAYA MENGOPTIMALKAN IMPLEMENTASI APLIKASI INAPORTNET

Eko Nur Hidayat<sup>1)</sup>

<sup>1</sup> Program studi Teknika, Politeknik Bumi Akpelni  
Jl. Pawiyatan Luhur II/17, Bendan Dhuwur, Semarang.

\*Email: [ekonurhidayat@akpelni.ac.id](mailto:ekonurhidayat@akpelni.ac.id)

## Abstrak

Era revolusi industri 4.0 ditandai dengan perpaduan teknologi yang mengaburkan batas antara bidang fisik, digital dan biologis, atau secara kolektif yang ditandai dengan munculnya terobosan menghubungkan perangkat apapun satu sama lain melalui internet (*Internet of Things*). Konsep tersebut juga diterapkan dalam pelayanan public di pelabuhan dengan system inaportnet. Masalah yang terjadi adalah pengguna sering mengalami *loss connection* sehingga pelayanan dilakukan melalui system manual. Penelitian ini menggunakan metode *descriptive*. Untuk menjamin konektivitas dari pengguna system dengan server, diperlukan konektivitas yang stabil dan mempunyai *Service Level Agreement (SLA)* yang tinggi. Konektivitas yang perlu dijaga baik dari sisi server maupun dari sisi pengguna. Sistem inaportnet akan berjalan optimal jika dari sisi server system selalu up dan terjamin konektivitasnya dengan kategori minimal tier 3 sedang dari sisi pengguna terjamin konektivitasnya dengan SLA diatas 99%. Optimalisasi dilakukan di kedua sisi baik server maupun pengguna. Hasilnya dengan optimalisasi implementasi inaportnet dapat meminimalisasi keluhan system down sehingga pelayanan kapal dan monitoring pergerakan kapal dan barang (*petikemas*) ekspor dan impor dapat dioptimalkan.

**Kata kunci:** *inaportnet, loss connection, service level agreement, tier*

## PENDAHULUAN

Revolusi industri 4.0 adalah era industri keempat sejak revolusi industri pertama pada abad ke-18. Era revolusi industri 4.0 ditandai dengan perpaduan teknologi yang mengaburkan batas antara bidang fisik, digital dan biologis, atau secara kolektif disebut sebagai sistem siber-fisik (*cyber-physical system/CPS*). Era revolusi industri keempat juga ditandai dengan munculnya terobosan teknologi disekeliling bidang. Bidang-bidang yang dimaksud meliputi bidang robotika, kecerdasan buatan (*Artificial Intelligence/AI*), nanoteknologi, komputasi kuantum, bioteknologi, *internet of things*, *industry internet of things (IIOT)*, teknologi nirkabel generasi kelima (5G), aditif manufaktur/percetakan 3D dan industri keadaannya otonomi penuh. Teknologi tersebut mengubah tatanan hampir setiap negara, besarnya jangkauan ini menandai transformasi keseluruhan sistem produksi, manajemen, pemerintahan. Dengan memahami arah perubahan yang terjadi diharapkan lebih siap merangkul masa

depan, dan bertahan didalamnya, menjadi individu canggih dalam mengelola dan memanfaatkan data, serta mampu bertahan dengan kecerdasan buatan akan membuat individu *survive* melewati revolusi industri 4.0. setiap generasi melakukan lompatan raksasa kedepan, tenaga uap, listrik dan komputasi, masing-masing telah merevolusi cara kita hidup dan bekerja. Jika dulu ada lompatan raksasa tersebut berupa alat tenun, bola lampu, dan *computer mainframe*, hari ini adalah giliran internet. Sejak diciptakan pada tahun 1980-an *world wide web* telah berkembang dengan laju yang eksplosif, dan sekarang dapat melakukan lebih dari sekedar membantu orang berbagi informasi. Era web sedang berkembang untuk menyatukan orang, bisnis, mesin, dan logistic ke dalam *Internet of things (IoT)*. IoT memimpin revolusi industri keempat atau yang dikenal juga sebagai industri 4.0. IoT memiliki potensi untuk mengubah pemahaman kita tentang bagaimana segala sesuatu dapat terhubung, dan memberikan nilai yang sangat besar

bagi dunia (Savitri, 2019). Firma riset pasar International Data Corporation (IDC) memperkirakan, pengeluaran perusahaan di berbagai dunia untuk mengadopsi Internet of Things (IoT) mencapai US\$ 1,1 triliun atau sekitar Rp 15.730 triliun pada 2023. Jumlah tersebut meningkat dibandingkan tahun ini yang diperkirakan US\$ 726 miliar atau sekitar Rp 10.381 triliun. Ada tiga industri yang menurutnya bakal mengeluarkan banyak dana untuk mengadopsi IoT, yakni manufaktur diskrit, manufaktur proses, dan transportasi. Pengeluaran ketiga industri ini mencapai hampir sepertiga dari total belanja untuk IoT pada 2023 (Annur, 2019).

Di bidang transportasi khususnya di transportasi laut, sudah diimplementasikan *inaportnet* yang memfasilitasi pertukaran data dan informasi layanan kepelabuhanan secara cepat, aman, netral dan mudah yang terintegrasi dengan instansi pemerintah terkait, badan usaha pelabuhan dan pelaku industri logistik untuk meningkatkan daya saing komunitas logistik Indonesia

## LANDASAN TEORI

Sistem klasifikasi tier pada data center secara konsisten melakukan evaluasi terhadap berbagai infrastruktur data center dalam hal kinerja operasional data center tersebut secara menyeluruh, terutama penilaian aksesibilitas atau *uptime*. Sehingga sertifikasi tier mencerminkan bahwa data center tersebut dapat terus diakses tanpa gangguan atau tanpa putus.

**Berikut adalah perbandingan klasifikasi tier pada data center** (Uptime Institute, 2013)

### Tier 1

Peralatan IT dilayani oleh satu jalur distribusi nonredundat, atau satu *uplink* per satu *server*. Ini biasanya banyak ditemui pada perusahaan besar yang memiliki data center sendiri, dengan fokus kemampuan untuk dapat melayani aktivitas operasional selama jam kerja dan di-*back up* dengan UPS.

Tingkat *up time* 99.671%, atau dalam setahun batas toleransi gangguan maksimal 28 jam.

### Tier 2

Secara mendasar hampir sama dengan Tier 1, namun sudah di tambah dengan komponen redundant (serba memiliki sumber daya cadangan, arti dari redundant). Selain UPS, data center Tier 2 harus dilengkapi genset sebagai persiapan saat ada pemadaman bergilir dari PLN.

Tingkat *uptime* 99.741%, atau hanya memiliki toleransi down selama 22 jam dalam setahun.

### Tier 3

Seperti pada Tier 2, pengertian tier data center tingkat 2 ini ditambah lagi dengan persyaratan seluruh peralatan fasilitas data center tier 3 harus memiliki lebih dari 1 sumber daya listrik dan jaringan (*multi network link*) sehingga syarat "*noshutdown*" dapat terpenuhi pada data center tier 3.

Tingkat *uptime* 99.982% atau toleransi gangguan dalam setahun maksimal hanya 1.5 jam saja. Biasanya data center tier 3 ini hampir tidak berbeda dengan performa data center tier 4.

### Tier 4

Sama seperti tier 3, data center tier 4 ini hanya memiliki toleransi *down time* 30 menit dalam setahun.

INAPORTNET adalah portal elektronik yang terbuka dan netral guna memfasilitasi pertukaran data dan informasi layanan kepelabuhanan secara cepat, aman, netral dan mudah yang terintegrasi dengan instansi pemerintah terkait, badan usaha pelabuhan dan pelaku industri logistik untuk meningkatkan daya saing komunitas logistik Indonesia (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2013).

Pengguna Inaportnet adalah instansi pemerintah dan badan usaha pelabuhan serta pelaku industri logistik di Indonesia yang memanfaatkan jasa kepelabuhanan seperti: *shipping lines/agents, freight forwarder, CFS* (Container Freight Station), Custom brokerage/PPJK, importir & exportir, depo container, warehouse, dan inland transportation (truk, kereta api dan tongkang).

### **Karakteristik Inaportnet**

Karakteristik yang melekat pada aplikasi Inaportnet sebagai berikut (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2013):

1. Berbasis web: selalu dapat diakses dimana saja dan kapan saja (24/7)
2. Mudah digunakan
3. Aman: pertukaran data dan informasi terjamin kerahasiaannya
4. Cerdas (Intelligent) : Sistem dapat menyesuaikan dengan kondisi pengguna.
5. Netral: tidak memihak, sistem hanya memberikan akses sesuai dengan tingkat kepentingan pengguna.
6. Otomasi Bisnis Proses existing. Sistem hanya mengotomasi/*streamline* bisnis proses yang ada (sesuai dengan peraturan/ ketentuan yang berlaku)
7. Layanan terintegrasi.

### **Manfaat Inaportnet**

Dengan ciri tersebut maka Inaportnet akan memberikan manfaat bagi komunitas logistik, antara lain sebagai berikut (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2013):

1. *Single submission*.
2. Layanan *online*, hemat waktu dan biaya
3. Percepatan proses secara keseluruhan
4. Kemampuan *tracing* dan *tracking*.
5. Meminimalisasi kesalahan pemasukan data dan dokumen
6. Menerima integrasi data secara elektronik
7. Dapat melakukan monitoring atas proses.
8. Meningkatkan daya saing pelaku industri

**Layanan** inaportnet dikembangkan secara bertahap baik dari jangkauan maupun jenis layanannya. Pada tahun 2013, layanan dimulai dari Pelabuhan Tanjung Priok dengan layanan meliputi : layanan *izin* kapal, layanan pengeluaran dan penerimaan *container*, layanan manifest

domestik dan pembayaran secara elektronik.

Ada 4 layanan yang tersedia di INAPORTNET yaitu :

1. Vessel Management System (VMS) : Layanan INAPORTNET yang terkait manajemen vessel (kapal), termasuk administrasi data kapal, sistem *schedulling* kapal (*create line, voyage, service*), serta *clearance* kapal. Saat ini layanan ini hanya tersedia untuk proses layanan kapal di Jakarta.
2. Manifest Domestik : Layanan inaportnet yang memungkinkan penyampaian manifest domestik secara elektronik dari *shipping line* pelabuhan asal ke *shipping line* pelabuhan tujuan yaitu manifest elektronik tersebut dapat diakses oleh instansi pemerintah terkait yang memiliki kewenangan.
3. SmartCargo : Layanan Inaportnet yang memungkinkan *cargo owner/ freight forwarder* melakukan *request service delivery* (import) secara online berbasis web, melakukan pembayaran jasa terminal (seperti biaya penumpukan, *lift on/off* dan lain-lain) secara elektronik, penunjukkan trucking, sampai dengan proses pengeluaran container. Layanan ini tersedia di Tanjung Priok khususnya untuk Terminal 3. Untuk proses *receivering* (ekspor) masih dalam pengembangan.
4. Cargo Management System : Layanan ini merupakan lanjutan dari pengembangan *Smartcargo*, yang melakukan layanan terhadap cargo dan container management, meliputi *cargo & container data administration, cargo and container tracking & tracing system, and cargo loading/discharge schedulling system*. Layanan ini direncanakan tersedia Q4 2013.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Adanya peristiwa yang dikenal dengan system sedang “off line” di kalangan pengguna aplikasi *Inaportnet* menyebabkan pelayanan kepelabuhanan dikembalikan lagi ke sistem manual. Hal ini akan berpengaruh terhadap mekanisme pelayanan, biaya dan waktu (Sutatik, 2014). Akibat lainnya adalah keterlambatan penyandaran kapal yang diakibatkan karena dokumen kapal belum direspon salah satu instansi (Oceanweek, 2017). Hal ini terkait dengan fungsi *inaportnet* sebagai suatu wadah (portal) untuk mengoperasikan dan mengintegrasikan seluruh

kegiatan baik pelayanan dan perizinan (*clearance*) dari seluruh instansi yang terkait (*other government agencies*) dalam kegiatan pelayanan kapal (*ship services*), pelayanan barang (*cargo services*) dan pelayanan kepelabuhanan lainnya, sehingga akan mampu meningkatkan kinerja penanganan atas kegiatan perdagangan dan lalu lintas barang, terutama mendorong percepatan proses *port clearance*; Dengan demikian memungkinkan

pengiriman dokumen dengan standarisasi untuk kegiatan ekspor dan impor melalui satu *gateway-portal* yang dapat diakses dari lokasi atau entitas mereka yang terkoneksi dalam sistem *inaportnet*. Dalam konsep sistem informasi kepelabuhanan, *inaportnet* merupakan sebuah otoritas tunggal menerima informasi dan menyebarkan informasi ini kepada semua instansi pemerintah yang relevan, serta kontrol koordinasi antara beberapa instansi di pelabuhan untuk mencegah hambatan yang tidak semestinya dalam rantai logistik. Sehingga pelayanan terhadap pengguna jasa khususnya untuk pelayanan kapal dan barang bisa dipercepat. (Kurniawan, Seminar, Iskandar, & Nasution, 2015).

Untuk itu perlu dilakukan upaya-upaya untuk mengoptimalkan aplikasi *inaportnet*, yaitu :

1. Dari sisi server  
Upaya yang dilakukan dari sisi server adalah dengan memastikan

bahwa layanan *server* selalu on selama 24 jam dalam sehari, 7 hari dalam seminggu. Untuk itu perlu dipastikan :

- a. Tempat  
Tempat yang cocok untuk server adalah lokasi dengan kriteria :
  - Bebas dari ancaman bencana (banjir, longsor, tanah bergerak)
  - Sumber daya listrik stabil
  - Tercover lebih dari 1 internet *service provider* yang menyediakan jaringan internet kecepatan tinggi dan stabil
- b. Sistem pendingin (*cooling system*)

Setiap peralatan pada pusat data mengeluarkan panas. Panas termasuk penyebab utama yang dapat merusak peralatan selain debu, listrik dan getaran. Oleh karenanya pendinginan merupakan salah satu faktor terpenting dalam pengoperasian pusat data.

Setiap penambahan peralatan pada pusat data akan menambah beban panas di lingkungan pusat data dan tentunya mempengaruhi sistem pendinginan.

Temperatur lingkungan berpengaruh dalam jangka panjang terhadap reliabilitas perangkat TI dan apabila pendinginan tidak disesuaikan maka akan menimbulkan banyak insiden yang pada akhirnya akan memperpendek masa operasional perangkat.

Dalam tata letak ruang komputer tradisional, kabin sistem pendingin terletak di pinggir ruang dan seluruh peralatan komputer diletakkan di tengah-tengah ruangan. Dalam kondisi

seperti ini, udara dingin yang dikeluarkan oleh sistem pendingin bercampur dengan udara panas dari komputer, sehingga pendinginan tidak optimal dan tidak efisien. Isu lain adalah adanya spot-spot udara panas akibat orientasi penempatan rak yang buruk. Yang terjadi adalah udara panas terhisap bersama-sama

dengan udara dingin oleh tiap ruang sehingga komputer tidak terdinginkan secara optimal, hal ini menyebabkan agregat panas yang semakin tinggi dalam ruang data center.

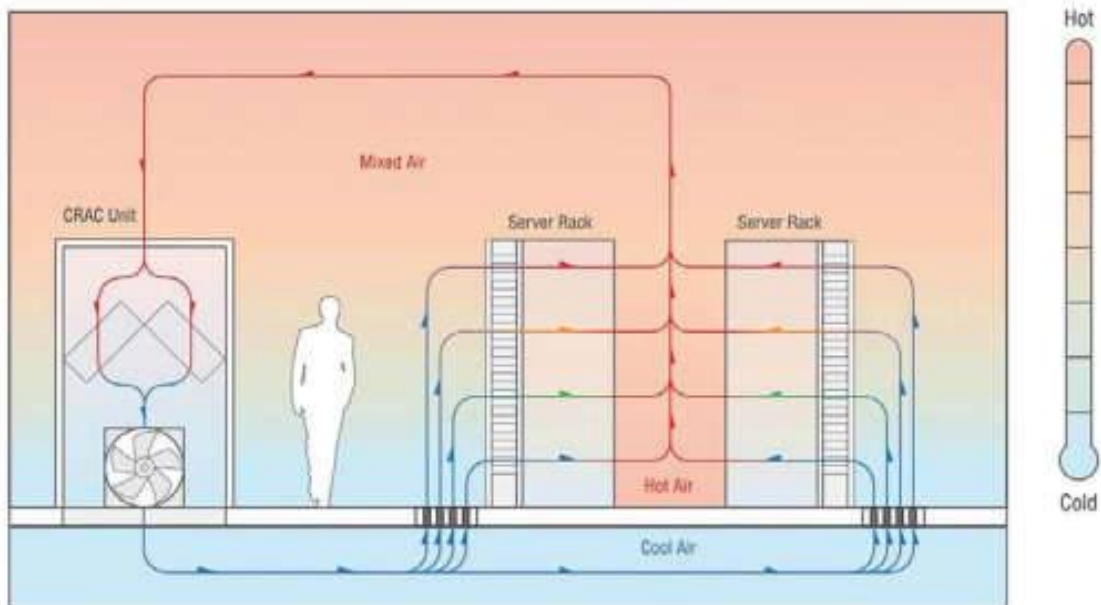
Optimasi sistem pendingin dari pusat data memerlukan perencanaan yang cermat dan masukan dari orang-orang yang ahli. Berikut ini adalah beberapa langkah yang perlu dipertimbangkan dalam menyusun rencana:

- Melakukan *review* kondisi dan situasi saat ini dan mengevaluasi alternatif-alternatif yang tersedia;
- Mengidentifikasi pemasok (*vendor*) yang memiliki pendekatan/metode yang bagus;
- Mengembangkan kasus bisnis untuk rencana yang akan disusun, termasuk

pertimbangan manfaat lingkungan;

- Mengembangkan rencana implementasi;
- Membuat pengukuran *baseline* untuk mengkuantifikasi manfaat setelah perubahan selesai diimplementasikan.

Sistem pendingin udara diatur pada suatu suhu spesifik tertentu. Semakin dingin kita tetapkan suhu pada center, maka akan semakin besar biaya energi yang dihabiskan. Berdasarkan standar dari ASHRAE (*American Society of Heating, Refrigeration and Air Conditioning Engineers*) ditetapkan rekomendasi temperatur untuk pusat data. Maksimum temperatur menjadi naik dari 20 derajat celsius menjadi 27 derajat celsius.



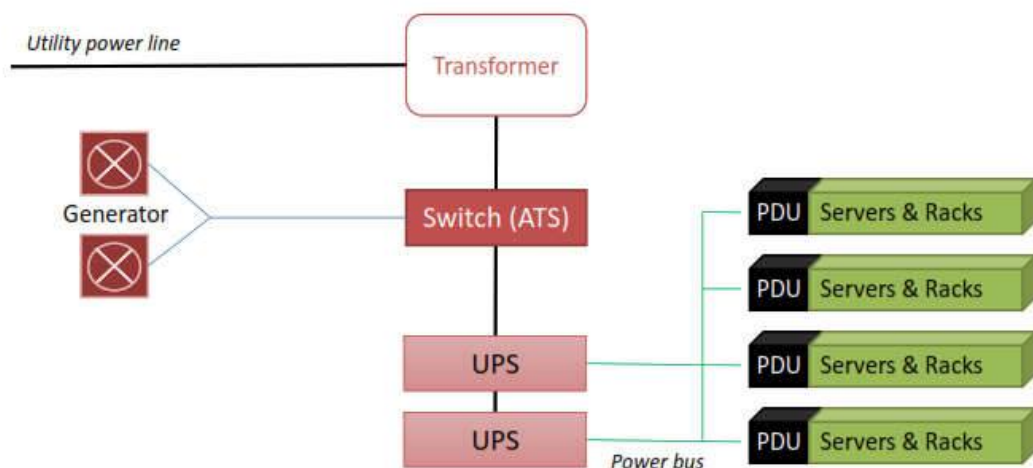
Gambar 1 : Skema system pendingin ruang server

- c. Sumber daya listrik (*power system*)  
 Detak jantung beroperasinya sistem komputasi (prosesor, memory, dan perangkat elektronik lainnya) bergantung pada daya listrik. Rangkaian-rangkaian elektronik terintegrasi tersebut hanya bisa

bekerja pada daya listrik yang memenuhi spesifikasi tertentu dan tidak bisa diinterupsi (harus kontinu).

Rantai pasokan listrik meliputi peralatan-peralatan sebagai berikut:

- Utility power line (daya listrik utama-dari PLN). Karakteristik umumnya adalah: voltase dan arus (*alternating current* - AC) tinggi;
- Transformer. Sebuah perangkat untuk mentransfer arus (AC) listrik tegangan tinggi dari satu sirkuit ke tegangan yang lebih rendah dari sirkuit lain melalui induksi elektromagnetik;
- Power generator. Sebuah mesin, biaya menggunakan bahan bakar gas alam dan disel, yaitu energi mekanik yang dijalankan dikonversi menjadi energi listrik;
- *Automatic Transfer Switch* (ATS). Sebuah perangkat to melakukan perpindahan (switch) dari pasokan listrik utama (*utility power*) ke pasokan listrik cadangan (*power generator*);
- *Uninterruptible Power Supply* (UPS). Biasanya menggunakan baterai sebagai sumber listrik *emergency* untuk memasok daya listrik ke fasilitas data center. Pasokan ini bersifat sementara, sampai pasokan listrik dari power generator tersedia;



Gambar 2: Power untuk data center

#### d. Jaringan

Jaringan merupakan nadi dari pusat data setelah server dan storage.

Faktor-faktor yang berperan pada keberhasilan jaringan pusat data:

- *Raised floor*
- Sistem kabel terstruktur
- Design jaringan Pemeliharaan jaringan
- Pemilihan peralatan jaringan
- Staff support jaringan yang kompeten
- Network redundan

Sistem kabel terstruktur adalah sistem kabel yang lengkap. Bersama dengan perangkat jaringan, sistem perkabelan membentuk infrastruktur telekomunikasi yang handal.

Beberapa keuntungan menerapkan pengabelan terstruktur:

- Menurunkan risiko *down time*
- Memudahkan proses *re-patching*
- Memudahkan *problem solving*
- Pendinginan yang lebih baik
- Stok kabel lebih efisien

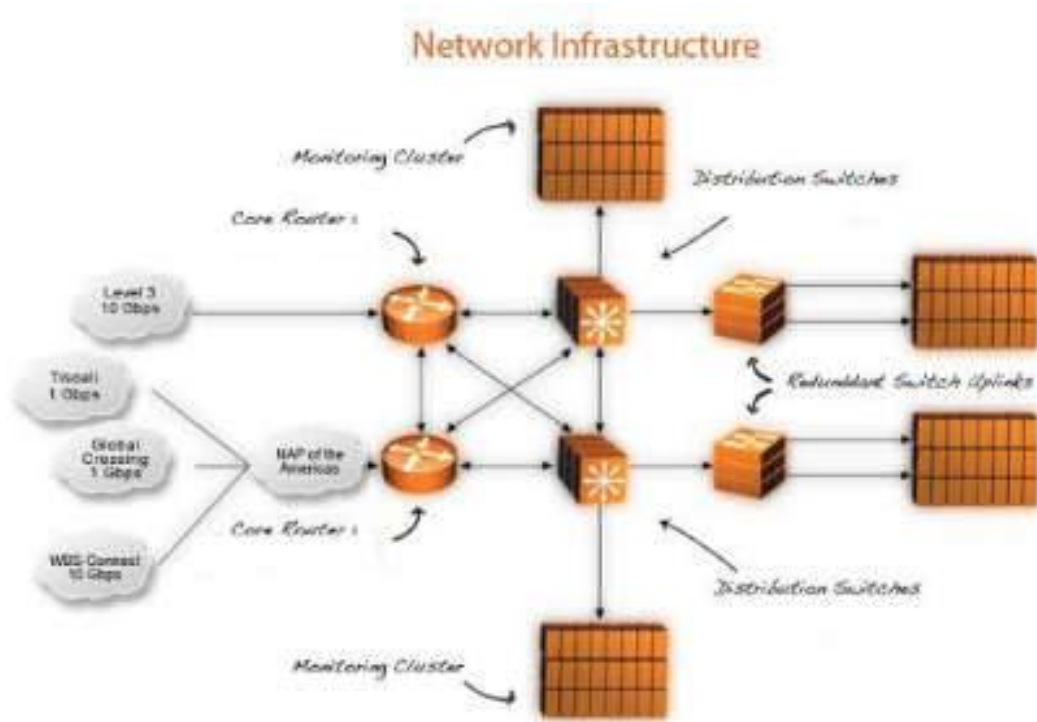
Selain memilih *vendor* jaringan yang handal, menerapkan pengkabelan terstruktur, menerapkan redundan koneksi pada jaringan LAN dan WAN akan meningkatkan *availability* dari pusat data.

Cek list untuk redundansi jaringan:

- Redundansi peralatan network dan rak termasuk kabel

- Redundansi *back bone*
- Redundansi lokasi gedung pusat data
- Redundansi hubungan internet (*router*) dan menggunakan *provider* berbeda

*Fiber optic* merupakan kabel yang disarankan untuk mendapatkan kualitas dan kecepatan pada sistem jaringan.



Gambar 3 : Infrastuktur jaringan

Pastikan jaringan internet menggunakan 2 jaringan yang berbeda, dengan *bandwith* melebihi batas minimal *bandwith* yang dibutuhkan jika semua client terhubung pada saat yang bersamaan, dipasang secara *redundant* sehingga pada saat satu koneksi putus, maka masih bisa terhubung dengan koneksi yang lain.

- e. Sistem keamanan (*Security system*)  
Pastikan ditempat server berada tersedia :

- Fire suppression system
- CCTV
- Access control system
- Data Centre monitoring system
- f. Backup  
Pastikan bahwa tersedia *backup server* yang bekerja realtime dengan system mirror, sehingga data *backups* selalu *update*. Hal ini diperlukan pada saat server utama bermasalah, otomatis akan diambil alih oleh backup *server* agar tidak ada *down time*

2. Dari sisi client
 

Usaha yang dapat dilakukan dari sisi client adalah :

  - a. Memastikan bahwa sumber listrik stabil. Hal ini terkait dengan pasokan sumber daya ke komputer, modem, router maupun perangkat jaringan yang lain. Selain *power* utama dari PLN, sebaiknya dari sisi client juga dicakup dengan UPS dan sumber alternative (genset).
  - b. Memastikan bahwa koneksi internet yang digunakan stabil memenuhi standar minimal *bandwith* yang digunakan untuk koneksi ke *server*. Untuk menjamin koneksi, maka dari sisi klien juga harus disediakan *back up* koneksi internet dengan ISP yang berbeda sehingga pada saat satu koneksi putus, dapat menggunakan koneksi lainnya.
3. Dari sisi instansi terkait
 

Upaya yang dapat dilakukan dari instansi terkait selain juga dari sisi teknis sumber daya listrik sebagai pasokan sumber listrik ke perangkat computer dan jaringan, koneksi interest ke server juga sumber daya manusia dalam hal ini operator yang mempunyai kewenangan untuk memvalidasi / menangani dokumen yang dikirim oleh client. Hal ini dapat dilakukan dengan membuat shift kerja sehingga sistem selalu ada yang memantau dan segera merespon jika ada *client* yang menggunakan aplikasi inaportnet untuk pelayanan kepelabuhanan.

### KESIMPULAN

Untuk mengoptimalkan implementasi aplikasi inaportnet harus dilakukan di semua sisi yang terkait dengan aplikasi system tersebut, yaitu dari sisi *server* meliputi tempat, sumber daya listrik, jaringan,

sistem pendingin, keamanan, serta backup. Sedangkan dari sisi *client* adalah sumber daya listrik dan koneksi jaringan. Dari sisi instansi terkait adalah sumber daya listrik, jaringan dan operator.

### DAFTAR PUSTAKA

- Annur, C. M. (2019, 6 17). *Berita di portal* <https://katadata.co.id>. Retrieved from Portal <https://katadata.co.id/berita/2019/06/17/idc-belanja-iot-di-dunia-diproeksi-capai-rp-15730-triliun-pada-2023>
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2013). *About : Portal Inaportnet*. Retrieved from portal Inaportnet: <http://portal.inaportnet.com/about.html>
- Kurniawan, A., Seminar, K. B., Iskandar, B. H., & Nasution, S. (2015). Studi Kelayakan Inaportnet dan Strategi Pengembangan E-Business di Pelabuhan Makassar. *Warta Penelitian Perhubungan*, 345 - 356.
- Oceanweek. (2017, January 21). Respon Petugas Dokumen Telat, Penyandaran Kapal Lambat. *Indonesia Shipping Times*, p. 10.
- Savitri, A. (2019). *Revolusi Industri 4.0 Mengubah Tantangan Menjadi Peluang Di Era Dirupsi 4.0*. Yogyakarta: Ganesis.
- Sutatik. (2014). Analisis Perbandingan Pelayanan Publik Dengan Sistem Manual Dan Online (Studi Pembayaran Rekening Listrik Di Perusahaan Listrik Negara Kota Samarinda). *eJournal Ilmu Pemerintahan*, 3374 - 3385 .
- Uptime Institute. (2013). *Tier Classification System : Uptime Institute*. Retrieved from Uptime Institute: <https://uptimeinstitute.com/tiers>



c. Terus berkoordinasi dengan para *stakeholder* selama 24 jam atau selama kapal beroperasi.

Untuk terus berkoordinasi dengan para *stakeholder* selama kapal beroperasi, maka perusahaan jasa keagenan harus berupaya untuk memerintahkan seluruh karyawannya agar mengaktifkan email perusahaan di *smartphone* masing-masing. Sehingga ketika *stakeholder* membutuhkan informasi mengenai kegiatan kapal, agen dapat segera memberikan informasi tersebut.

### KESIMPULAN

Suatu perusahaan jasa keagenan dapat disebut sebagai perusahaan keagenan kapal yang memiliki kualitas pelayanan jasa keagenan kapal yang cukup handal, karena didukung dengan *selling point* serta *positioning* sebagai perusahaan keagenan yang dapat memberikan informasi secara akurat dan komunikasi yang proaktif, yang disampaikan melalui para pegawainya kepada pengguna jasa, selama memberikan layanan kepada pelanggan.

Dengan kualitas pelayanan tersebut, ternyata sebagian besar pengguna jasa puas terhadap pelayanan yang diberikan oleh suatu perusahaan jasa keagenan, yang dibuktikan oleh sebagian besar kapal yang di-*handle* ialah dari *principal-principal* lama yang selalu melakukan *repeat order*. Dan dengan melihat angka *repeat order* tersebut, hal tersebut menegaskan bahwa pelayanan jasa keagenan kapal sangat membantu kegiatan pemasaran yang dilakukan oleh suatu perusahaan jasa keagenan.

### DAFTAR PUSTAKA

- Kosasih Engkos & Soewedo Hananto(2007), *Manajemen Perusahaan Pelayaran*, Jakarta : Rajawali Pers
- Philip Kotler & Kevill Lane Keller (2009), *Manajemen Pemasaran*, Jakarta : Erlangga

Lupiyoadi Rambat (2013), *Manajemen Pemasaran Jasa*, Jakarta : Salemba Empat

Tjiptono Fandy & Chandra Gregorius(2016), *Service, Quality dan Satisfaction*, Yogyakarta : ANDI Yogyakarta

R.P Suyono (2005), *Shipping, Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor melalui Laut*, Jakarta : PPM

# EVALUASI PENANGANAN PETI KEMAS EKSPOR TERKAIT *CLOSING TIME* DI TERMINAL PETI KEMAS KOJA JAKARTA

Muhammad Rifky Dzaky Prabowo<sup>1\*</sup> Cahya Fajar Budi Hartanto<sup>2\*</sup>

<sup>1</sup>Alumnus, Politeknik Bumi Akpelni

Jl. Pawiyatan Luhur II No. 17 Bendan Dhuwur, Semarang

<sup>2</sup>Program Studi Nautika, Politeknik Bumi Akpelni

Jl. Pawiyatan Luhur II No. 17 Bendan Dhuwur, Semarang

Email : [dzakyrifky00@gmail.com](mailto:dzakyrifky00@gmail.com)

## Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi kegiatan penanganan peti kemas ekspor pada Terminal Peti Kemas (TPK) Koja di Jakarta khususnya yang terkait dengan *closing time*. Penanganan peti kemas ekspor harus dilakukan secara efektif dan efisien sehingga tidak melebihi batas waktu dan berimbas pada ketidak lancaran operasional kapal di pelabuhan. Pengumpulan data dilakukan dengan melakukan observasi langsung selama 3 bulan, wawancara kepada pihak terkait, dan studi pustaka yang mendukung. Metode penelitian adalah kualitatif dengan menggunakan analisis deskriptif. Berdasarkan hasil pengamatan, disimpulkan bahwa terdapat 2 hal yang masih perlu dievaluasi dan dapat ditingkatkan. Pertama, masih terjadi keterlambatan peti kemas masuk terminal karena berbagai faktor tak terduga. Kedua, adanya kesalahan validitas dokumen pada sistem elektronik sehingga peti kemas menghadapi kendala masuk terminal. Berdasarkan permasalahan tersebut, peneliti merekomendasikan adanya pengecekan sarana pengangkut peti kemas agar selalu dalam kondisi layak jalan, penyiapan muatan lebih tepat waktu, dan koordinasi antar pihak terkait. Selain itu, pengurusan dokumen harus dilakukan dengan teliti sehingga tidak terjadi kesalahan validitas. Jika kendala dalam menangani peti kemas ekspor dapat ditangani maka tentunya akan meningkatkan kepuasan pelanggan sebagaimana misi dan kebijakan mutu TPK Koja.

**Kata Kunci** : peti kemas, ekspor, *closing time*

## PENDAHULUAN

Transportasi berperan penting dalam bidang ekonomi, politik, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan. Pelayanan jasa transportasi akan memungkinkan konektivitas antar wilayah, penghematan waktu dan biaya, serta pemenuhan kebutuhan masyarakat. Berbagai moda transportasi kini tersedia termasuk melalui laut yang memiliki keuntungan lebih aman dan efisien jika ditinjau dari jumlah muatan yang bisa diangkut. Dengan keuntungan tersebut, maka arus barang menggunakan kapal semakin meningkat sehingga mungkin timbul masalah yang mempengaruhi kegiatan bongkar-muat di pelabuhan. Masalah tersebut bisa meliputi keamanan muatan, efisiensi waktu, dan kendala cuaca. Untuk itulah maka sistem pemuatan dengan menggunakan peti kemas atau *container* hadir memberikan solusi. Namun tentu tidak serta merta tanpa masalah terutama jika itu terkait dengan peti kemas yang akan

dikirim ke luar negeri melalui mekanisme ekspor. Koordinasi seluruh pihak terkait dan evaluasi menyeluruh perlu dilakukan setiap saat agar terwujud suatu sistem manajemen yang memberikan kepuasan kepada pelanggan.

## LANDASAN TEORI

### Peti Kemas

Menurut Suyono (2003), peti kemas atau *container* adalah suatu kemasan yang dirancang khusus dengan ukuran tertentu, yang dapat dipakai berulang kali, yang digunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkut muatan di dalamnya. Berdasarkan *Custom Convention Containers*, peti kemas adalah alat untuk mengangkut barang yang :

1. Seluruh atau sebagian tertutup, sehingga berbentuk peti atau kerat dan dimaksudkan untuk diisi barang yang akan diangkut;

2. Berbentuk permanen dan kokoh, sehingga dapat dipergunakan berulang kali untuk pengangkutan barang;
3. Dibuat sedemikian rupa sehingga memungkinkan pengangkutan barang dengan sesuatu kendaraan tanpa terlebih dahulu dibongkar lagi;
4. Dibuat sedemikian rupa untuk langsung dapat diangkut, khususnya apabila dipindahkan dari satu ke lain kendaraan;
5. Dibuat sedemikian rupa sehingga mudah diisi dan dikosongkan;
6. Mempunyai isi, bila diukur dari dalam sebesar satu meter kubik atau lebih;
7. Dibuat dari baja, aluminium, *fiber glass* dan dilengkapi dengan pintu yang dapat dikunci dari luar;
8. Termasuk perlengkapannya yang diangkut bersama-sama peti kemas bersangkutan.

Suyono (2003) menjelaskan agar operasional peti kemas berjalan baik, maka semua pihak yang terlibat harus menyetujui agar ukuran peti kemas sama dan sejenis serta mudah diangkut. Badan *Internasional Standard Organization* (ISO) telah menetapkan ukuran peti kemas sebagai berikut :

1. *Container 20' Dry Freight (20 feet)*  
 Ukuran luar : 20' (p) x 8' (1) x 8'6" (t)  
 atau : 6.058 x 2.438 x 2.591 m  
 Ukuran dalam : 5.919 x 2.340 x 2.380 m  
 Kapasitas : *Cubic Capacity*: 33Cbm  
*Pay Load* : 22.1 ton
2. *Container 40' Dry Freight (40 feet)*  
 Ukuran luar : 40' x 8' x 8'6"  
 atau : 12.192 x 2.438 x 2.591 m  
 Ukuran dalam : 12.045 x 2.309 x 2.379 m  
 Kapasitas : *Cubic Capacity* : 67,3Cbm  
*Pay Load*: 27,396 ton
3. *Container 40' High Cube Dry*  
 Ukuran luar : 40' x 8' x 9'6"  
 atau : 12.192 x 2.438 x 2.926 m  
 Ukuran dalam : 12.056 x 2.347 x 2.684 m

Kapasitas : *Cubic Capacity* : 76 Cbm

*Pay Load*: 29.6 ton

Ukuran muatan dalam bongkar atau muat kapal peti kemas dinyatakan dalam TEU (*twenty feet equivalent unit*). Oleh karena itu, ukuran standar peti kemas dimulai dari panjang 20 *feet*, maka satu peti kemas 20' disebut sebagai 1 TEU dan peti kemas 40' disebut sebagai 2 TEU atau sering dinyatakan dalam FEU (*fourty feet equivalent unit*).

Meskipun ukuran peti kemas dari luar sama atau seragam, namun peti kemas dikeluarkan dalam berbagai variasi sesuai kegunaannya. Variasi tersebut dapat dilihat berdasarkan bentuk, ukuran, barang yang dimuat, dan cara mengisi muatan ke dalamnya. Ada peti kemas yang berbentuk kotak, tabung, *flat*. Ada yang berukuran besar dan kecil. Ada yang dapat diisi dari depan, samping, atau atas. Ada yang khusus dilengkapi pendingin.

ISO memberikan ketentuan mengenai peti kemas (*freight container*) sebagai berikut :

1. Berbentuk tetap dan karenanya cukup kuat untuk dipakai berkali-kali.
  2. Dibuat khusus mengangkut barang melalui berbagai moda transportasi dengan tidak mengisi diantaranya (*one way transport*).
  3. Dilengkapi dengan perlengkapan operasional untuk segera dipakai, terutama untuk memindahkan dari moda transpor yang satu ke moda transpor yang lain.
  4. Dibuat sedemikian rupa sehingga mudah diisi dan dikosongkan.
  5. Mempunyai isi bagian dalam 1 M<sup>3</sup> (35,8 cu.ft) atau lebih.(Suyono, 2003)
- Masih menurut Suyono (2003) peti kemas dibagi dalam kelompok berikut ini :
1. *General Cargo Container* : peti kemas yang dipakai untuk mengangkut muatan umum (*general cargo*). Peti kemas yang termasuk dalam *general cargo* adalah *General Purpose Container*.
  2. *Open-side Container* : peti kemas yang bagian sampingnya dapat dibuka untuk masuk dan keluar barang yang karena

- ukuran atau beratnya lebih mudah masuk atau keluar melalui samping peti kemas.
3. *Open-top Container*: peti kemas yang bagian atasnya dapat dibuka agar barang dapat dimasukkan atau dikeluarkan lewat atas. Tipe peti kemas ini diperlukan untuk mengangkut barang berat yang hanya dapat dimasukkan lewat atas dengan menggunakan derek (*crane*).
  4. *Ventilated Container*: peti kemas yang mempunyai ventilasi agar terjadi sirkulasi udara dalam peti kemas yang diperlukan oleh muatan tertentu, khususnya muatan yang mengandung kadar air tinggi.
  5. *Thermal Container*: peti kemas yang dilengkapi dengan pengatur suhu untuk muatan tertentu. Peti kemas yang termasuk kelompok *thermal* adalah :
    - a. *Insulated Container* : peti kemas yang dinding bagian dalamnya diberi isolasi agar udara dingin di dalam peti kemas tidak merembes ke luar.
    - b. *Reefer Container*: peti kemas yang dilengkapi dengan mesin pendingin untuk mendinginkan udara dalam peti kemas sesuai dengan suhu yang diperlukan bagi barang yang mudah busuk, seperti sayuran, daging, atau buah-buahan.
    - c. *Heated Container*: peti kemas yang dilengkapi dengan mesin pemanas agar udara di dalam peti kemas dapat diatur pada suhu panas yang diinginkan.
  6. *Tank Container*: tangki yang ditempatkan dalam kerangka peti kemas yang dipergunakan untuk muatan cair (*bulk liquid*) maupun gas (*bulk gas*).
  7. *Dry Bulk Container: General Purpose Container* yang digunakan khusus untuk mengangkut muatan curah (*bulk cargo*). Muatan tidak melalui pintu depan seperti biasanya, tetapi melalui lubang di atas untuk memasukkan muatan dan lubang di bawah untuk mengeluarkan muatan (*gravity discharger*). Lubang atas dapat digunakan untuk membongkar muatan dengan cara dihisap (*pressure discharge*).
  8. *Platform Container*: peti kemas yang terdiri dari lantai dasar. Peti kemas yang termasuk jenis ini adalah *platform based* atau *flat rack* yang biasanya digunakan untuk muatan yang mempunyai lebar atau tinggi melebihi ukuran peti kemas yang standar. Adapun secara detail jenisnya :
    - a. *Flat Rack Container*: peti kemas yang terdiri dari lantai dasar dengan dinding pada ujungnya.
    - b. *Platform Based Container/ Artificial Tween Deck* : peti kemas yang hanya terdiri dari lantai dasar saja dan apabila diperlukan dapat dipasang dinding.
  9. *Specials Container*: peti kemas yang khusus dibuat untuk muatan tertentu, seperti peti kemas untuk ternak (*cattle container*) atau kendaraan (*car container*).
- Suyono (2003) mengatakan bahwa keuntungan dan kerugian memakai peti kemas adalah :
2. Keuntungan memakai peti kemas
    - a. Cepat dan ekonomis dalam menangani peti kemas, terutama dalam bongkar atau muat di pelabuhan atau *interface*.
    - b. Keamanan terhadap kerusakan dan pencurian lebih terjaga, terutama untuk barang-barang kecil atau berharga.
    - c. Efisien, karena satu gang dari 12 orang dapat bongkar atau muat kapal peti kemas dalam 3 atau 4 hari. Bila dilakukan hal sama oleh 100 orang akan memakan waktu 3 atau 4 minggu.
    - d. Pembungkus barang tidak perlu terlalu kuat, karena tumpukan (*stacking*) dapat dibatasi setinggi dalamnya peti kemas.
    - e. Bisa untuk angkutan *door to door*.
  3. Kerugian memakai peti kemas
    - a. Kapal peti kemas lebih mahal dari kapal barang biasa.
    - b. Jumlah banyaknya peti kemas harus tiga kali banyaknya peti kemas yang ada di kapal. Satu kelompok yang

akan dimuat dan satu kelompok yang akan dibongkar.

- c. Harus dibuat terminal khusus untuk bongkar muat peti kemas dan harus menggunakan peralatan khusus untuk mengangkut dan menumpuknya.
- d. Jalan-jalan yang ada harus disesuaikan untuk pengangkutan peti kemas.
- e. Dapat terjadi ketidakseimbangan dalam perdagangan antar negara, bila suatu negara tidak cukup persediaan peti kemasnya.

### **Ekspor**

Setelah Perang Dunia ke – II tahun 1945, perdagangan internasional mulai dirasakan arti dan manfaatnya bagi suatu negara, dimana hasil dari negara-negara yang surplus akan menjual hasilnya tersebut kepada negara-negara minus. Dengan adanya transaksi jual beli antara negara yang saling membuat perjanjian, maka akan terjadilah pengiriman muatan dan saling tukar menukar komoditi perdagangan. Pada dunia perdagangan internasional, tujuan utama ekspor adalah mencari suatu *profit margin* yang diharapkan dapat meningkatkan pendapatan negara. Menurut beberapa ahli, berikut ini adalah pengertian ekspor. Menurut Astuti Purnawati (2013), ekspor adalah kegiatan menjual barang atau jasa dari daerah pabean sesuai peraturan dan perundang-undangan yang berlaku. Daerah pabean adalah seluruh wilayah nasional dari suatu negara, dimana dipungut bea masuk dan bea keluar untuk semua barang yang melewati batas-batas (*borderline*) wilayah itu, kecuali bagian tertentu di wilayah itu secara tegas (berdasarkan undang-undang) dinyatakan sebagai wilayah diluar wilayah. Menurut Daud (2011), pengertian ekspor adalah pengiriman barang ke luar daerah pabean Indonesia. Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan, ekspor adalah kegiatan mengeluarkan barang dari daerah pabean. Sedangkan kepabeanan adalah segala sesuatu yang berhubungan dengan pengawasan atau lalu lintas barang

yang masuk atau keluar daerah pabean serta pemungutan bea masuk dan bea keluar, dan yang dimaksud daerah pabean adalah wilayah Republik Indonesia yang meliputi wilayah darat, perairan, dan ruang udara di atasnya, serta tempat-tempat tertentu di Zona Ekonomi Eksklusif dan Landasan Kontinen yang didalamnya berlaku undang-undang ini. Barang-barang yang telah dikeluarkan tersebut keseluruhannya adalah komoditi ekspor yang mengutamakan hasil alam yang ditujukan kepada tempat pemasukan. Herman Budi Santoso (2013) mengatakan bahwa dalam Peraturan Menteri Keuangan RI Nomor 145/PMK.04/2007 tentang Ketentuan Pabean di Bidang Ekspor, secara definitif yang dimaksud dengan Barang Ekspor adalah barang yang dikeluarkan dari daerah pabean. Jadi pengertian peti kemas ekspor adalah pengiriman muatan di sarana pengangkut dengan menggunakan suatu kemasan untuk dikeluarkan dari daerah pabean.

Adapun dokumen yang diperlukan untuk ekspor barang adalah sebagai berikut :

1. *Shipping Instruction (SI) / Shipping Order (SO)*  
*Shipping Instruction* atau *Shipping Order* adalah surat perintah pengapalan barang yang dibuat oleh eksportir/*shipper* dan ditujukan kepada *shipping line* untuk memesan tempat (*booking*) ruangan kapal agar *shipping line* dapat mempersiapkan ruangan untuk mengangkut barang ekspornya ke pelabuhan tujuan yang di tunjuk. SI ini juga yang nantinya akan di berikan kepada pihak terminal selaku subjek yang akan menyusun/memuat kontainer ke atas kapal. Data yang terdapat di dalam SI antara lain :
  - a. Nama dan alamat *shipper*
  - b. Nama dan alamat *consignee*
  - c. *Notify Address*
  - d. Pelabuhan muat
  - e. Pelabuhan bongkar
  - f. Nama dan jenis barang
  - g. Jumlah berat dan volume barang
  - h. *Shipping Mark*

- i. Tanggal dan hari *stuffing*
  - j. Total *netweight*, *gross weight*, dan *measurement*
  - k. *Freight* dan *charge*
2. *Mate's Receipt* atau Resi Mualim  
Yaitu surat tanda terima barang/muatan diatas kapal sesuai dengan keadaan muatan tersebut yang ditanda tangani Mualim I. Resi Mualim diberi catatan apabila terdapat hal-hal yang tidak sesuai atau perlu keterangan tambahan. Apa yang tertera di dalam *mate's receipt* akan tertera dalam konosemen (*Bill of Lading*).
  3. *Letter of Credit*  
Yaitu suatu dokumen yang diterbitkan oleh bank di tempat eksportir dalam bentuk perjanjian jual-beli barang yang telah disepakati antara eksportir dengan importir dengan syarat-syarat pembayaran melalui bank yang ditunjuk sesuai kesepakatan bersama.
  4. Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB)  
Pemberitahuan ekspor barang adalah bentuk dokumen yang telah ditentukan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai yang harus dibuat secara elektronik dengan sistem EDI (*Electronic Data Interchanges*) oleh *shipper* atau wakilnya (PPJK/EMKL), guna melaporkan dan sekaligus permintaan ijin mengekspor sejumlah barang kepada kantor Bea dan Cukai, sebelum barang tersebut dimuat diatas kapal. Pemberitahuan ekspor barang berisi antara lain jenis barang, identitas eksportir dan importir, nomor pokok wajib pajak (NPWP), izin khusus, berat barang, cara penyerahan, merk, nomor kontainer.
  5. *Original Invoice*  
*Original invoice* adalah dokumen yang dibuat dan ditanda tangani oleh eksportir dengan berisikan perincian harga barang dan item pembayaran yang di ekspor tersebut.
  6. *Original Packaging List*  
*Original packaging list* yaitu dokumen yang dibuat dan ditanda tangani oleh eksportir yang menyebutkan perincian

jenis dan jumlah satuan barang dan berat/volume barang yang diekspor

7. Konosemen atau *Bill of Lading* (B/L)  
*Bill of Lading* adalah dokumen yang diterbitkan oleh perusahaan pelayaran sebagai surat persetujuan pengangkutan barang antara *shipper* dengan *shipping line* dengan segala konsekuensinya yang tertera pada surat tersebut. Juga merupakan surat kepemilikan barang sebagaimana yang tertera dalam surat tersebut dan oleh karena nya dapat diperjual-belikan sehingga *Bill of Lading* ini merupakan surat berharga.

Adapun yang dimaksud dengan muatan sendiri menurut Ridwan (2014) adalah segala macam barang dan barang dagang yang diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dengan kapal untuk diserahkan kepada orang atau badan hukum di pelabuhan tujuan. Pada saat memuat muatan, pihak *shipper* ataupun EMKL harus melengkapi dokumen-dokumen muatan, adapun dokumen muatan kapal adalah sebagai berikut :

1. *Manifest*  
*Manifest* yaitu dokumen yang mencantumkan daftar muatan yang dimuat oleh kapal pada pelabuhan pemuatan tertentu dan akan dibongkar di pelabuhan tujuannya masing-masing. *Manifest* berisi tentang nama kapal, pelabuhan muat, dan pelabuhan bongkar, nama nakhoda, tanggal, nomor B/L, pengirim(*shipper*), penerima(*consignee*), tanda(*mark*), jumlah/banyaknya(*quantity*), jenis barang/muatan (*description of goods*), isi dan berat muatan (*volume and weight*).
2. *Bay Plan*  
*Bay Plan* yaitu merupakan bagan pemuatan kontainer secara membujur, melintang dan tegak, membujur ditandai dengan nomor "*Bay*", mulai dari depan sampai belakang dengan catatan nomor ganjil untuk container ukuran *20 feet* dan genap untuk nomor kontainer ukuran *40 feet*, melintang ditandai dengan nomor "*Row*" dimulai dari tengah dan dilihat dari arah belakang ke kanan *Row*

01,03,05,07,09 dan seterusnya, ke kiri row 02,04,06,08,10 dan seterusnya, tegak ditandai dengan nomor “Tier” dimulai dari angka-angka *On deck, tier* 82,84,86,88 dan seterusnya, dan *In Hold, tier* 02,04,06,08,10 dan seterusnya.

3. *Dangerous Container List (DCL)*

*DCL* adalah daftar nama barang-barang yang berbahaya yang tercantum dalam B/L sesuai dengan barang tersebut, apabila kelasnya sangat berbahaya, maka harus dibongkar terlebih dahulu sesuai sengan penanganan yang ditetapkan.

4. *Container List*

*Container List* yaitu dokumen yang mencantumkan jenis dan jumlah kontainer yang akan di bongkar sesuai dengan tujuan muatan tersebut.

5. *Special Stowage (SS)*

*Special Stowage* yaitu dokumen yang dibuat oleh pemilik barang/*shipper* sebagai pengantar pemuatan supaya diletakkan di tempat khusus karena sifat muatan yang dapat berpengaruh dengan lingkungan, misal muatan harus diletakkan *on deck* karena muatan butuh cahaya matahari yang tidak tersedia dalam palka.

Dari dokumen-dokumen pemuatan kapal diatas maka dilakukan pengolahan data untuk memperkirakan waktu yang dipergunakan serta tenaga kerja bongkar muat (TKBM) yang digunakan dalam melakukan kegiatan bongkar muat dan juga perencanaan operasi lainnya. Adapun alur ekspor barang sampai ke TPK Koja dimulai dari adanya *sales contract* antara *shipper* dengan *consignee*. *Shipper* kemudian meminta EMKL untuk melakukan *stuffing* dengan disertai SI/ SO dan SS jika ada. EMKL kemudian meneruskan kepada *shipping line* yang akan mengajukan ijin *open stack* ke TPK Koja.

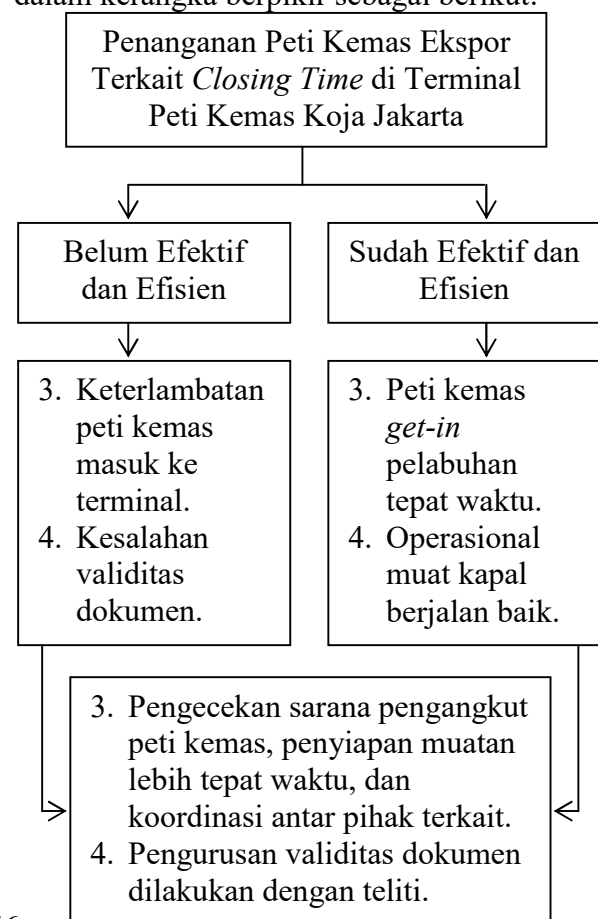
**Closing Time**

Menurut Yusuf M Fadhliah (2013), *Closing Time (C/T)* adalah waktu ditutupnya penerimaan barang masuk. Artinya pihak *shipper* ataupun pihak

ekspedisi tidak boleh lagi memasukkan barang untuk diikutkan atau agar termuat di kapal karena status kapalnya sudah *closing*/tertutup. Tertutup dalam hal ini, sudah tak bisa lagi mengangkut barang meskipun di kapal tersebut masih ada *space*. Berdasarkan Standar Operasional Prosedur (SOP) di Terminal Peti Kemas (TPK) Koja Jakarta, C/T sebuah kapal adalah 9 (sembilan) jam sebelum kapal sandar. Sandar bukan berarti tiba, karena bisa saja kapal sudah tiba di pelabuhan tujuan tapi belum sandar atau masih berlabuh dan mencari tempat sandar. Namun, waktu 9 (sembilan) jam ini bukan sesuatu yang sifatnya mutlak. Pada kondisi-kondisi tertentu bisa saja sebuah kapal telah dinyatakan C/T padahal kapal belum tiba.

**METODE**

Pengumpulan data dilakukan dengan metode observasi langsung selama 3 (tiga) bulan, wawancara kepada pihak terkait, dan studi pustaka yang mendukung. Metode penelitian adalah kualitatif dengan analisis deskriptif. Alur penelitian digambarkan dalam kerangka berpikir sebagai berikut:



## Gambar 1. Kerangka Berpikir Penelitian

### HASIL DAN PEMBAHASAN

#### Gambaran Singkat Obyek Penelitian

TPK Koja adalah perusahaan jasa untuk Jasa Kapal dan Jasa Penanganan Peti Kemas (*Export, Import and Transshipment*). TPK Koja menyediakan sistem elektronik dan *online* untuk mendukung akses data yang cepat dan pertukaran informasi yang lancar antara TPK Koja dan pelanggan. Fasilitas ini termasuk: Ikhtisar Penagihan Tunggal OBX, *Sistem Cargolink* dan *Sistem nGen*, yang menawarkan kenyamanan untuk kedua urusan tersebut. Demi melaksanakan program pemerintah dalam meminimalkan waktu dan memberikan pelayanan superlatif kepada semua pelanggan, TPK Koja meluncurkan layanan baru bernama *Autogate System* sejak 25 Agustus 2014. Beberapa inovasi dilakukan dalam layanan ini dengan menerapkan sistem teknologi, yaitu wajib untuk efisiensi truk (kontainer) masuk dan keluar. Dimana gerbang masuk semua kontainer yang menuju *container yard* milik TPK Koja wajib melalui 1 gerbang utama, dan truk dapat *release* menuju *yard* menggunakan e-tiket karena sistem sudah berupa elektronik yang terintegrasi dengan sistem *nGen* milik perusahaan sehingga memudahkan para pegawai untuk mengawasi semua proses yang sedang berlangsung. Adapun yang dimaksud dengan *system nGen dan cargolink* adalah sebagai berikut :

1. *Cargo link* adalah sistem yang mengintegrasikan pihak penerima, jalur pelayaran, terminal peti kemas, bank dan perusahaan angkutan truk.
2. *nGen system* merupakan sistem utama milik perusahaan TPK Koja yang mengintegrasikan seluruh operasional yang berlangsung di TPK Koja, baik dokumen *movement truck, billing, container yard, crane working programe*, dan operasional lain di TPK Koja.

Berlokasi di wilayah Pelabuhan Tanjung Priok, TPK Koja memiliki luas area 32.73 hektar dengan panjang dermaga 650 meter dan kedalaman kolam 12-14 meter. Dalam upaya memberikan pelayanan yang prima, Terminal Peti Kemas KOJA telah dilengkapi dengan fasilitas peralatan sebagai berikut :

1. 7 unit *quay container crane* (QCC) :
  - a. 2 unit *Super Post Panamax*, jangkauan 18 row
  - b. 2 unit *Post Panamax*, jangkauan 16 row
  - c. 3 unit *Panamax*, jangkauan 12 row
2. 25 unit *Rubber Tyre Gantry Crane* (RTG)
3. 48 unit *Head Truck*
4. 60 unit *Chassis*
5. 4 unit *Reachstacker*
6. 1 unit mobil pemadam kebakaran

Dengan dukungan teknologi informasi mutakhir yang berbasis *real-time* serta fasilitas infrastruktur dan suprastruktur, TPK Koja mampu melayani kapal generasi keempat dengan kemampuan menangani arus petikemas sebanyak 1.000.000 TEUs.

#### Permasalahan

##### 1. Keterlambatan Peti Kemas Masuk Terminal

Proses kegiatan muat, sejak dimulainya *stuffing* hingga *container* sampai di *container yard*(CY) melalui berbagai tahapan dengan ketentuan yang harus dipenuhi dan dokumen yang digunakan, pada pelaksanaannya memiliki resiko terjadi kesalahan. Suatu kesalahan pada satu tahapan dapat mempengaruhi tahapan berikutnya karena tahapan-tahapan tersebut saling berkaitan satu sama lain. Selain prosesnya yang cukup panjang dan menyangkut beberapa pihak yang melakukannya sehingga diperlukan koordinasi yang baik dan pemantauan secara terus menerus. Setelah peneliti melakukan observasi selama 3 bulan di TPK Koja, penulis menemukan beberapa kendala yang membuat hambatan bagi proses kegiatan ekspor petikemas antara lain, pihak EMKL seringkali terlambat



mengirimkan dokumen barang yang akan dikirimkan melalui kapal laut kepada pihak *shipping line*. Sementara itu keterlambatan pengiriman dokumen ini dipengaruhi oleh pihak *shipper* atau produsen yang belum menyelesaikan proses produksi menjadi barang jadi, kemudian merambat kepada keterlambatan proses *stuffing* yang menjaral pula kepada keterlambatan penerimaan dokumen barang dari pihak EMKL kepada pihak *shipping line*. Kendala lain yang menyebabkan terlambatnya petikemas masuk ke CY melebihi batas waktu *closing time* yaitu keterlambatan yang terjadi dikarenakan truk pengangkut petikemas mengalami kemacetan, ban bocor di jalan pada saat menuju terminal, banjir, dan penyebab lain yang mengakibatkan truk terlambat memasuki CY melebihi batas waktu yang telah ditentukan. Lamanya proses *stuffing* yang melebihi waktu rata-rata juga mengakibatkan keterlambatan peti kemas masuk ke *container yard*. Lama proses *stuffing* dipengaruhi oleh jenis barang yang dimuat dan tipe peti kemas itu sendiri. Waktu rata-rata yang diperlukan untuk proses *stuffing* biasanya untuk peti kemas ukuran 20 *feet* sekitar 1-2 jam dan untuk peti kemas ukuran 40 *feet* sekitar 3-4 jam.

## 2. Kesalahan Validitas Dokumen

TPK Koja telah menggunakan sistem elektronik dan online, maka bagian *gate-in* pun menggunakan sistem elektronik yang dinamakan *autogate*, disini para *truck driver* dibekali *e-ticket* oleh pihak *shipping line* untuk membuka portal yang ada di *gate-in* dengan cara *tape-ticket* tersebut pada mesin yang tersedia untuk kemudian masuk menuju *container yard* dan menumpuk petikemas yang dibawanya. Peneliti juga menemukan bahwa banyak sekali *truck container* yang gagal masuk dikarenakan data yang ada pada *e-ticket* berbeda dengan data yang ada pada sistem *nGen*, biasanya setelah gagal akan keluar struk dari mesin tap yang ada dan akan

mengarahkan *truck driver* menuju *post gate*. Di *post gate* petugas akan mengecek data apakah sudah memenuhi ketentuan atau belum. Disini peneliti banyak menemukan bahwa kesalahan data yang terjadi dikarenakan bagian *billing* tidak meng-*update* data seperti, pihak *shipping line* sudah membayar untuk proses *stacking container* tapi *billing* belum di meng-*update* ke sistem *nGen* tapi di *e-ticket* statusnya sudah dibayar, maka perbedaan data ini akan menyebabkan *truck* tertahan lebih lama di *gate-in* yang menyebabkan terlambat masuk menuju *container yard*. Kesalahan pada saat meng-*input* dokumen pada sistem juga sering terjadi yang menyebabkan ketidaksesuaian dokumen dengan yang ada di lapangan. Dokumen yang diserahkan kepada pihak terminal pun juga sering mengalami ketidak sesuaian dengan yang di lapangan. Kesalahan validitas dokumen juga sering terjadi dikarenakan dokumen yang masuk kepada *terminal operation* tidak sesuai dengan barang yang masuk di CY pada kenyataannya. Hal ini dikarenakan terkadang pihak *shipper* mengirim barang yang jumlahnya tidak sesuai dengan dokumen *booking prospect* yang sudah terkirim ke *terminal operation*. Apabila hal-hal tersebut sering terjadi maka akan merugikan berbagai pihak yang menimbulkan kurangnya kepercayaan antar pihak untuk kerjasama kembali. Adapun beberapa pihak yang dirugikan dari kejadian keterlambatan peti kemas masuk menuju CY TPK Koja setelah *closing time* yaitu :

- a. EMKL, karena pihak EMKL harus menghubungi *shipping line* dan harus membayar administrasi di *billing* supaya peti kemas yang sudah kena *closing time* bisa masuk menuju CY untuk dimuat ke kapal laut.
- b. Pihak *shipping line planner* (Mualim I), karena jika *container* tiba di terminal melebihi batas *closing time* maka data peti kemas tersebut tidak

masuk dalam daftar *real bay plan*, sehingga Mualim I harus membuat *bay plan* baru yang bisa dimasuki oleh peti kemas yang terlambat datang tersebut dengan berbagai pertimbangan, apakah masih ada ruang kosong yang dapat ditempati oleh peti kemas tersebut, apakah mengganggu stabilitas kapal, apakah muatan tersebut memiliki perintah muat khusus (*special stowage*) dan lain-lain, yang tentunya Mualim I akan mengoordinasikan hal itu dengan pihak *terminal operation* (*ship planner*) dari TPK Koja.

- c. *Ship planner Koja*, sebagai perencana posisi muatan dan yang menyetujui apakah petikemas tersebut dapat dimuat dikapal yang sama atau harus menunggu kapal berikutnya, karena *ship planner* selain merencanakan posisi muatan diatas kapal, ia jugalah yang membuat *crane working programme* dimana *crane working programme* ini lah yang nantinya akan diikuti oleh operator *quay container crane (QCC)* sebagai pelaksana pemuatan petikemas ekspor ke atas kapal. *Crane working programme* ini akan berubah jika terdapat petikemas tambahan yang akan dimuat.

### Pemecahan Masalah

Dari berbagai uraian permasalahan yang timbul, maka diperlukan penanganan dari permasalahan tersebut supaya tidak terjadi keterlambatan pengiriman petikemas ke TPK Koja yang mengakibatkan ketentuan *closing time* yang diberikan oleh pihak terminal tidak dapat berjalan semestinya. Maka untuk menyelesaikan masalah tersebut peneliti mengajukan beberapa rekomendasi supaya kedepannya lebih baik dan ketentuan *closing time* menjadi lebih efektif dan efisien. Adapun rekomendasi tersebut yaitu :

3. Untuk pemecahan masalah keterlambatan peti kemas supaya tepat waktu yaitu :

- a. Sebelum memberangkatkan truk yang mengangkut petikemas menuju TPK Koja, diadakan pengecekan terhadap kesiapantruk tersebut. Bagi truk yang dianggap tidak layak jalan maka harus diganti dengantruklain yang layak jalan, sehingga meminimalisir hambatan yang berkaitan dengan truk pengangkut itu sendiri.
  - b. Menghimbau kepada pihak *shipper* maupun produsen supaya proses penyiapan barang yang diproduksi lebih tepat waktu, sehingga tidak menghambat pihak EMKL untuk proses *stuffing*. Juga menghimbau pihak *shipper* supaya menyelesaikan dokumen ekspor sebelumnya supaya tepat waktu dan dapat diteruskan kepadashipping line untuk diproses, karena ketidak lengkapan dokumen ekspor dapat menghambat proses pemuatan petikemas ekspor itu sendiri.
  - c. Menghimbau kepada pihak EMKL, supaya jika barang yang sudah siap dikirim telah terkumpul di gudang EMKL segera dilaksanakan proses *stuffing* supaya jika TPK Koja telah menyatakan *open stack* barang sudah berada di dalam petikemas dan peti kemas siap diangkut menuju CY TPK Koja dengan tepat waktu (tidak melebihi batas *closing time*).
  - d. Menghimbau kepada pihak *shipping line*, agar saat memasukkan surat permohonan ijin *stack container* dapat melebihi jumlah *container* yang akan *stack* dari perkiraan sebelumnya. Langkah ini diambil guna mengantisipasi jumlah muatan petikemas yang akan dimuat ke kapal jika pada kenyataannya jumlah *container* melebihi perkiraan sebelumnya.
  - e. Diperlukan komunikasi dan koordniasi yang lebih baik antar berbagai pihak yang terkait dengan proses ekspor peti kemas ini.
4. Untuk pemecahan masalah validitas dokumen agar tidak terjadi kesalahan

pada dokumen yang akan dimasukkan pada sistem yaitu :

- a. Pada saat memasukkan dokumen, sebelum diserahkan kepada pihak terminal ada baiknya untuk dilakukan pengecekan ulang.
- b. Pada saat input dokumen diperlukan 2 orang untuk pengecekan dokumen sehinggadiharapkan dengan adanya 2 kali pengecekan dengan orang yang berbeda, kesalahan dapat diminimalisir.
- c. Setelah melakukan pembayaran *billing* mengingatkan lagi pada pihak *billing* untuk mengubah status barang sehingga peti kemas tidak terhambat di *gate* saat masuk menuju *container yard*.

## KESIMPULAN

Kepuasan konsumen merupakan tujuan utama yang diharapkan oleh terminal peti kemas. Kelancaran dalam tiap proses yang berlangsung merupakan kunci utama dalam melayani konsumen, meminimalisir berbagai kendala adalah langkah utama dalam merealisasikan tujuan tersebut. Secara umum, kendala yang terjadi dapat disebabkan oleh dua faktor yaitu faktor alat dan faktor manusia. Pada pembahasan sebelumnya telah dilakukan analisis persoalan yang ada dan dari hasil analisis tersebut diperoleh beberapa tindakan sebagai alternatif pemecahan masalah. Dari beberapa alternatif tersebut, dapat dilakukan evaluasi kembali terhadap beberapa pilihan dengan melihat keuntungan dan kerugian masing-masing alternatif yang ada. Setelah melakukan peninjauan ulang terhadap semua permasalahan yang ada dan melihat keunggulan masing-masing alternatif sebagai metode terbaik yang akan digunakan untuk memecahkan permasalahan yang ada, sekarang waktunya mengambil tindakan. Koordinasi seluruh pihak terkait mutlak diperlukan demi terselesaikannya setiap masalah yang ada. Harapan menjadikan Indonesia sebagai poros maritim tentu hanya akan terwujud

ketika pelabuhan termasuk TPK Koja memberikan layanan yang memuaskan seluruh pihak.

Keterbatasan penelitian ini adalah terbatasnya waktu penelitian yaitu hanya 3 (tiga) bulan sehingga perlu dilakukan penelitian lanjutan untuk melihat proses perbaikan yang telah diambil oleh seluruh instansi terkait dalam mencapai efektifitas dan efisiensi penanganan peti kemas ekspor di TPK Koja.

## DAFTAR PUSTAKA

- Daud, 2011, *Buku Pintar Transaksi Ekspor impor*, STIE YKPN, Yogyakarta.
- Fadhliyah, M.Y., 2013, *Belajar EMKL: closing time (C/T)*, <https://myfadhliyah.com/2013/04/13/belajar-emkl-closing-time-ct/>  
Diakses: 15 Januari 2018.
- Purnawati, A., 2013, *Dasar-Dasar Ekspor Impor*, UPP, Yogyakarta.
- Republik Indonesia, 2006, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 *Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanaan*.
- Ridwan, Widiati E., 2014, *Kamus Kepelabuhanan dan Pelayaran*. Leutikaprio, Yogyakarta.
- Santoso, H.B., 2013, *Manajemen Ekspor dan Perdagangan Internasional*, ANDI Offset, Yogyakarta.
- Suyono, R.P., 2003, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, PPM, Jakarta.

# PENGAJUAN IJIN KEDATANGAN KAPAL DENGAN MENGGUNAKAN METODE *HOST TO HOST* DI KANTOR PELABUHAN LAUT BATAM OLEH PT. BAHARI EKA NUSANTARA CABANG BATAM

**Sulida Erliyana<sup>1\*</sup>, Moch. Farid Afton Husada<sup>2\*</sup>, Ridwan<sup>3\*</sup>**

<sup>1</sup>Program Studi KPN, Politeknik Bumi Akpelni

<sup>2</sup>Alumnus, Politeknik Bumi Akpelni

<sup>3</sup>Program Studi KPN, Politeknik Bumi Akpelni

Jl. Pawiyatan Luhur II No. 17 Bendan Dhuwur, Semarang

Email: [erliyanasulida@yahoo.co.id](mailto:erliyanasulida@yahoo.co.id)

## Abstrak

*Tujuan dari kajian ini adalah untuk mengetahui alur pengajuan kedatangan kapal dengan menggunakan metode host to host di Kantor Pelabuhan Laut Batam.*

*Metode yang di gunakan dalam penulisan ini adalah Pengamatan, Wawancara dan Kepustakaan. Dalam hal ini megumpulkan data yang di peroleh atau dikumpulkan dari sumber – sumber yang telah ada. Penelitian ini menggunakan data sekunder. Penelitian terjun langsung kelapangan dengan mengumpulkan beberapa dokumen dan data dan mencari info tentang metode yang di gunakan oleh Kawasan Batam yaitu dengan metode host to host.*

*Sesuai dengan alurnya penulis harus benar-benar paham tujuan kapal selanjutnya adalah kawasan Batam, karena sebelum kapal datang agen di kawasan Batam harus melakukan pengajuan dengan sistem host to host di Kantor Pelabuhan Batam dengan dokumen yang lengkap dan memastikan tidak ada riwayat kapal tersebut yang belum di close.*

**Keywords:** *Host to host method, filing, Groove*

## I. PENDAHULUAN

Dimasa sekarang ini era perdagangan bebas kian menjadi konsep ekonomi yang dianut oleh banyak negara diduniatermasuk Indonesia. Selain itu Indonesia juga mempunyai banyak wilayah seperti Batam, Karimun, Bintan adalah salah satu provinsi Kepulauan Riau (KEPRI) dengan berbagai kawasan yang bisa dijadikan tempat industri dan pelabuhan sebagai tempat perdagangan dengan peraturan undang-undang yang berbeda.

Sesuai Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 46 Tahun 2007 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam menetapkan kawasan Batam ditetapkan sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas untuk perdagangan. Pulau Batam diberikan istilah Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (*Free Trade Zone*) yang langsung dikelola penuh oleh BP Batam (Badan Pengusahaan

Kawasan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam) atau yang biasa disebut dengan KANPEL (Kantor Pelabuhan) untuk menetapkan jenis dan tarif layanan pada kantor pelabuhan laut badan perusahaan kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas Batam. Peraturan Kepala Kantor Badan Perusahaan Kawasan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam (PERKA NO 17 TAHUN 2016) pada BAB 1 Pasal 1 No 50 perka tersebut tertulis bahwa US\$ adalah Mata Uang yang digunakan untuk perhitungan kegiatan pelayaran luar negeri dan kapal berbendera asing. Kemudian BP Batam mengeluarkan Tarif Baru Peraturan Kepala Kantor Badan Perusahaan Kawasan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam No. 17 Tahun 2018. Pada PERKA BAB 1 Pasal 5 No 1 tersebut tertera bahwa segala jenis kegiatan jasa kepelabuhanan ditagih dalam mata uang Rupiah (RP), jadi Nota yang akan timbul nanti sudah tidak menggunakan

mata uang US\$ Amerika melainkan menggunakan Mata Uang Rupiah (RP).

Metode penelitian yang digunakan adalah dengan observasi, wawancara dan kepustakaan.

## II. LANDASAN TEORI

### 2.1 Pengertian metode Host to Host.

Menurut Sevima tahun 2016 *Host to Host* secara umum sering dikenal H2H adalah “sistem antar server yang terhubung satu sama lain secara langsung“. Lebih sederhananya: “komunikasi atau hubungan di dalam sebuah jaringan komputer yang terjadi antar *host*, yaitu komputer dengan perangkat lain yang terhubung satu sama lain”

Di Kawasan Batam sistem *Host to Host* digunakan untuk transaksi *Online* yang menghubungkan server Kantor Pelabuhan Laut Batam, Pelindo, KSOP, Imigrasi, Karantina, dan Bea dan Cukai dengan server Bank yang di tunjuk secara langsung dengan menggunakan jaringan telekomunikasi. Bagi pengguna jasa menyiapkan Deposit terlebih dahulu sesuai dengan nominal yang di tetapkan dalam estimasi biaya. PUK (Pernyataan Umum Kapal) hanya berlaku untuk 3x24 jam terhitung sejak di terbitkan oleh Petugas Pelayanan Administrasi Terpadu (PPAT), dan di terbitkan paling sedikit 7 hari kerja sebelum kapal berlabuh atau lepas jangkar di area operasi Kantor Pelabuhan Laut Badan Pengusahaan Batam. Dalam pembayaran Sistem *Host to Host* yang di lakukan oleh pihak Badan Pengusaha Batam yaitu Pelabuhan Umum dan Pelabuhan Khusus.

Selama menerima rincian rencana kegiatan dari Petugas Pelayanan Administrasi Terpadu (PPAT) dan estimasi biaya yang telah dihitung oleh sistem, pengguna jasa harus menyetorkan dana sebagai deposit sebesar 125% dari nilai estimasi biaya. Deposit itu kemudian disetorkan pada pihak Bank yang telah di tunjuk oleh

Penyedia Jasa dengan menggunakan rekening atas nama pengguna jasa. Kegiatan kepelabuhanan tidak dapat dilaksanakan sebelum penyedia jasa menerima konfirmasi dari pihak Bank atas ketersediaan deposit, jika deposit tersebut ada, maka akan diblokir oleh pihak Bank sampai dengan terbitnya perintah bayar dari Penyedia jasa.

### 2.2 Pengertian Kantor Pelabuhan Laut Batam (KANPEL)

Kantor Pelabuhan Batam merupakan salah satu Unit Pelaksana Teknis (UPT) yang bersifat khusus karena tidak dikelola langsung oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, tetapi dikelola oleh Otorita Batam (Badan Pengusahaan Batam). Hal ini dimaksudkan untuk dapat mencapai tujuan menjadikan Batam sebagai salah satu lokomotif pembangunan nasional. Ketika kapal sandar maka pihak agen yang telah di tunjuk oleh Principal/ pemilik kapal tersebut mengajukan suatu dokumen untuk melaksanakan kegiatan seperti bongkar muat dan lain sebagainya.

Pihak agen datang kepada kantor pelabuhan (*KANPEL*) dengan membawa suatu berkas yang telah disediakan oleh Kantor Pelabuhan yaitu berupa Form 1A dan PUK (Pernyataan Umum Kapal), kemudian dilampirkan juga surat permohonan kedatangan kapal, *Ship Particular* (Surat Ukur Kapal), *Bill Of Loading atau Manifest*, Data kegiatan bongkar/ muat (Jika akan melaksanakan bongkar muat), Last Port Clearance.

Pihak KANPEL yaitu petugas Pusat Pelayanan Administrasi Terpadu (PPAT) akan menginput data seperti Permohonan Kedatangan Kapal, Form 1A, PUK ( Pernyataan Umum Kapal ), *Last Port Clearance*, Surat Ukur ( *Tonage* ), Register Kapal. Pihak PPAT memasukkan data tersebut kedalam sistem mereka sesuai dengan apa yang kita tulis, setelah di proses keluarlah

suatu nota berupa *Hold* Dana, barulah pihak agen bisa melakukan kegiatan.

Menurut Undang – Undang No. 17 Tahun 2008, Pasal 1, yang dimaksud dengan pelabuhan adalah “ Tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan dengan batas – batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan atau bongkar muat barang berupa terminal berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan, Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratandan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra- dan antarmoda transportasi.

Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.

### III. HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 3.1 Tidak dapat melakukan pengajuan ijin kedatangan kapal melalui sistem

***Host to Host* apabila riwayat sebuah kapal yang sebelumnya di input belum di “close” oleh Satuan Kerja Pelabuhan Batu Ampar.**

##### 1. Penunjukan Keagenan

Dalam kegiatan pelayaran niaga menurut sifat usaha pelayanannya ada dua jenis pelayaran yaitu *liner* dan *trumper*. Pada umumnya kapal-kapal yang berlayar dengan pelayaran *liner* telah menunjuk agen tetap untuk melayani kebutuhan kapal dan muatannya karena kapal tersebut sering menyinggahi pelabuhan singgahnya secara teratur. Untuk kapal-kapal dengan pelayaran *trumper* hanya menunjuk agen pada saat kapalnya menyinggahi suatu pelabuhan tertentu saja sesuai dengan perjanjian *carter* dimana kapal tersebut dicarter untuk melakukan kegiatan bongkar muat muatan.

Pihak-pihak yang menunjuk agen kapal di suatu pelabuhan singgah antara lain pemilik kapal (*ship owner*), pencarter (*charterer*), operator kapal atau *principal* yaitu orang atau suatu instansi yang mengusahakan kapal untuk kegiatan carter.

PT. Bahari Eka Nusantara cabang Batam memberikan pelayanan jasa sebagai agen yang mewakili pemilik kapal di suatu pelabuhan singgah untuk melayani kebutuhan kapal sesuai dengan tanggung jawabnya, dalam hal ini PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Batam menerima dokumen berupa surat penunjukan keagenan dari *principal* untuk melayani semua keperluan kapalnya sewaktu singgah di pelabuhan dan memberikan informasi kepada *principal* mengenai kondisi pelabuhan, kondisi cuaca, ETA kapal (*estimate time of arrival*), *disbursement account* (D/A), rata-rata bongkar muat perhari, jam kerja buruh dan lain-lain.

Perusahaan angkutan laut asing yang kapalnya melakukan kegiatan angkutan laut ke dan dari pelabuhan yang terbuka untuk perdagangan luar negeri, wajib menunjuk perusahaan angkutan laut nasional yang memenuhi kriteria menjadi agen umum (*General Agen*).

Pemilik kapal (*ship owner*) memberitahukan kepada general agen mengenai penanganan keagenan kapal asing, untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapalnya selama melakukan kegiatan niaga di pelabuhan-pelabuhan Indonesia. PT. Bahari Eka Nusantara sebagai *general agen* membuat surat pemberitahuan keagenan kapal asing kepada Dirjen Hubla, maka Dirjen Hubla segera menerbitkan Pemberitahuan Keagenan Kapal Asing(PKKA). Hal ini mengacu kepada kepmenhub R.I No KM 33 tahun 2001 tentang penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, yang terdapat dalam pasal 45 yaitu : “Kapal-kapal yang berlayar ke dan dari pelabuhan Indonesia harus menunjuk perusahaan pelayaran samudera nasional sebagai wakilnya yang bertindak sebagai agen umum.

## 2. Melengkapi dokumen sebelum kapal datang

Sebelum kapal datang salah satu kewajiban agen sebelum kapal datang adalah melengkapi dokumen kapal yang nantinya akan digunakan sebagai persyaratan pengajuan kedatangan kapal. Dokumen dokumen tersebut diperoleh langsung dari pihak kapal yang dikirim melalui *e-mail*. Adapun beberapa dokumen yang secara pokok dibutuhkan oleh agen. Dokumen tersebut yaitu :

- a. RPT/RPK (Rencana Pengoperasian Kapal)
- b. PKKA (Pemberitahuan Kedatangan Kapal Asing

- c. *Ship Particular*
- d. *Bill Of Lading*
- e. *Cargo Manifest*
- f. *Crew List* (Daftar Awak Kapal)
- g. *Port Clereance* dari pelabuhan asal

## 3. Alur sebelum melakukan kegiatan di Kantor Pelabuhan Laut Batam

Tahapan proses penerapan sistem *Host to Host* untuk penerbitan nota tagihan jasa kepelabuhanan di kawasan kantor pelabuhan laut BP Batam. Untuk memperjelas proses sistem *Host to Host* tersebut, penulis telah membuat bagan dibawah sesuai dengan proses sistem *Host to Host*.

- a. Sebelum kedatangan kapal pihak agen yang telah ditunjuk oleh principal menyiapkan segala dokumen yang diperlukan untuk melaksanakan kegiatan.
- b. *Shipping Staff / Shipping Agent* meminta pengajuan layanan jasa ke Bank yang akan ditunjuk oleh pihak agen untuk melaksanakan *systemHost to Host* dan menyerahkan berkas yang di butuhkan oleh pihak Bank. Pihak Bank akan mengiput data tersebut dan di masukkan ke dalam *systemHost to Host*, pihak PT Bahari Eka Nusantara sebagai proses pembayaran *Hold Dana* agar bisa berlangsungnya kegiatan dan Faktur Lunas Setelah kegiatan selesai. Pihak agen memberikan berkas atau dokumen kapal yang akan masuk ke perairan ataupun sandar di Batam kepada pihak PPAT untuk penginputan data .
- c. Port Operator yaitu pihak bank meminta deposit dana sebelum pemberian layanan jasa yang akan berlangsung. Jika tidak melakukan pengisian atau deposit kepada pihak Bank, maka Pihak agen PT. Bahari

Eka Nusantara tidak akan bisa melaksanakan segala kegiatan yang akan dilakukan.

- d. Pihak PT. Bahari Eka Nusantara melakukan *Top up* ke rekening Bank yang ditunjuk untuk melaksanakan proses *Host to Host*. Besarnya *Top Up* yang dilakukan PT Bahari Eka Nusantara sesuai dengan kegiatan yang akan dilakukan ketika kapal sandar
- e. Port Operator yaitu pihak keuangan Kantor Pelabuhan Laut Batam melakukan pengecekan atas kecukupan dana / *Hold* dana. Jika dana yang ada di rekening pihak pengguna jasa cukup sesuai dengan biaya yang telah diinput oleh pihak PPAT maka terbitlah *Hold* Dana itu.
- f. Jika *Hold* Dana telah keluar maka pihak agen bisa melaksanakan kegiatan yang akan dilakukan.
- g. Ketika kegiatan sudah selesai dan kapal berangkat, pendebitan realisasi biaya layanan jasa diajukan kepada pihak keuangan dengan membawa berkas dari pihak PPAT ke pihak keuangan.
- h. Setelah Faktur Lunas keluar maka Transaksi Berhasil.

#### 4. Penanganan Kapal Tiba

Sesaat kapal telah tiba di wilayah perairan pelabuhan kawasan Batam, kapal wajib dilakukan pemeriksaan oleh petugas otoritas pelabuhan sekitar dan agen itu sendiri. Berikut ialah siapa saja yang berwenang untuk melakukan pengecekan kapal:

- a. Kesehatan Pelabuhan
- b. *Petugas Port State Control* (PSC)
- c. Bea & Cukai
- d. Agen kapal
- e. *Clearance In* Imigrasi

Sesaat setelah kegiatan *checking* dilakukan oleh semua petugas yang berwenang dan agen kapal. Agen berkewajiban untuk melakukan *clearance in* Imigrasi di kantor pejabat imigrasi setempat. Hal ini dimaksud untuk memberitahukan bahwa ada warga negara asing yang memasuki wilayah Indonesia, maka dari itu *clearance in* Imigrasi perlu dilakukan agar tidak terjadi masalah di kemudian hari terhadap *crew* kapal tersebut dan perusahaan keagenan itu sendiri. Dan yang perlu dibawa ketika melakukan *clearance in* di Imigrasi ialah sebagai berikut:

- 1) Seluruh *Passport crew* kapal (yang berwarga negara asing)
  - 2) *Copy Crew List*
- Selanjutnya seluruh *passport* dan *copy crew list* akan diberikan cap kedatangan oleh petugas imigrasi.

#### f. *Clearance In* Syahbandar

Setelah kapal selesai dilakukan pengecekan, dan setelah melakukan *clearance in* Imigrasi, agen kapal wajib melakukan *clearance in* atau melakukan laporan ke Syahbandar yang menyatakan bahwa kapal telah tiba di suatu pelabuhan. Berikut adalah dokumen-dokumen apa saja yang dibutuhkan untuk melakukan *clearance in* di Syahbandar:

- 1) Memorandum
- 2) Seluruh sertifikat kapal
- 3) Copy Crew List (yang sudah dicap kedatangan imigrasi)
- 4) PKKA
- 5) Last Port Clearance

#### g. Membuat *Arrival Report* kapal

Sesaat setelah kapal tiba di pelabuhan, saat itulah agen akan



melaporkan laporan kedatangan kapal kepada principal dan *shipper* serta seluruh pihak yang terkait terhadap operasional kapal tersebut, melalui *email*. Laporan kedatangan yang dikirim berisi tentang waktu kedatangan dan kegiatan kapal, beserta kondisi draft kapal dan kondisi bunker kapal.

Dalam proses pengajuan kedatangan kapal melalui metode *Host to Host* tentunya memiliki prosedur yang harus dilakukan secara teratur (tertib). Pada saat kapal akan masuk di perairan Batam ataupun sandar di wilayah Batam, Pemilik kapal akan menunjuk agen yang ada di Batam contohnya yaitu PT. Bahari Eka Nusantara. Tahapan awal yang dilakukan pihak agen membawa dokumen yang sudah di tentukan dalam penerbitan nota tagihan jasa labuh tambat dari proses permohonan hingga realisasi pemakaian jasa labuh tambat banyak tahapan yang akan dilaluinya. Kantor pelabuhan (KANPEL) adalah suatu kantor pelayanan dimana salah satu akses atau proses ketika kapal akan sandar di pelabuhan Batam. Ketika kapal sandar maka pihak agen yang telah di tunjuk oleh *Principal* (pemilik) kapal tersebut mengajukan suatu dokumen untuk melaksanakan kegiatan seperti bongkar muat dan lain sebagainya.

Pihak agen datang kepada kantor pelabuhan (KANPEL) dengan membawa suatu berkas yang telah di sediakan oleh Kantor Pelabuhan yaitu berupa :

1. Cek *List*

Cek *List* adalah dokumen yang di peroleh dari Kantor Pelabuhan yang di gunakan untuk mengisi dokumen apa saya yang akan kita lampirkan untuk Pengajuan Kedatangan Kapal. Selain itu di dalam cek list agen harus mengisi data data Bank perusahaan , Perusahaan Pandu yang akan di gunakan dan Perusahaan Tunda yang akan di gunakan serta kapal tunda yang akan di gunakan untuk menyandarkan Kapal.

2. Form 1A (Permohonan Kegiatan Untuk Kapal)

Form 1A dibuat oleh Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam. Pihak agen harus mengisi lengkap data data sesuai *Form* 1A meliputi nama kapal, bendera kapal, pemilik , agen umum di Indonesia, status kapal , jenis kapal , isi kotor , panjang (LOA) bobot mati (DWT) , pelabuhan asal, pelabuhan tujuan , berlabuh / tambat, hingga permintaan pandu.

3. Form PUK (Pernyataan Umum Kapal)

Sesuai dengan kepanjangannya PUK adalah Pernyataan Umum Kapal ,di dalam *form* ini berisi tentang pernyataan umum kapal yang akan datang dan akan di ageni, seperti halnya *form* 1A, *form* PUK juga harus dilengkapi sebagai persyaratan sistem untuk melakukan *Hold* dana.

4. Permohonan kedatangan kapal

Surat permohonan kedatangan kapal yang dibuat dengan kops surat perusahaan agen yang di tunjuk . Dan tujuan surat harus lengkap akan di tujukan ke mana saja, karena sistem di Kantor Pelabuhan dapat di akses langsung oleh instansi-instansi terkait.

5. *Ship Particular* (Surat Ukur Kapal dan Surat Laut Kapal )

Surat ukur dan surat laut kapal, sesuai dengan judul yang penulis ambil . Dalam mengajukan PUK penulis menggunakan Surat ukur dan Surat laut kapal.

6. Surat Ijin Berlayar

Surat ijin berlayar dari pelabuhan sebelumnya sesuai dengan *Voyage Memo* kapal tersebut.

7. *Crew List*

*Crew list* yang diperlukan adalah data semua ABK yang ikut dalam kapal. Biasanya *crew list* yang telah di periksa oleh bagian KSOP di pelabuhan sebelumnya.

Pihak KANPEL yaitu petugas Pusat Pelayanan Administrasi Terpadu (PPAT) akan menginput data seperti permohonan kedatangan kapal, *form* 1A, PUK (Pernyataan Umum Kapal), *Last Port*

*Clearance*, Surat Ukur (*Tonage*), Surat Laut. Pihak PPAT memasukkan data tersebut kedalam sistem mereka sesuai dengan apa yang kita tulis, setelah di proses keluarlah suatu nota berupa *Hold* dana, barulah pihak agen bisa melakukan kegiatan.

Metode *Host to Host* tidak dapat dilakukan untuk pengajuan kedatangan kapal apabila dalam proses pengurusannya kapal akan tiba namun belum di *close*. Agen pelayaran harus memberikan dokumen yang di butuhkan oleh Satuan Kerja sebagai bukti kapal tersebut telah selesai melaksanakan kegiatan di Pelabuhan Batam. Berikut adalah dokumen-dokumen yang di butuhkan dalam mengurus proses *log out* atau *closing* oleh Satuan Kerja :

1. *Last Port Clearance (IN)*  
Surat ijin berlayar dari pelabuhan terakhir.
2. *Form 2A.1 (Jasa Labuh & Tambat)*  
Form yang menyatakan beberapa lama kapal yang diageni melakukan kegiatan di pelabuhan Batam. Form 2A.1 di keluarkan oleh Satuan Kerja untuk selanjutnya melakukan Faktur Lunas atau Cetak Nota lunas jasa Labuh & Tambat.
3. *Port Clearance*  
Surat ijin berlayar dari KSOP Batam untuk pelabuhan tujuan.
4. Lembar PUK  
Lembar PUK adalah lembar yang telah kita isi sebelum kapal masuk form ini sediakan Kantor Pelabuhan Batam. Berisi tentang tujuan dan kedatangan kapal yang diageni.
5. *Form 1A*  
Sama halnya dengan *form* PUK , form 1A adalah form yang di sediakan Kantor Pelabuhan Batam untuk dokumen pelengkap ketika agen akan meng- *input* kedatangan kapal. Yang berisi tentang kegiatan lama bongkar , pemanduan dan penundaan.
6. Faktur Lunas / Nota Lunas Labuh Tambat  
Nota lunas juga harus di lampirkan untuk melakukan proses *closing*. Faktur

lunas atau Nota lunas dari Kantor Pelabuhan setelah kita melaksanakan *realisasi* oleh Satuan Kerja.

Setelah dokumen tersebut sudah di terima oleh Satuan Kerja, maka pihak Satuan Kerja Pelabuhan Batam akan menginputnya kedalam sistem untuk proses *closing* PUK yang masih terdaftar dalam sistem Kantor Pelabuhan Batam.

### 3.2 Dana yang sudah di *Hold* tidak dapat dikembalikan lagi melainkan dengan alasan yang jelas.

*Hold* Dana merupakan suatu dana atau uang yang ditahan oleh pihak bank sebagai jaminan untuk kegiatan yang akan di lakukan seperti, lamanya labuh dan tambat, pemanduan, dan jasa tunda.

### 3.3 Kendala dalam pengurusan dokumen untuk pengajuan kedatangan kapal.

Kendala tersebut terjadi biasanya adanya gangguan dalam sistem internet yang menghubungkan antara agen dengan *owner* maupun nahkoda , untuk mengatasi hal tersebut biasanya agen secepatnya memberitahukan kepada instansi terkait untuk memberikan dispensasi hingga dokumen benar-benar lengkap. Selain itu , agen biasanya menunggu kapal berada di perairan Batam kemudian agen melakukan pengambilan dokumen diatas kapal via laut.

## IV. KESIMPULAN

Berikut adalah beberapa kesimpulan terhadap permasalahan yang telah di bahas pada bab sebelumnya, diantaranya:

1. Bahwasannya dalam melakukan peng-*inputan* dokumen pengajuan ijin kedatangan kapal agen harus benar-benar melengkapi dokumen-dokumen yang di perlukan agar tidak menghambat proses pengajuan ijin kedatangan kapal dengan cara memberikan *Cek list*, Pemberitahuan Kedatangan Kapal, *Form* PUK, Form 1A, *Last Port Clearance*, *Last Crew*

- List*, Surat Ukur dan Surat Laut di Kantor Pelabuhan Laut Batam.
2. Alur proses penerbitan nota tagihan jasa labuh tambat (Faktur Lunas) dengan menggunakan sistem *Host to Host* di Kantor Pelabuhan Laut Batam adalah *penginputan* dokumen yang telah dilengkapi oleh agen kemudian diverifikasi oleh pihak Kantor Pelabuhan Laut Batam dan timbulnya *Hold* Dana yang di keluarkan oleh pihak keuangan Kantor Pelabuhan Laut Batam. Tahapan penerbitan tersebut agen harus melengkapi beberapa dokumen meliputi *Port Clearance*, lembar PUK, Form 1A, Form 2A.1, dan *Hold* Dana yang akan di *input* oleh Satuan Kerja Pelabuhan Batam dan akan di verifikasi oleh pihak Kantor Pelabuhan Laut Batam kemudian akan timbul nota tagihan jasa labuh tambat (Faktur Lunas).
  3. Sebelum agen melakukan pengajuan ijin kedatangan kapal dengan metode *Host to Host* agen harus melakukan *Top Up* ke rekening bank yang di tunjuk secara pribadi oleh perusahaan agen tersebut sesuai dengan kegiatan jasa yang akan dilakukan ketika kapal, kegiatan ini dilakukan sebelum kapal tiba selanjutnya *Port Operator* akan mengecek kecukupan dana di rekening perusahaan agen tersebut, apabila dana pengguna jasa cukup, maka akan terbit *Hold* Dana. Setelah *Hold* Dana keluar maka agen bisa melakukan kegiatan sesuai dengan permintaan jasa kepelabuhanan.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Gianto, Herry dan Arso Martopo. 1990. *Pengoprasian Pelabuhan Laut*. Semarang:Penerbit.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia, 2019, Edisi V, Penerbit Balai Pustaka
- Kosasih, Engkos dan Hananto Soewondo. 2007. *Manajemen Perusahaan Pelayaran*.
- Peraturan Pemerintah Nomor 11 tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal.
- Peraturan Menteri No. 55 tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut Peraturan Pemerintah No. PM 11 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Keagenan Kapal.
- Peraturan Pemerintah No.2 Tahun 1969 Tentang Perhubungan Laut.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan.
- Peraturan Pemerintah RI No. 69 Tahun 2001 Pasal 1 Ayat 1 Tentang Kepelabuhanan.
- Salim, H.A Abba. 1993. Manajemen Transportasi. Jakarta.
- Setiawan, Fandi Afif. 2019. *Perubahan Tarif Baru Dan Proses Penerbitan Nota Tagihan Jasa Labuh/Tambat Kapal MV. WM Natuna Dengan Menggunakan Sistem Host To Host Di Kantor Pelabuhan Laut Batam Oleh PT. Bahari Eka Nusantara*. Karya Tulis Tidak di Publikasikan.
- Suyono. 2001. *Pengangkutan Intermoda Ekspor Impor Melalui Laut*. Jakarta : PPM.
- Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- <https://kanpel.bpmatam.go.id/news/read/227-sejarah-kantor-pelabuhan-laut-batam> (Diakses pada tanggal 14 Maret 2019)
- <https://kepri.antaraneews.com/berita/39037/kanpel-batam-perkenalkan-pembayaran-host-to-host> ( Diakses pada tanggal 10 Maret 2019 )
- <https://sevima.com/pengertian-dan-fungsi-host-to-host/> ( Diakses pada tanggal 14 Maret 2019 )



# *Call For Paper*

**KESIAPAN DUNIA MARITIM  
DALAM MENGHADAPI  
REVOLUSI INDUSTRI 4.0**



ISBN 978-623-7062-64-6

