

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Keagenan Kapal

a. Pengertian agen kapal

Menurut R. P. Suyono, “pengangkut intermodal ekspor impor melalui laut” (2007) adalah sebagai bahan usaha yang bergerak dalam kegiatan atau aktifitas kapal atau perusahaan pelayaran.

Apabila suatu kapal berlabuh disuatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai kebutuhan yang harus dipenuhi. Untuk melayani berbagai keperluan yang harus dipenuhi. Untuk melayani berbagai keperluan tersebut, perusahaan pelayaran akan menunjuk sebuah agen kapal. Secara garis besar, dikenal tiga jenis agen kapal, yaitu general agen, sub agen atau agent, dan cabang agen.

b. Jenis-jenis Keagenan

a) General agent (Agen Umum)

Perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran nasional sendiri untuk melayani kapal-kapal milik perusahaan PT. Pelayaran Bahtera Adhiguna tersebut selama berlayar dan singgah di pelabuhan Indonesia. Sebagai contoh, sebuah perusahaan pelayaran PT. Pelayaran Bahtera Adhiguna, menunjuk PT. Pelayaran Bahtera Adhiguna sendiri sebagai general agent. Maka Perusahaan PT. Pelayaran Bahtera Adhiguna tugas melayani kapal milik sendiri PT. Pelayaran Bahtera Adhiguna selama berlayar dan singgah di dermaga Suralaya Merak Banten.

Persyaratan sebagai Agen Umum adalah perusahaan pelayaran Indonesia yang memiliki kapal bendera Indonesia berukuran sekurang-kurangnya 5.000 BRT dan/atau kapal berbendera Indonesia berukuran sekurang-kurangnya 5.000 BRT secara kumulatif dan memiliki bukti perjanjian keagenan umum (*agency agreement*) atau memiliki bukti surat keagenan umum (*letter of appointment*). Bagi perusahaan laut yang

ditunjuk sebagai agen umum dilarang menggunakan ruang kapal asing yang diageninya, baik sebagian maupun keseluruhan untuk mengangkut muatan kapal dalam negeri. (KM 33 Tahun 2001, bab V, Pasal 45 ayat (1) s.d (4).

b) Cabang Agent

Adalah cabang dari general agent di pelabuhan tertentu. Di usaha dalam pelayaran niaga dimana ada *liner* dan *tremper*, pelayaran *liner* akan menunjuk general agent atau *booking agent*, untuk mengurus muatan dan kapalnya. Tremper akan menunjukn agent khusus (spesial agent) karena hanya dipakai pada saat kapalnya di charter di sebuah Pelabuhan.

Dimana kapal melakukan bongkar muat. Dalam melakukan tugasnya di pelabuhan, agent yang ditunjuk dinamakan *port agent*. Port agen yang di tunjuk di pelabuhan lainnya dapat menunjuk sub-agent untuk mewakilinya. Port agent tetap bertanggung jawab terhadap *principalnya*. Bilamana dalam 14 sebuah charter party, salah satu pihak umpama pencharter telah menunjuk agen untuk mewakili kepentingannya, maka pemilik dapat menunjuk agent lain untuk mewakilinya yang dinamakan *protecting agent*.

c) Sub-agent

Perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh general agent untuk melayani kebutuhan tertentu kapal di pelabuhan tertentu. Sub agen ini sebenarnya berfungsi sebagai wakil atau agen dari general agent. Sebagai contoh PT. Pelayaran Bahtera Adhiuguna menunjuk PT. Pelayaran Bahtera Adhiguna cabang merak sebagai agentnya maka PT. Pelayaran Bahtera Adhiguna cabang merak menunjuk sub-agen atau Komring Jaya Line untuk mengageni kapal tersebut karna PT. Perusahaan Pleayaran Nusantara Panurjwan Semarang tidak memiliki cabang di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

c. Fungsi Keagenan

Menurut buku engkos kosasih dan Hananto soewedo (2007). “*Manajemen perusahaan pelayaran*”, unit keagenan memiliki fungsi-fungsi sebagai berikut :

- a) Menyusun program oprasional keagenan berdasarkan kebijakan perusahaan, baik dalam pelayanan liner service maupun tramper;
- b) Memonitor pelaksanaan pengagenan / pelayanan kegaenan, baik yang bersifat kegiatan fisik muatan maupun kegiatan jadwal datang dan berangkat kapal;
- c) Mengadministrasikan kegiatan keagenan, baik yang berkaitan dengan kegiatan fisik oprasional maupun yang menyakut keuangan;
- d) Memberikan data dan evaluasi terhadap perkembangan kegiatan keagenan sebagai masukan dalam menentukan kebijakan sebagaimana mestinya;
- e) Mengupayakan kegiatan keagenan sedemikian rupa sehingga dapatmemberikan stimulasi terhadap kegiatan pokok perusahaan. Persetujuan dan penolakan atas permohonan izin diberikan dalam jangka waktu empat belas hari kerja setelah permohonan diterima secara lengkap. Dalam melaksakanan kegiatannya untuk memasuki wilayah pelabuhan kapal (Angkutan Perairan) harus memenuhi ketentuan sebagai berikut.

d. Implementasi Tugas Agent

Tugas agen di mulai dengan penunjukan kepada perusahaan pelayaran sebagai agen oleh pemilik atau operator kapal-kapal asing, yang dikukuhkan dalam *Agency Agreement*. Sebelum kapal tiba, *principal* memberitahukan kedatangan kapalnya dan jumlah muatan yang perlu ditangani. Unit keagenan di kantor pusat sebagai general agent akan menunjuk cabang-cabang sebagai port agent (pelaksanaan untuk pelayanan kapal (*Husbanding*) dan muatan dari kapal principal (*Can-Vassing*).

Umumnya jasa yang diberikan oleh agen adalah sebagai berikut;

- a) Pelayanan Operasional Kapal-kapal Principal Agen memberikan pelayanan operasional kapal-kapal *principal* dalam hal-hal berikut:
- b) Port information (*port facility, port formality, custom of the port*), Keperluan kapal, seperti *bunker, air, provision, repair, maintenance, crewing*, surat-surat dan sertifikat kapal, dan sebagainya.
- c) Penyelesaian dokumen, *B/L, Manifest, hatch list, stowage plan, crew list*, dokumen untuk bongkar/muat, *ship husbanding (in & out clearance, imigrasi, bea cukai, kesehatan pelabuhan, port administrator*, dokumen kapal lainnya);
- d) Permintaan advance payment untuk *port expenses, cargo expenses*, keperluan kapal, dan lain-lain;
- e) Waktu kapal di pelabuhan, Port agen memberitahukan unit general agent tentang hasil bongkar/muat dan hambatan bongkar/muat.
- f) Waktu kapal berangkat, Port agen memberitahu kepada general agent untuk diteruskan ke *principal* tentang tanggal/jam selesai bongkar muat/berangkat, draf kapal, *bunker on board/isi*, jumlah muatan yang di bongkar/muat, sisa ruang kapal, perkiraan *freight*, perkiraan biaya-biaya *disbursement*.
- g) Selanjutnya *port* agent segera kirimkan dokumen-dokumen bongkar.
- h) muat (*tally sheet, outturn report, dermaga cargo list*, dan lain-lain dan dokumen pemuatan (*stowage plan, copy B/L, manifest*), untuk selanjutnya dikirim ke principal dan pelabuhan tujuan.

2.2 Pengertian Waktu Tunggu (*Waiting Time*)

Pengertian Waktu Tunggu (*Waiting Time*) adalah teori yang menyangkut studi matematis dari antrian pada antrian atau barisan-barisan penunggu. Formasi barisan-barisan penunggu ini merupakan suatu permasalahan yang biasa terjadi apabila kebutuhan akan suatu fasilitas pelayanan melebihi kapasitas kemampuan yang tersedia untuk menyelenggarakan pelayanan tersebut.

Antrian adalah suatu garis tunggu dari nasabah (satuan) yang memerlukan layanan dari satu atau lebih pelayan (fasilitas layanan). Pada umumnya, system antrian dapat diklasifikasikan menjadi sistem yang berbeda-beda di mana teori antrian dan simulasi sering diterapkan secara luas. Kita perlu mengenal dulu karakteristik dari suatu sistem antrian. Paling tidak ada 3 elemen dasar dalam suatu sistem antrian, yaitu kedatangan (*arrival*), struktur antriannya, dan layanan (*service*) yang diberikan. Berikut penjelasannya:

a. Kedatangan (*arrival*)

Setiap masalah antrian melibatkan kedatangan, misalnya orang, mobil, panggilan telepon untuk dilayani, dan lain-lain. Unsur ini sering dinamakan proses input. Proses input meliputi sumber kedatangan atau biasa dinamakan calling population, dan cara terjadinya kedatangan yang umumnya merupakan variabel acak (*random*).

b. Pelayanan (*Service*)

Mekanisme pelayanan dapat terdiri dari satu atau lebih pelayanan. Tiap-tiap fasilitas pelayanan kadang-kadang disebut sebagai saluran (*channel*). Karakteristik fasilitas pelayanan dapat dilihat dari tiga hal yaitu:

c. Tata letak (*lay out*)

Sistem antrian jalur tunggal (*single channel, single server*) berarti bahwa dalam sistem antrian tersebut hanya terdapat satu pemberi layanan serta satu jenis layanan yang diberikan. Sementara sistem antrian jalur tunggal tahapan berganda (*single channel multi server*) berarti dalam sistem antrian tersebut terdapat lebih dari satu jenis layanan yang diberikan, tetapi dalam setiap jenis layanan hanya terdapat satu pemberi layanan, disiplin antrian, waktu pelayanan

d. Disiplin Antrian

Ada dua klasifikasi yaitu prioritas dan *first come first serve*. Disiplin prioritas dikelompokkan menjadi dua, yaitu *preemptive* dan *non preemptive*. Disiplin *preemptive* menggambarkan situasi dimana pelayan sedang melayani seseorang, kemudian beralih melayani orang yang diprioritaskan meskipun belum selesai melayani orang sebelumnya. Sementara disiplin *non preemptive* menggambarkan situasi dimana pelayan akan menyelesaikan pelayanannya baru kemudian beralih melayani orang yang diprioritaskan. Sedangkan disiplin *first come first serve* menggambarkan bahwa orang yang lebih dahulu datang akan dilayani terlebih dahulu.

e. Waktu Pelayanan

Karakteristik waktu pelayanan. Waktu yang dibutuhkan untuk melayani bias dikategorikan sebagai konstan dan acak. Waktu pelayanan konstan, jika waktu yang dibutuhkan untuk melayani sama untuk setiap pelanggan. Sedangkan waktu pelayanan acak, jika waktu yang dibutuhkan untuk melayani berbeda-beda untuk setiap pelanggan. Jika waktu pelayanan acak, diasumsikan mengikuti distribusi eksponensial.

Dari penjelasan menurut para ahli diatas dapat disimpulkan bahwa Waktu tunggu (*waiting time*) adalah waktu tunggu yang dikeluarkan oleh kapal untuk menjalani proses kegiatan di dalam area perairan Pelabuhan, bertujuan untuk mendapatkan pelayanan sandar di pelabuhan atau dermaga, guna melakukan kegiatan bongkar dan muat barang serta pelayanan kapal di suatu Pelabuhan. Adapun Indikator kinerja pelayanan yang terkait dengan jasa pelabuhan terdiri dari :

- 1) *Approach Time (AT)* atau waktu pelayanan pemanduan adalah jumlah waktu terpakai untuk Kapal bergerak dari lokasi lego jangkar sampai ikat tali di tambatan.
- 2) *Effective Time (ET)* atau waktu efektif adalah jumlah waktu efektif yang digunakan untuk melakukan kegiatan bongkar muat selama Kapal di tambatan.

- 3) *Idle Time (IT)* adalah waktu tidak efektif atau tidak produktif atau terbuang selama Kapal berada di tambatan disebabkan pengaruh cuaca dan peralatan bongkar muat yang rusak.
- 4) *Not Operation Time (NOT)* adalah waktu jeda, waktu berhenti yang direncanakan selama Kapal di Pelabuhan. (persiapan b/m dan istirahat kerja).
- 5) *Berth Time (BT)* adalah waktu tambat sejak *first line* sampai dengan *last line*.

2.3 Pengertian Pelayanan

Pelayanan yakni penilaian kepuasan pelanggan, pada dimensi pengguna layanan/pelanggan (*service users*) dan penilaian yang dilakukan pada penyedia pelayanan (*service providers*).

Undang-Undang No 25 Tahun 2009 menyatakan pelayanan publik adalah bentuk atau rangkaian kegiatan yang dilakukan pemerintah dalam rangka memenuhi kebutuhan masyarakat, dimana pelayanan yang diberikan bisa berbentuk barang atau jasa.

Jenis-jenis Pelayanan Publik Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara No 63 Tahun 2003 menyatakan jenis pelayanan dibagi menjadi tiga yaitu:

- a. Barang Pelayanan yang diberikan kepada masyarakat yang membutuhkan berbagai bentuk atau jenis barang.
- b. Jasa Pelayanan yang disediakan oleh pemerintah bagi masyarakat yang membutuhkan berbagai bentuk jasa.
- c. Administratif Pelayanan yang menghasilkan berbagai macam bentuk dokumen resmi yang dibutuhkan masyarakat. (*Yudi Fajriansyah, Stanly W. Alexander 2018*) Pelayanan dalam hal ini sangat erat kaitannya dengan hal pemberian kepuasan terhadap masyarakat, pelayanan dengan mutu yang baik dapat memberikan kepuasan yang baik pula bagi pelanggannya,

sehingga masyarakat dapat lebih merasa diperhatikan akan keberadaanya oleh pihak perusahaan.

Pelayanan adalah pemenuhan keinginan dan kebutuhan masyarakat oleh penyelenggara pemerintah dengan tujuan agar dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Berdasarkan pengertian diatas, dalam konteks pemerintah, pelayanan dapat disimpulkan sebagai pemberian layanan atau melayani keperluan orang atau masyarakat yang mempunyai kepentingan.

Kualitas pelayanan publik merupakan hasil interaksi dari tiga aspek, yaitu sistem pelayanan yang dibangun organisasi penyedia layanan, sumberdaya manusia pemberipelayanan, strategi pelayanan, serta pelanggan atau pengguna layanan. Ketiga aspek tersebut saling terkait serta berinteraksi satu dengan yang lainnya dan direkatkan oleh suatu budaya organisasi yang diarahkan kepada kebutuhan pelanggan.

Keputusan Menteri Perhubungan No. 33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut mengatur, Agen umum (*general Agent*) yakni perusahaan angkutan laut nasional yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing di luar negeri untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapalnya (baik kapal milik, charter, maupun kapal yang dioperasikannya), Sub Agen (*Sub Agent*) yakni perusahaan angkutan laut nasional yang ditunjuk oleh agen umum di pelabuhan tertentu, dan Cabang Agen adalah cabang dari agen umum dipelabuhan tertentu.

Di Indonesia keagenan kapal terhimpun dalam asosiasi keagenan kapal Indonesia (*Indonesian Shipping Agent Association*). Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 tentang angkutan di perairan pasal 90 menyatakan bahwa kegiatan usaha keagenan kapal merupakan kegiatan mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan laut asing dan/atau kapal perusahaan angkutan laut nasional selama berada di Indonesia. Kapal yang membutuhkan pelayanan keagenan adalah, kapal asing dan kapal nasional. Sedangkan usaha keagenan dapat dilakukan oleh, perusahaan nasional keagenan kapal dan perusahaan angkutan laut nasional.

Pelayanan Jasa Kapal Dalam Proses Minimalisasi Waktu Tunggu (*Waiting Time*) PT. Pelayaran Bahtera Adhiguna Cabang Merak Banten. Untuk memenuhi kelancaran Proses Pelaksanaan Pelayanan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal maka dimulai dengan menyiapkan dokumen untuk persiapan pelayanan kapal.

1. Kedatangan Kapal

Adalah suatu kegiatan mempersiapkan segala sesuatu yang berkaitan dengan kedatangan kapal dipelabuhan. Adapun persiapan yang harus dilaksanakan saat kedatangan kapal adalah persiapan berupa sarana dan prasarana yang baik, menjalin komunikasi yang jelas dengan pihak kapal dan mempersiapkan segala kebutuhan kapal agar terciptanya pelayanan keagenan yang efektif dan efisien bagi pengguna jasa.

2. *Waiting Time* Pelayanan dan Pengurusan Kapal

Adalah usaha-usaha yang dilakukan oleh PT. Pelayaran Bahtera Adhiguna cabang Merak Banten untuk melaksanakan semua rencana yang telah dirumuskan dan ditetapkan dalam *Standart Operational Procedur (sop)* perusahaan dalam memberikan pelayanan dan pengurusan keagenan pada pengguna jasa.

3. Keberangkatan Kapal sesuai dengan *Standart Operational Procedur (sop)*.

Adalah suatu output atau tujuan akhir yang diinginkan oleh PT. Pelayaran Bahtera Adhiguna cabang merak Banten dalam melayani para pengguna jasa. Pelaksanaan yang sesuai dengan Standar Operasional Prosedur tentunya akan memberikan standar pelayanan yang baik dan memuaskan bagi para pengguna jasa.

Dalam pelaksanaan pelayanan kedatangan kapal untuk meminimalisasi *waiting time* diperlukan adanya persiapan yang matang untuk menunjang kegiatan tersebut agar proses pelayanan terhadap pengguna jasa berjalan dengan lancar sesuai yang direncanakan. Dengan adanya persiapan diharapkan dapat memperkirakan bagaimana langkah menghadapi permasalahan yang timbul dalam pelaksanaan pelayanan keagenan dalam

meminimalisasi Waktu Tunggu (*waiting time*) kapal PT. Pelayaran Bahtera Adhiguna cabang merak. Dari rangkaian persiapan, pelaksanaan, dan pemecahan masalah semua dilakukan secara terarah agar dapat tercapainya pelaksanaan pelayanan keagenan dalam meminimalisasi Waktu Tunggu (*waiting time*) kapal yang sesuai dengan SOP yang telah ditentukan.

2.4 Perusahaan pelayaran

Untuk melaksanakan usaha angkutan laut, perusahaan pelayaran harus memperoleh/mengajukan permohonan izin usaha melalui keputusan menteri. Adapun izin tersebut harus memenuhi syarat atau melampirkan surat-surat keterangan sebagai berikut (PP Nomer 82 tahun 1999 Tentang Angkutan dan Perairan Pasal 20)

- a. Memiliki kapal berbendera Indonesia yang laik laut dengan GT 175.
- b. Memiliki tenaga ahli sesuai dengan bidangnya.
- c. Memiliki Akte pendirian perusahaan bagi pemohon berbentuk badan hukum Indonesia yang mengajukan permohonan izin usaha angkutan laut.
- d. Memiliki surat keterangan domesili perusahaan.

2.5 Pengertian Kapal Curah (*Dry Bulk Carrier*)

- a. Kapal Curah (*dry bulk carrier*) adalah kapal yang diperuntukkan untuk mengangkut muatan curah yaitu muatan yang dimuat ke dalam kapal dimana muatan hanya dipisahkan oleh batasan ruang muat.

Tipe atau jenis dari kapal curah :

- 1) *Handy size*, 30.000 *tons dead weight*, biasanya dilengkapi dengan *cargo gear* sendiri. Muatannya dapat berupa *precious ore*, *sand*, *scrap*, *clay*, dan *grain*.
- 2) *Panamax*, 80.000 *tons dead weight*, umumnya tidak dilengkapi dengan *cargo gear* sendiri. Jenis muatan yang diangkut: *ore* dan *grain*.
- 3) *Capsize*, 160.000 *tons dead weight*, tanpa *cargo gear* sendiri dan muatan yang diangkut: *ore*, *coal*.

- 4) Kapal curah biasanya muatannya dibongkar (*discharge/unloading*) menggunakan *grabs*, *suction pipe*, atau menggunakan sistem *self-unloading* di kapal tersebut. Sedangkan untuk muatnya (*loading*) menggunakan *shooter* atau *conveyer belt*.
- b. Muatan curah menurut D. A. LASSE (2012) dalam bukunya “Manajemen Muatan Aktivitas Rantai Pasok di Area Pelabuhan ”. Muatan curah dibagi menjadi 2 (dua) :
1. Muatan curah kering (*dry bulk cargo*) yaitu : Mengalir dari kapal hingga ke lokasi penimbunan pada rute tidak langsung (*indirect delivery*) tanpa diletakkan di dermaga karena tersedia instalasi *unloader*, *hopper*, dan *conveyor / pipelines*. Lokasi penimbunan terdiri dari tangki tertutup atau lapangan terbuka. Pada rute penyerahan langsung (*direct delivery*), muatan dari *unloader* langsung ke gerbong kereta api atau keatas *dump truck*, ata ke tongkang. Begitu sebaliknya, untuk kegiatan muat barang mengalir dari tongkang, kereta api, *dump truck* jika rute langsung. Pada rute tidak langsung barang mengalir pada lokasi timbun (*stock pile*) di darat ke atas kapal melalui instalasi *conveyor* dan *loader*.
 2. Muatan curah cair muat dan bongkar dialirkan melalui saluran pipa (*pipeline*) dengan tenaga pompa. Instalasi pipa menghubungkan ruang muatan di kapal dengan tangki simpan darat, atau sebaliknya dari tangki timbun di darat ke kapal. Pompa, motor listrik, keran-keran (*valves*), dan jaringan pipa berfungsi sebagai alat utama bongkar-muat muatan curah cair ke dan atau dari kapal.

2.6 Defenisi Pelabuhan

Definisi suatu pelabuhan yakni “*port is a place which regularly provides accommodations for the transfer of passangers and/or goods to and from water carriers*”. Pelabuhan pada umumnya terletak di perbatasan antara laut dengan daratan, atau terletak di sungai atau danau. Pelabuhan menurut *Fair* terdiri dari tiga bagian, yaitu:

- (1) Perairan atau kolam yang menyediakan tempat berlindung.

- (2) Fasilitas waterfront seperti tambatan, dermaga, gudang atau fasilitas pelayanan penumpang, muatan, bahan bakar, bahan pasokan untuk kapal.
- (3) Peralatan apung seperti kapal-kapal penolong dan alat angkat di perairan.

Menurut Peraturan Pemerintah No.69 Tahun 2001 Pasal 1 ayat 1, tentang Kepelabuhanan, pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, pelabuhan diartikan sebagai 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 dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Sedangkan pengertian dari kepelabuhanan menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintaskapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intramoda dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.

Menurut Triatmodjo (1992) pelabuhan (*port*) merupakan suatu daerah perairan yang terlindung dari gelombang dan digunakan sebagai tempat berlabuhnya kapal maupun kendaraan air lainnya yang berfungsi untuk

menaikkan atau menurunkan penumpang, barang maupun hewan, reparasi, pengisian bahan bakar dan lain sebagainya yang dilengkapi dengan dermaga tempat menambatkan kapal, kran-kran untuk bongkar muat barang, gudang transito, serta tempat penyimpanan barang dalam waktu yang lebih lama, sementara menunggu penyaluran ke daerah tujuan atau pengapalan selanjutnya. Selain itu, pelabuhan merupakan pintu gerbang serta pemelancar hubungan antar daerah, pulau bahkan benua maupun antar bangsa yang dapat memajukan daerah belakangnya atau juga dikenal dengan daerah pengaruh. Daerah belakang ini merupakan daerah yang mempunyai hubungan kepentingan ekonomi, sosial, maupun untuk kepentingan pertahanan yang dikenal dengan pangkalan militer angkatan laut.

Hopkins (2012) juga berpandangan bahwa area “parkir” sementara bagi kapal yang menunggu giliran untuk dimuat dan/atau di bongkar adalah bagian dari pelabuhan tanpa terpengaruh oleh jarak antara lokasi labuh jangkar tersebut dengan tempat bertambat. Pelabuhan sebagai prasarana transportasi yang mendukung kelancaran sistem transportasi laut memiliki fungsi yang erat kaitannya dengan faktor-faktor sosial dan ekonomi. Secara ekonomi, pelabuhan berfungsi sebagai salah satu penggerak roda perekonomian karena menjadi fasilitas yang memudahkan distribusi hasil-hasil produksi sedangkan secara sosial, pelabuhan menjadi fasilitas publik dimana didalamnya berlangsung interaksi antar pengguna (masyarakat) termasuk interaksi yang terjadi karena aktivitas perekonomian. Secara lebih luas, pelabuhan merupakan titik simpul pusat hubungan (*central*) dari suatu daerah pendukung (*hinterland*) dan penghubung dengan daerah di luarnya.

2.6.1 Fungsi dan Peran Pelabuhan

Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, secara umum pelabuhan memiliki fungsi sebagai link, interface, dan gateway.

1. *Link* (mata rantai) yaitu pelabuhan merupakan salah satu mata rantai proses transportasi dari tempat asal barang ke tempat tujuan.

2. *Interface* (titik temu) yaitu pelabuhan sebagai tempat pertemuan dua mode transportasi, misalnya transportasi laut dan transportasi darat.
3. *Gateway* (pintu gerbang) yaitu pelabuhan sebagai pintu gerbang suatu negara, dimana setiap kapal yang berkunjung harus mematuhi peraturan dan prosedur yang berlaku di daerah dimana pelabuhan tersebut berada.

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 bab II pasal 4 tentang kepelabuhanan, pelabuhan memiliki peran sebagai:

1. Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya.
2. Pintu gerbang kegiatan perekonomian.
3. Tempat kegiatan alih moda transportasi.
4. Penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan.
5. Tempat distribusi, produksi, dan konsolidasi muatan atau barang dan mewujudkan wawasan nusantara dan kedaulatan Negara.

2.6.2 Bidang Usaha Pelabuhan

Bidang Usaha Pelabuhan Bidang usaha terkait kepelabuhanan sesuai Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, terdiri dari 2 (dua) kelompok usaha yaitu:

1. Penyediaan dan pelayanan jasa kepelabuhanan.
 2. Penyediaan dan pelayanan jasa terkait dengan kepelabuhanan.
- Pada kelompok jasa kepelabuhanan meliputi penyediaan dan pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang yang secara rinci terdiri dari:
1. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk bertambat.
 2. Penyediaan dan/atau pelayanan pengisian bahan bakar dan pelayanan air bersih.
 3. Penyediaan dan/atau pelayanan fasilitas naik turun penumpang atau kendaraan.
 4. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan petikemas.

5. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkat muat, serta peralatan pelabuhan.
6. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering, dan Ro-Ro.
7. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang.
8. Penyediaan dan/atau pelayanan pusat distribusi dan konsolidasi barang.
9. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa penundaan kapal.

2.7 Peran Pelabuhan

Indonesia merupakan Negara kepulauan yang dua per tiga wilayahnya adalah perairan dan terletak pada lokasi yang strategis karena berada di persinggahan rute perdagangan dunia. Sebagai negara kepulauan, peran pelabuhan sangat vital dalam perekonomian Indonesia. Kehadiran pelabuhan yang memadai berperan besar dalam menunjang mibilitas barang dan manusia di negeri ini. Pelabuhan merupakan salah satu rantai perdagangan yang sangat penting dari seluruh proses perdagangan, baik itu perdagangan antar pulau maupun internasional. Sebagai titik temu antar transportasi darat dan laut, peranan pelabuhan menjadi sangat vital dalam mendorong pertumbuhan perekonomian, terutama daerah *hinterland* nya menjadi tempat perpindahan barang dan manusia dalam jumlah banyak. Sebagai bagian dari system transportasi, pelabuhan memegang peranan dalam perekonomian.

Pelabuhan dapat berperan dalam merangsang pertumbuhan kegiatan ekonomi, perdagangan, dan industri dari wilayah pengaruhnya. Namun pelabuhan tidak menciptakan kegiatan tersebut, melainkan hanya melayani tumbuh dan berkembangnya kegiatan tersebut. Kegiatan-kegiatan seperti itulah yang meningkatkan peran pelabuhan dari hanya sebagai tempat berlabuhnya kapal menjadi pusat kegiatan perekonomian. Secara prinsip hubungan kegiatan pembangunan oleh manusia di laut tidak dapat dipisahkan dengan di pantai bahkan didarat seluruhnya. Pelabuhan menjadi sarana bangkitnya perdagangan anatar pulau bahkan

perdagangan anatar negara, pelabuhan menjadi sarana bangkitnya perdagangan anatar pulau bahkan perdagangan anatar negara, pelabuhan pada suatu daerah akan lebih menggairahkan perputaran roda perekonomian, berbagai jenis usaha akan tumbuh mulai dari skala kecil sampai dengan usaha skala internasional, harga-harga berbagai jenis produk akan lebih terjangkau mulai dari produksi dalam negeri sampai dengan luar negeri. Pelabuhan yang bertaraf internasional akan mengundang investor dalam dan luar negeri untuk menanamkan modal yang bermuara pada tumbuhnya perekonomian rakyat, mobilitas manusia dari berbagai penjuru akan hadir dan meningkatkan dana yang banyak.

Pelabuhan peranan yang sangat penting dan sangat strategis, dalam menunjang pertumbuhan perekonomian dan perdagangan kota dan provinsi secara khusus, serta negara secara umum. Pelabuhan sebagai salah satu sistem transportasi laut internasional yang pantas dan layak dijadikan *hubport* dari Indonesia. Suatu negara membutuhkan pelabuhan yang bagus untuk memajukan dirinya tidak terkecuali Indonesia. Semua kegiatan yang dilakukan di pelabuhan memiliki peranan kunci untuk berbagai bidang di suatu negara seperti pertahanan, perekonomian dan perikanan. Berbagai jenis pelabuhan dan prasarannya dikembangkan untuk memaksimalkan fungsi pelabuhan itu sendiri. Demikian juga desain pelabuhan itu sendiri dibuat agar bisa terus berkembang mengikuti perkembangan jaman.

Pelabuhan menjadi pemicu bertumbuhnya jaringan jalan raya, jaringan rel kereta api, dan pergudangan tempat distribusi ataupun konsolidasi barang komoditas. Jaringan sarana dan prasarana moda transportasi darat menjadi pelabuhan sebagai titik simpul intramoda transportasi darat dan antarmoda darat-laut. Biaya jasa di pelabuhan yang dikelola secara efisien dan professional akan menjadi rendah, sehingga bisnis pada sektor lain bertumbuh pesat. Pelabuhan berperan sebagai focal point bagi perekonomian maupun perdagangan, dan menjadi

kumpulan badan usaha seperti pelayaran dan keagenan, pergudangan, freight forwarding, dan angkutan barang.

2.8 Jenis Pelabuhan

Menurut Triatmodjo (1992), Pelabuhan dapat dibedakan menjadi beberapa macam segi tinjauan, yaitu segi penyelenggaraannya, segi pengusahaannya, fungsi dalam perdagangan nasional dan internasional, segi kegunaan dan letak geografisnya.

1. Pelabuhan Umum

Pelabuhan Umum Pelabuhan ini diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum, yang dilakukan oleh pemerintah dan pelaksanaannya diberikan kepada badan usaha milik negara yang didirikan untuk maksud tersebut. Di Indonesia, dibentuk empat badan usaha milik negara yang berwenang mengelola pelabuhan umum dusaahakan, yaitu PT. Pelindo I berkedudukan di Medan, PT. Pelindo II di Jakarta, PT. Pelindo III di Surabaya dan PT. Pelindo IV di Ujung Pandang. Pelabuhan pada perencanaan ini masuk pada kawasan operasi PT. Pelindo IV, Ujung Pandang, sebagai pelabuhan umum.

2. Pelabuhan Khusus

Pelabuhan ini merupakan pelabuhan yang digunakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang suatu kegiatan tertentu dan hanya digunakan untuk kepentingan umum dengan keadaan tertentu dan dengan ijin khusus dari Pemerintah. Pelabuhan ini dibangun oleh suatu perusahaan baik pemerintah ataupun swasta yang digunakan untuk mengirim hasil produksi perusahaan tersebut, salah satu contoh adalah Pelabuhan LNG Arun di Aceh, yang digunakan untuk mengirim gas alam cair ke daerah/negara lain, Pelabuhan Pabrik Aluminium di Sumatra Utara (Kuala Tanjung), yang melayani import bahan baku bouksit dan eksport aluminium ke daerah/negara lain.

2.9 Biaya-biaya yang terkait dalam proses *clearance in* dan *clearance out* MV. Kartini Baruna Voy. 01.

- a. Biaya Jasa Kapal/ biaya labuh kapal MV. Kartini Baruna

Biaya labuh kapal dihitung dengan cara sebagai berikut:

$$\text{Labuh} = \text{GT kapal} \times 87 \text{ (kegiatan Kapal)}$$

Untuk perhitungan biaya jasa labuh kapal pada MV. Kartini Baruna adalah sebagai berikut:

$$38.870 \text{ (GT kapal)} \times \text{Rp } 87 \text{ (Kegiatan)} = \text{Rp. } 3.381.690$$

Jadi biaya yang dikeluarkan untuk jasa labuh pada kapal MV. Kartini Baruna sebesar Rp. 3.381.690.

- b. Biaya jasa penggunaan sarana bantu navigasi pelayaran/ uang rambu MV. Kartini Baruna.

Biaya rambu kapal dihitung dengan cara sebagai berikut:

$$\text{Rambu} = \text{GT kapal} \times \text{Rp } 250 \text{ (kapal lokal)}$$

Untuk perhitungan untuk biaya jasa rambu kapal pada MV. Kartini Baruna adalah sebagai berikut:

$$38.870 \text{ (GT Kapal)} \times \text{Rp. } 250 \text{ (kapal lokal)} = \text{Rp. } 9.717.500$$

Jadi biaya yang dikeluarkan untuk jasa rambu MV. Kartini Baruna sebesar Rp. 9.717.500.

- c. Biaya jasa penggunaan *vessel traffic services* (vts) MV. Kartini Baruna

Biaya vts dihitung dengan cara sebagai berikut:

$$Vts = \text{GT kapal} > 20.000 = \text{Rp } 200.00$$

Jadi biaya yang dikeluarkan untuk *Vessel traffic services* (vts) MV. Kartini Baruna sebesar Rp. 200.000 karena GT kapal tersebut lebih dari 20.000.

