



Peran Keagenan Kapal dalam Pembuatan *Line-Up* PT. Maritime Network Indonesia Cabang Dumai Melalui *Plotting* Kapal di Pelabuhan Pelindo Dumai

Yogi Syahputra^{1*}, Syarifur Ridho², Irma Handayani³

¹⁻³ KPNK, Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan, Indonesia

*Penulis korespondensi : yogisyahputra246810@gmail.com

Abstract. *This research aims to analyze the crucial role of the shipping agency—specifically PT. Maritime Network Indonesia Dumai Branch—in preparing the vessel departure and arrival schedule (line-up). Line-up preparation is a strategic process that involves vessel plotting at Pelindo Dumai Port and is vital for supporting the smooth running of port operations and loading/unloading activities. The research methodology includes field research (field research) to observe direct practices at the port and literature review (library research) to reinforce the theoretical and regulatory foundations. The findings confirm that the shipping agency plays an important role in ensuring the efficiency of the port schedule. Nevertheless, in practice, the line-up preparation process faces several significant challenges. These obstacles include the limited authority of local agents in independently determining vessel plotting, restricted coordination meeting schedules, and the continued use of manual and inefficient communication methods. This lack of integrated communication often leads to inaccuracies in the initial line-up preparation, forcing agents to recalculate the previously arranged vessel positions. The conclusion of this study suggests the need for developing an integrated system that facilitates real-time communication and reporting to all relevant agencies. Adopting a digital system will enhance process efficiency, ensure proper documentation, and minimize errors, thereby accelerating the vessel plotting coordination process in the field.*

Keywords: Agency, Line-up, Plotting, Port, PT. Maritime Network Indonesia Dumai Branch

Abstrak. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis peran krusial keagenan kapal—khususnya PT. Maritime Network Indonesia Cabang Dumai—dalam penyusunan jadwal keberangkatan dan kedatangan kapal (*line-up*). Penyusunan *line-up* merupakan proses strategis yang melibatkan *plotting* kapal di Pelabuhan Pelindo Dumai, dan sangat vital dalam mendukung kelancaran operasional pelabuhan serta aktivitas bongkar muat. Metode penelitian yang digunakan meliputi riset lapangan (*field research*) untuk mengamati praktik langsung di pelabuhan dan kajian pustaka (*library research*) untuk memperkuat landasan teoritis dan regulasi. Hasil penelitian ini menegaskan bahwa keagenan kapal memegang peran penting dalam memastikan efisiensi jadwal pelabuhan. Meskipun demikian, dalam pelaksanaannya, proses pembuatan *line-up* menghadapi beberapa tantangan signifikan. Kendala-kendala tersebut mencakup keterbatasan kewenangan agen lokal dalam menentukan *plotting* kapal secara mandiri, jadwal rapat koordinasi yang terbatas, serta penggunaan metode komunikasi yang masih manual dan kurang efisien. Metode komunikasi yang belum terintegrasi ini seringkali menyebabkan ketidakakuratan dalam penyusunan *line-up* awal, memaksa agen untuk melakukan perhitungan ulang posisi kapal yang telah diatur sebelumnya. Kesimpulan dari studi ini menyarankan perlunya pengembangan sistem terintegrasi yang memfasilitasi komunikasi dan pelaporan real-time kepada seluruh instansi terkait. Adopsi sistem digital akan meningkatkan efisiensi proses, memastikan dokumentasi yang baik, dan meminimalisir kesalahan, sehingga mempercepat proses koordinasi *plotting* kapal di lapangan.

Kata Kunci: Keagenan, Line-up, Pelabuhan, Plotting, PT. Maritime Network Indonesia Dumai Branch

1. LATAR BELAKANG

Penentuan jadwal kedatangan serta sandar kapal, atau yang disebut *line-up* kapal, merupakan aspek krusial dalam aktivitas kepelabuhanan untuk memastikan kelancaran arus kapal di pelabuhan. Penyusunan *line-up* yang tepat tidak hanya menunjang efisiensi operasional pelabuhan, tetapi juga berpengaruh langsung terhadap kelancaran distribusi barang serta ketepatan waktu layanan kapal. Dalam aktivitas operasional di PT. Maritime Network

Indonesia Cabang Dumai, pembuatan *line-up* menjadi tahapan vital yang harus dilakukan secara cermat dan sesuai jadwal. *Line-up* tersebut mengatur urutan kapal yang akan masuk, bersandar, dan melaksanakan bongkar muat di dermaga. Namun, pelaksanaannya tidak selalu tanpa hambatan. Berbagai kendala teknis maupun nonteknis kerap muncul, salah satunya kesalahan pelaporan dari pihak agen kapal yang berimbas langsung pada pekerjaan agen lain.

Permasalahan yang pernah terjadi terkait kesalahan pelaporan *plotting* yang mengakibatkan penyusunan *line-up* kapal di beberapa perusahaan menjadi tidak sesuai, salah satu contoh pada tanggal 05 Juli 2025 ketika agen dari perusahaan PT. Gemalindo Sukses Bahari melakukan kesalahan dalam melaporkan posisi sandar kapal MT. MILLIE M, kapal tersebut seharusnya dijadwalkan untuk sandar di Dermaga Ivo Mas Tunggal yang terletak di wilayah Lubuk Gaung, Dumai. Namun oleh agen dilaporkan akan bersandar di Dermaga B Pelindo Dumai melalui grup koordinasi Pelindo, kesalahan ini menyebabkan kekeliruan informasi dalam *plotting* dan otomatis berdampak pada agen lain yang menyusun *line-up* berdasarkan informasi tersebut. Jika kesalahan seperti ini terjadi berulang kali dan tidak diantisipasi dengan sistem komunikasi yang rapi, maka akan menimbulkan gangguan terhadap alur operasional pelabuhan secara keseluruhan. Tidak hanya satu agen yang terdampak, tetapi seluruh ekosistem pelabuhan bisa mengalami keterlambatan dan konflik jadwal.

Penting bagi setiap agen kapal untuk memastikan keakuratan informasi yang disampaikan ke Pelindo dan seluruh pihak terkait. Diperlukan juga standar operasional prosedur (SOP) dalam pelaporan posisi kapal, serta peningkatan kualitas komunikasi antar pihak agar kejadian serupa tidak terus berulang dan menghambat kinerja pelabuhan. Melalui penelitian ini, penting untuk mengkaji lebih lanjut bagaimana peran keagenan kapal dalam mendukung proses administratif dan operasional penyusunan *line-up*, serta bagaimana koordinasi antara keagenan kapal dan Pelindo Dumai berpengaruh terhadap kelancaran layanan kapal di pelabuhan.

2. KAJIAN TEORITIS

Pengertian Peran

Menurut Masduki Duryat dkk (2021:13) menjelaskan bahwa peran merupakan aspek dinamis dari suatu kedudukan, di mana seseorang melaksanakan hak serta kewajibannya. Dengan kata lain, ketika individu menjalankan hak dan kewajibannya sesuai kedudukan atau jabatan yang dimiliki, maka ia telah melaksanakan sebuah peran.

Pengertian agen

Menurut Ratu Iqma (2025:1) mendefinisikan agen pelayaran sebagai badan usaha yang mengelola aktivitas operasional kapal. Saat kapal bersandar di pelabuhan, terutama kapal asing, kapal tersebut memerlukan layanan dan berbagai kebutuhan yang harus dipenuhi. Untuk menangani hal tersebut, perusahaan pelayaran menunjuk agen kapal.

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal, usaha keagenan kapal merupakan kegiatan bisnis yang mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan laut nasional selama berada di wilayah Indonesia.

Pengertian Kapal

Menurut Williem Thobias Fofid, & Kadek Laju (2019:17) menyatakan bahwa menurut Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) pasal 309, kapal mencakup semua perahu dengan berbagai bentuk dan jenis. Jika tidak disepakati lain, kapal meliputi perlengkapan yang bukan bagian menyatu, tetapi digunakan terus-menerus seperti jangkar, sekoci, pedoman, dan lainnya. Penjelasan ini penting terutama terkait berbagai perjanjian yang melibatkan kapal.

Pasal 310 KUHD mendefinisikan kapal laut sebagai semua kapal yang dipakai atau ditujukan untuk pelayaran di laut. Sementara pasal 311 KUHD menjelaskan kapal Indonesia sebagai kapal yang dimiliki Warga Negara Indonesia atau badan hukum yang dua pertiga sahamnya dikuasai WNI dan berkedudukan di Indonesia.

Dalam Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 pasal 1 ayat (5), kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apa pun yang digerakkan tenaga mekanik, tenaga angin, atau ditunda, termasuk kendaraan berdaya dukung dinamis, kendaraan bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang bersifat tetap.

Menurut H.M Thamrin AR (2025:3) kapal diartikan sebagai kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan tenaga angin (layar), tenaga mekanik, atau energi lain, dapat pula ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan berdaya dukung dinamis, kendaraan bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Menurut Wisnu Handoko, & Williem Thobias Fofid (2020:17) juga menegaskan bahwa berdasarkan pasal 1 ayat 36 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, kapal merupakan kendaraan air dengan bentuk dan jenis apa pun yang digerakkan tenaga mekanik, tenaga angin, atau ditunda, termasuk kendaraan berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang bersifat tetap.

Pengertian Line-up

Menurut Rahma Citra dkk (2024 : 31) Menurut tata cara penyandaran kapal, sebelum kapal tiba pihak agent wajib memberitahukan informasi mengenai ETA (*Estimate Of Arrival*) kapal kepada pihak terminal atau biasa dikenal dengan *plotting*. Setelah melakukan *plotting* maka pihak terminal akan mengirimkan rencana kunjungan kapal serta *plotting* kapal melalui email. Selanjutnya pihak *agent* akan membuat line up kapal berdasarkan rencana kunjungan kapal dan *plotting* kapal tersebut yang akan diberikan kepada *owner* sebagai informasi kapan kapal MT. YANKUL SILVER akan sandar pada *jetty* Ivo Mas Tunggal.

Pengertian Plotting

Plotting kapal tidak secara langsung disebutkan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). Namun, berdasarkan definisi "plot" dan konteks navigasi, *plotting* kapal dapat diartikan sebagai proses menentukan posisi kapal di laut dengan menggunakan data navigasi seperti garis lintang dan bujur, serta memplotnya pada peta atau *chart* navigasi.

Pengertian Pelabuhan

Menurut Ali Purwito & Indriani (2015:151) Pelabuhan Adalah suatu kawasan baik di daratan maupun di perairan, dengan batas-batas yang ditentukan dan digunakan sebagai tempat kegiatan pemuatan dan pembongkaran, penimbunan barang, dengan dilengkapi oleh sarana penunjang serta di operasikan oleh pemerintah maupun swasta. Pengawasan atas pengeluaran barang dilakukan oleh aparat kepabeanan. Di dalam pelabuhan terdapat kawasan pabean yang merupakan kawasan di mana kewajiban kepabeanan belum dilaksanakan, kecuali rencana atau pemberitahuan sebelum dan saat kedatangan sarana pengangkut.

Menurut Andi Prasetiawan (2024:10) 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 dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

Pengertian Dokumen

Menurut Rhoni Rodin (2021:10) Dokumen adalah berasal dari Bahasa Latin yaitu *docere*, yang berarti mengajar, Pengertian dokumen menurut Louis Gottschalk (1986:38) seringkali digunakan para ahli dalam dua pengertian. Yang pertama, berarti sumber tertulis bagi informasi sejarah sebagai kebalikan daripada kesaksian lisan, artefak, peninggalan-peninggalan terlukis, dan petilasan-petilasan arkeologis. Yang kedua, diperuntukkan bagi surat-surat resmi dan surat-surat negara seperti surat perjanjian, undang-undang, hibah,

konsesi, dan lainnya. Lebih lanjut, Gottschalk menyatakan bahwa dokumen (dokumentasi) dalam pengertiannya yang lebih luas berupa setiap proses pembuktian yang didasarkan atas jenis sumber apapun, baik itu yang bersifat tulisan, lisan, gambaran, atau arkeologis.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian Lapangan (*Field Research*)

Kegiatan ini berupa peninjauan langsung dengan memperhatikan serta mengamati perilaku individu di lokasi penelitian. Peneliti terjun ke lapangan untuk mengamati objek secara nyata. Selama kurang lebih enam bulan, mulai Februari hingga Juli, peneliti mengamati langsung aktivitas pembuatan *line-up* yang dikerjakan oleh agen di PT. Maritime Network Indonesia Cabang Dumai.

Penelitian Perpustakaan (*Library Research*)

Pendekatan ini dilakukan dengan mengumpulkan informasi dan sumber rujukan di perpustakaan melalui kegiatan merangkum, mencatat, serta mempelajari buku-buku terkait topik kajian. Pada penelitian ini, peneliti memperoleh referensi dari perpustakaan Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan dan berbagai jurnal penelitian yang relevan dengan rumusan masalah.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Peran Keagenan Kapal Dalam Pembuatan *Line-up* PT. Maritime Network Indonesia Cabang Dumai Melalui *Plotting* Kapal Di Pelabuhan Pelindo Dumai.

1. Peran Keagenan Dalam Pembuatan *Line-up*

Line-up merupakan daftar atau urutan kapal yang direncanakan tiba dan melakukan bongkar muat di suatu pelabuhan. Penyusunan *line-up* berperan penting dalam manajemen operasional pelabuhan karena menjadi dasar bagi berbagai pihak untuk mengatur aktivitas logistik, pengelolaan dermaga, serta distribusi barang. Pada konteks Pelabuhan Dumai, *line-up* juga berfungsi sebagai dokumen yang merefleksikan dinamika arus kapal yang akan dilayani pada periode tertentu. Proses penyusunannya tidak dilakukan sembarangan, sebab data yang digunakan bersumber dari hasil *plotting* kapal yang ditetapkan penyelenggara pelabuhan, yaitu Pelindo.

Plotting kapal sendiri adalah proses penentuan waktu dan lokasi sandar yang dibahas serta disepakati melalui rapat operasional antarinstansi pelabuhan. Setelah penetapan *plotting*, agen lokal seperti PT. Maritime Network Indonesia Cabang Dumai menyusun *line-up* berdasarkan data tersebut. Keberadaan *line-up* sangat strategis karena

menyajikan informasi *real-time* tentang status kapal, baik yang sedang sandar, segera datang, maupun yang akan berangkat. Informasi ini membantu perusahaan pelayaran dan agen kapal menghitung estimasi waktu pelayanan, alur bongkar muat, hingga penataan kru serta logistik. Selain itu, *line-up* juga difungsikan sebagai dokumen pelaporan yang dikirimkan agen lokal kepada *General Agent* untuk keperluan koordinasi dan dokumentasi aktivitas pelabuhan.

Dalam pelaksanaannya, pembuatan *line-up* sangat bergantung pada ketersediaan data dari Rencana Kedatangan Kapal (RKK) yang disampaikan oleh perusahaan pelayaran. Rencana Kedatangan Kapal (RKK) merupakan dasar bagi Pelindo untuk melakukan plotting, yang kemudian menjadi acuan bagi PT. Maritime Network Indonesia cabang Dumai dalam menyusun *line-up*. Oleh karena itu, ketepatan data Rencana Kedatangan Kapal (RKK) dan kelancaran koordinasi antar instansi sangat menentukan keakuratan dan kelancaran *line-up*.

Dengan demikian, *line-up* tidak hanya sebatas daftar administratif, melainkan instrumen manajemen operasional yang memastikan kelancaran arus kapal dan barang di pelabuhan. Keberadaan *line-up* juga mengurangi risiko benturan jadwal sandar, menghindari penumpukan di dermaga, serta menjadi indikator awal bagi *stakeholder* untuk menilai kinerja pelabuhan.

Pemahaman mengenai *line-up* sebagai urutan kapal yang akan melakukan bongkar muat perlu diiringi dengan pemahaman terhadap dua komponen utama yang mendasarinya, yakni *plotting* dan Rencana Kedatangan Kapal (RKK). Tanpa kedua elemen tersebut, penyusunan *line-up* tidak dapat dilakukan secara tepat dan terstruktur.

2. Peran *Plotting* Dalam Pembuatan *Line-Up*

Plotting merupakan proses penentuan lokasi sandar dan jadwal kapal yang dilakukan oleh penyelenggara pelabuhan, umumnya PT. Pelindo selaku Badan Usaha Pelabuhan (BUP). Penetapan ini tidak dilakukan sepihak, melainkan melalui rapat koordinasi bersama otoritas pelabuhan. Dalam pelaksanaan *plotting*, berbagai faktor teknis menjadi pertimbangan, antara lain dimensi kapal, jenis kargo, perkiraan durasi bongkar muat, serta kondisi fisik dermaga. Informasi utama yang digunakan dalam proses ini bersumber dari Rencana Kedatangan Kapal (RKK), yaitu dokumen awal yang diajukan oleh agen kapal atau perusahaan pelayaran kepada Pelindo. RKK biasanya disampaikan paling lambat 1×24 jam sebelum kedatangan kapal di pelabuhan, berisi data penting seperti nama kapal, *ETA (Estimated Time of Arrival)*, rute asal dan tujuan, serta kebutuhan dermaga.

Rapat *plotting* berdasarkan data Rencana Kedatangan Kapal (RKK) umumnya dilakukan setiap hari kerja (Senin–Jumat). Namun, karena kegiatan kapal berlangsung 24 jam tanpa mengenal hari libur, maka petugas dari Pelindo tetap disiagakan untuk berjaga dan melakukan pembaruan informasi apabila terjadi perubahan mendadak di lapangan. Setelah *plotting* selesai ditentukan, data tersebut kemudian digunakan oleh agen lokal seperti PT. Maritime Network Indonesia Cabang Dumai untuk menyusun *line-up*. Proses ini harus dilakukan dengan cermat karena kesalahan kecil dalam *plotting* atau laporan Rencana Kedatangan Kapal (RKK) dapat berdampak besar terhadap penyusunan *line-up*. Hal ini terbukti dari kasus yang terjadi pada tanggal 05 Juli 2025, di mana salah satu agen kapal melakukan kesalahan pelaporan lokasi sandar kapal MT. MILLIE M, yang seharusnya berada di Dermaga Ivo Mas Tunggal Lubuk Gaung Dumai, tetapi justru dilaporkan akan bersandar di Dermaga B Pelindo Dumai. Kesalahan ini menyebabkan PT. Maritime Network Indonesia harus memposisikan ulang prediksi kapal mereka, sehingga pekerjaan yang semestinya sudah selesai harus dikerjakan ulang.

Melalui kejadian tersebut, dapat disimpulkan bahwa *plotting* dan Rencana Kedatangan Kapal (RKK) bukan hanya sekadar formalitas administrasi, melainkan fondasi utama dari sistem operasional pelabuhan. Tanpa koordinasi yang baik dan keakuratan data sejak tahap Rencana Kedatangan Kapal (RKK), maka seluruh proses *plotting* dan penyusunan *line-up* dapat terganggu, bahkan berpotensi menyebabkan kemacetan dermaga dan kerugian waktu bagi banyak pihak. Oleh karena itu, kejelasan prosedur, disiplin pelaporan, dan pemanfaatan sistem digital yang lebih baik sangat diperlukan dalam mendukung kegiatan kepelabuhanan yang efektif dan efisien.

Alur Prosedural Penyusunan *Line-Up* Kapal di Pelabuhan Dumai

Dalam rangka menjaga keteraturan dan efisiensi kegiatan operasional pelabuhan, khususnya pada proses kedatangan dan sandar kapal, diperlukan mekanisme kerja yang jelas dan terkoordinasi. Salah satu hal penting dalam pengaturan tersebut adalah *Line-Up*, yang disusun berdasarkan urutan dan jadwal kapal yang akan melakukan kegiatan bongkar muat di dermaga pelabuhan. Penyusunan *Line-Up* ini tidak dilakukan secara sembarangan, melainkan mengikuti alur prosedur yang melibatkan beberapa tahapan dan instansi terkait.

1. Pengajuan Rencana Kedatangan Kapal (RKK)

Tahapan pertama dalam alur penyusunan *Line-Up* dimulai dari agen kapal, yang bertanggung jawab untuk menyampaikan Rencana Kedatangan Kapal (RKK) kepada penyelenggara pelabuhan, dalam hal ini PT. Pelindo. Rencana Kedatangan Kapal (RKK) ini berfungsi sebagai pemberitahuan awal atas rencana sandar kapal dan harus

disampaikan paling lambat 1×24 jam sebelum kapal tiba. Data yang dimuat mencakup nama kapal, jenis muatan, *Estimated Time of Arrival* (ETA), asal pelayaran, tujuan, dan kebutuhan dermaga.

2. Proses *Plotting* oleh Penyelenggara Pelabuhan (Pelindo)

Setelah dokumen Rencana Kedatangan Kapal (RKK) diterima dan diverifikasi, penyelenggara pelabuhan akan melakukan proses *plotting*, yaitu penentuan jadwal dan lokasi dermaga tempat kapal akan bersandar. Proses ini dilakukan melalui rapat koordinasi antar otoritas pelabuhan, yang dikenal sebagai *Berthing Meeting*. Rapat ini biasanya dilaksanakan pada hari kerja (Senin-Jumat), dengan mempertimbangkan berbagai faktor teknis seperti panjang kapal, kondisi dermaga, estimasi waktu bongkar muat, dan ketersediaan tempat sandar.

3. Penyusunan *Line-Up* oleh PT. Maritime Network Indonesia cabang Dumai Cabang Dumai

Setelah *plotting* selesai ditetapkan oleh Pelindo, hasil tersebut akan menjadi dasar bagi PT. Maritime Network Indonesia Cabang Dumai sebagai agen lokal untuk menyusun *Line-Up*. Dalam penyusunan ini, PT. Maritime Network Indonesia akan mengatur urutan kedatangan kapal, waktu sandar, dan estimasi durasi kegiatan kapal di pelabuhan berdasarkan hasil *plotting* yang diperoleh. Penyusunan ini juga mempertimbangkan dampak terhadap kapal lain yang beroperasi di dermaga yang sama.

4. Pengiriman *Line-Up* ke *General Agent*

Line-Up yang telah disusun oleh PT. Maritime Network Indonesia Cabang Dumai kemudian dikirimkan kepada *General Agent* sebagai bentuk laporan resmi mengenai perkembangan aktivitas operasional kapal di pelabuhan. Informasi ini digunakan oleh *General Agent* untuk melakukan pemantauan, penjadwalan layanan, dan koordinasi dengan instansi pelayaran pusat maupun pihak terkait lainnya.

Tantangan Operasional dan Rekomendasi dalam Penyusunan *Line-Up* Kapal

Dalam pelaksanaan penyusunan *line-up* kapal di pelabuhan, meskipun telah mengikuti alur prosedur yang ditetapkan melalui tahapan RKK (Rencana Kedatangan Kapal), *plotting*, hingga pengiriman ke *General Agent*, masih terdapat berbagai tantangan operasional yang dihadapi oleh pihak agen lokal, seperti yang dialami PT. Maritime Network Indonesia Cabang Dumai. Tantangan ini tidak hanya berkaitan dengan teknis lapangan, tetapi juga menyangkut sistem koordinasi, ketergantungan otoritas, dan responsibilitas waktu.

1. Tantangan Operasional

a. Ketergantungan Penuh pada Pelindo dalam Proses *Plotting*

PT. Maritime Network Indonesia sebagai agen lokal tidak memiliki kewenangan dalam menentukan jadwal atau lokasi sandar kapal secara langsung. Semua proses *plotting* harus melalui Pelindo selaku penyelenggara pelabuhan. Ketergantungan penuh ini membuat PT. Maritime Network Indonesia tidak dapat segera menyusun atau mengubah *Line-Up* tanpa adanya keputusan resmi dari Pelindo, bahkan dalam kondisi darurat sekalipun.

b. Terbatasnya Jadwal Rapat *Plotting* (Hanya Hari Kerja)

Rapat *plotting* secara resmi hanya dilakukan dari hari Senin-Jumat, mengikuti jam kerja instansi. Di sisi lain, pergerakan kapal dan kebutuhan sandar bisa terjadi kapan saja, termasuk pada akhir pekan dan hari libur. Hal ini menjadi kendala apabila terjadi perubahan jadwal mendadak, sementara rapat *plotting* tidak bisa dilangsungkan untuk memberikan persetujuan atau keputusan cepat.

c. Alur Komunikasi yang Masih Manual dan Lambat

Dalam beberapa kasus, informasi disampaikan melalui grup WhatsApp atau pesan pribadi yang tidak terdokumentasi secara formal. Pola komunikasi yang masih manual ini rentan terhadap kesalahan penginputan, miskomunikasi, atau keterlambatan respon, sehingga mempengaruhi kecepatan penyusunan *line-up*. Hal ini terbukti dalam kasus kesalahan pelaporan oleh agen kapal MT. MILLIE M, yang berdampak pada penyusunan ulang *line-up* oleh PT. Maritime Network Indonesia.

2. Rekomendasi Perbaikan Sistem

Perlu melakukan sejumlah rekomendasi untuk mengatasi tantangan tersebut yang dapat diterapkan oleh pelabuhan dan agen kapal agar penyusunan *line-up* menjadi lebih efisien dan responsif:

- a. Penerapan sistem *shift* dan *on-call* petugas akhir pekan menyusun standar operasional prosedur (SOP) *shift* jaga atau sistem *on-call* bagi petugas *plotting* pada akhir pekan dan hari libur dapat memastikan kontinuitas *update* informasi. Hal ini penting agar perubahan mendadak tetap dapat dikoordinasikan secara resmi meskipun di luar jam kerja formal.
- b. Peningkatan Koordinasi Formal melalui standar operasional prosedur (SOP) dan Pelatihan Rutin Dibutuhkan perumusan standar operasional prosedur (SOP) yang lebih baku antara pihak keagenan kapal, Pelindo, dan *General Agent*. standar operasional prosedur (SOP) ini harus disertai dengan pelatihan berkala, khususnya

dalam hal pelaporan digital, standar komunikasi, dan manajemen informasi darurat, agar setiap pihak memahami perannya dalam alur kerja dan tidak terjadi miskomunikasi di lapangan.

- c. Pengembangan kompetensi karyawan melalui pelatihan profesional, memberikan pelatihan berkelanjutan kepada setiap karyawan agar menjadi tenaga kerja yang lebih ahli, profesional, dan adaptif terhadap kegiatan operasional pelabuhan. Peningkatan kompetensi ini diharapkan dapat mencegah kesalahan fatal yang berpotensi menghambat atau memperlambat pekerjaan, sekaligus memperkuat kualitas pelayanan yang diberikan.

Pemanfaatan Teknologi Digital dalam Penyusunan *Line-Up* Kapal

Kemajuan teknologi digital telah membawa perubahan besar terhadap pola kerja industri kepelabuhanan, khususnya dalam penjadwalan *line-up* kapal. Pergeseran menuju digitalisasi ini bukan lagi sekadar tren, melainkan tuntutan mendesak guna meningkatkan kecepatan, ketepatan, serta transparansi di seluruh proses operasional pelabuhan.

1. Digitalisasi Proses Administratif dan RKK (Rencana Kedatangan Kapal)

Sebelumnya, pengajuan Rencana Kedatangan Kapal (RKK) dilakukan secara manual melalui surat atau email terpisah, yang berpotensi menimbulkan keterlambatan dan kesalahan input data. Dengan digitalisasi, RKK dapat diajukan melalui sistem online terintegrasi, sehingga seluruh informasi kapal seperti *Estimated Time of Arrival* (ETA), jenis muatan, asal dan tujuan pelayaran dapat langsung diproses oleh Pelindo dan instansi terkait lainnya. Digitalisasi ini mempercepat proses verifikasi, mengurangi birokrasi, dan memungkinkan pembaruan data secara *real-time*.

2. Penerapan *Internet of Things* (IoT) dan Sistem Pelacakan (*Tracking System*)

Teknologi IoT memungkinkan pemasangan sensor di kapal, dermaga, dan peralatan bongkar muat untuk memantau kondisi secara langsung. Data posisi kapal, status muatan, hingga ketersediaan dermaga dapat diperoleh secara *real-time*. Informasi ini kemudian digunakan Pelindo untuk memperbarui *line-up* secara dinamis, menyesuaikan jika terjadi perubahan kondisi di lapangan.

3. Keamanan Data dan *Cyber Security*

Pemanfaatan teknologi digital juga membawa tantangan baru dalam hal keamanan data. Sistem informasi pelabuhan menjadi target potensial serangan *cyber* yang dapat mengganggu operasional. Oleh karena itu, implementasi *firewall*, enkripsi data, serta pelatihan kesadaran keamanan *cyber* bagi karyawan menjadi langkah penting dalam memastikan keandalan sistem digital pelabuhan.

Pemanfaatan teknologi digital yang tepat dapat memberikan keuntungan kompetitif bagi pelabuhan Dumai dalam menghadapi persaingan global, serta mendukung visi Indonesia sebagai poros maritim dunia.

Manajemen Risiko dalam Penyusunan *Line-Up* Kapal

Manajemen risiko merupakan aspek yang tidak dapat dipisahkan dari operasional pelabuhan. Dalam penyusunan *line-up* kapal, risiko dapat muncul dari berbagai sumber, baik internal maupun eksternal, yang dapat mengganggu kelancaran alur kapal di pelabuhan.

1. Identifikasi Risiko Potensial

Risiko utama meliputi keterlambatan kapal akibat cuaca buruk, kesalahan dalam pelaporan data RKK oleh agen kapal, kerusakan fasilitas dermaga, hingga gangguan sistem teknologi informasi. Kesalahan kecil pada tahap awal, seperti input *Estimated Time of Arrival* (ETA) yang tidak akurat, dapat berdampak besar pada seluruh jadwal kapal.

2. Simulasi dan Evaluasi Berkala

Melakukan simulasi penanganan krisis secara berkala penting untuk menguji kesiapan operasional. Evaluasi hasil simulasi membantu mengidentifikasi kelemahan sistem dan memperbaikinya sebelum terjadi masalah nyata di lapangan.

Dengan manajemen risiko yang baik, pelabuhan dapat meminimalisasi potensi kerugian waktu dan biaya, sekaligus meningkatkan kepercayaan pengguna jasa pelabuhan.

Pengembangan Sumber Daya Manusia (SDM) dalam Operasional *Line-Up* Kapal

Kualitas sumber daya manusia menjadi faktor utama yang menentukan keberhasilan penerapan sistem *line-up* yang efektif. Tanpa dukungan tenaga kerja yang terampil, teknologi canggih apa pun tidak akan mampu menghasilkan kinerja maksimal.

1. Pelatihan Teknis dan Sertifikasi Profesional

Diperlukan pelatihan rutin bagi staf operasional, meliputi penguasaan perangkat lunak, pemahaman aturan kepelabuhanan, serta prosedur keselamatan kerja. Pemberian sertifikasi profesional memastikan standar kompetensi sesuai ketentuan nasional maupun internasional.

2. Pengembangan *Soft Skills*

Selain keterampilan teknis, kemampuan komunikasi, negosiasi, manajemen konflik, dan pengambilan keputusan cepat sangat diperlukan. Pelabuhan adalah lingkungan kerja yang melibatkan banyak pihak, sehingga kemampuan bekerja sama dan berkoordinasi menjadi kunci keberhasilan.

3. Sistem Penilaian dan Insentif Kinerja

Penerapan *Key Performance Indicators (KPI)* untuk mengukur produktivitas, ketepatan waktu, serta mutu pekerjaan membantu manajemen memberikan evaluasi objektif. Insentif berbasis kinerja dapat memacu motivasi pegawai agar bekerja lebih optimal.

4. Adaptasi terhadap Teknologi Baru

Seiring kemajuan teknologi, SDM dituntut mampu menyesuaikan diri. Program pelatihan terkait sistem digital terbaru, keamanan siber, dan analisis data operasional wajib menjadi bagian dari strategi pengembangan SDM jangka panjang.

Investasi pada SDM yang berkualitas akan menciptakan operasional pelabuhan yang lebih andal, responsif, dan berdaya saing tinggi.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Penyusunan *line-up* kapal memiliki peran strategis dalam mendukung kelancaran operasional pelabuhan, terutama dalam pengelolaan lalu lintas kapal dan kegiatan bongkar muat. Namun, dalam praktiknya, penyusunan *line-up* menghadapi sejumlah tantangan seperti keterbatasan wewenang agen lokal dalam menentukan *plotting*, terbatasnya jadwal rapat, serta masih digunakannya metode komunikasi manual yang tidak efisien di Perusahaan PT. Maritime Network Indonesia Cabang Dumai, yang mengakibatkan penyusunan *line-up* menjadi tidak baik karena harus melakukan perhitungan posisi-posisi kapal yang sudah tersusun sebelumnya.

Adapun saran adalah dengan memberikan pelatihan pada setiap karyawan, agar menjadi ahli yang profesional dan lebih baik supaya tidak ada masalah yang fatal yang dapat menghambat dan memperlambat pekerjaan. Selain itu, perlu dikembangkan sistem komunikasi yang lebih modern, misalnya melalui pembuatan situs web resmi sebagai media pelaporan ke instansi terkait. Dengan adanya sistem ini, proses komunikasi akan menjadi lebih efisien, terdokumentasi dengan baik, serta memiliki riwayat pelaporan yang jelas sehingga dapat meminimalisir kesalahan dan mempercepat proses koordinasi di lapangan.

DAFTAR REFERENSI

- AR, Thamrin, H.M. Manajemen Awak dan Anak Buah Kapal. Yogyakarta: K Media, 2025.
- Aruan, D. S. T., Ginting, S., Lilis, L., & Sabila, F. H. (2023). Proses Penerbitan Dokumen Statement Of Fact (SOF) Mv. Skatzoura Oleh Pt. Lampung Shipping Agency Bandar

- Lampung. MASMAM Master Manajemen, 1(4), 230-240.
<https://doi.org/10.59603/masman.v1i4.585>
- Citra, R., dkk. Proses penyandaran kapal MT. Yankul Silver pada private jetty (IMT Lubuk Gaung) oleh PT. Tarunacipta Kencana cabang Dumai. Jurnal Adiguna Maritim Indonesia, 1(1), 29-32, 2024. <https://doi.org/10.54196/jami.v1i1.139>
- Duryat, M., dkk. Mengasah Jiwa Kepemimpinan. Jawa Barat: Adab, 2021.
- Fofid, T. Willem., & Kadek Laju. Hukum Maritim Untuk DP III (ANT III dan ATT III). Semarang: PIP Semarang, 2019.
- Handoko, W., & Willem Thobias Fofid. Hukum Maritim dan Pengelolaan Lalu Lintas Angkutan Laut dan Kepelabuhanan. Semarang: PIP Semarang, 2020.
- Hutagaol, H., Lilis, L., & Sabila, F. H. (2024). Proses Penerbitan Izin Sea Trial Kapal Sv. Sv. Bourbon Jindamanee Pada Ksop Khusus Batam Oleh PT. Gemalindo Shipping Batam. Ocean Engineering: Jurnal Ilmu Teknik dan Teknologi Maritim, 3(4), 01-10. <https://doi.org/10.58192/ocean.v3i4.2741>
- Iqma, Ratu. Upaya Peningkatan Kinerja Agen Terhadap Kegiatan Operasional Kapal Pada PT. Pelayaran Nan Jaya. Sumatera Barat: Politeknik Pelayaran Sumatera Barat, 2025.
- Khairunnisa, W., & Sabila, F. H. (2023). SONGS AS MEDIA TO IMPROVE STUDENTS'ACHIEVEMENT IN UNDERSTANDING ENGLISH PRONUNCIATION (THE CLASSROOM ACTION RESEARCH OF EIGHT GRADERS AT SMP MUHAMMADIYAH 07 MEDAN. BRIGHT VISION Journal of Language and Education, 3(1), 8-22. <https://doi.org/10.30821/brightvision.v3i1.2900>
- Prasetiawan, A. Bisnis Keagenan Kapal. Semarang: Scopindo, 2024.
- Purwito, A., & Indriani. Ekspor, Impor, Sistem Harmonisasi, Nilai Pabean dan Pajak dalam kepabeanaan. Jakarta: Mitra Wacana Media, 2015.
- Rapika, R., Sabila, F. H., & Siregar, N. S. (2025). Tantangan dan peluang dalam manajemen kru kapal di era digital pada PT. Equinox Sentra Bahari Cabang Belawan. Jurnal Adiguna Maritim Indonesia, 2(1), 22-25. <https://doi.org/10.54196/jami.v2i1.190>
- Rodin, R. Dasar-Dasar Organisasi Informasi: Teori Praktik Pengorganisasian Dokumen Perpustakaan dan Informasi. Kediri: Lembaga Chakra Brahmada Lentera, 2021.
- Sabila, F. H. (2018). Performance of Sharia Mutual Funds in Indonesia. Jurnal Ekonomi dan Bisnis Terapan, 14(1), 20-31. <https://doi.org/10.21002/jke.2019.02>
- Siregar, G. A., Siregar, N. S., & Sabila, F. H. (2025). Prosedur penerbitan sertifikat safe manning kapal pada Kantor Syahbandar oleh PT. Gardatama Anugerah Segara Sejahtera Batam. Jurnal Manajemen dan Bisnis Ekonomi, 3(1), 173-181. <https://doi.org/10.54066/jmbe-itb.v3i1.2744>