



INNOVATIVE: Journal Of Social Science Research

Volume 5 Nomor 3 Tahun 2025 Page 8729-8742

E-ISSN 2807-4238 and P-ISSN 2807-4246

Website: <https://j-innovative.org/index.php/Innovative>

Peranan Perusahaan Keagenan terhadap Proses *Clearance In* dan *Out* Kapal LCT Adinda Diza di terminal Jamrud Selatan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya

Natasya Riswanto Putri¹✉, Bugi Nugraha², Femmy Asdiana³, Romanda Annas Amrullah⁴

Politeknik Pelayaran Surabaya

Email: natasyarpp@gmail.com¹✉

Abstrak

Salah satu aspek penting dalam kegiatan operasional di pelabuhan adalah proses *clearance in* dan *out*, untuk memastikan bahwa pengoperasian kapal sudah sesuai dengan regulasi yang berlaku. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui peranan perusahaan keagenan pada studi kasus PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Surabaya terhadap proses *Clearance In* dan *Out* Kapal LCT Adinda Diza di Terminal Jamrud Selatan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya tahun 2024. Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah deskriptif kualitatif dengan pengumpulan data nya melalui wawancara, observasi dan dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perusahaan keagenan berperan krusial sebagai fasilitator antara pihak kapal dengan instansi di pelabuhan. Namun, hal tersebut tidak terlepas dari adanya faktor teknis maupun non-teknis yang menghambat jalannya kegiatan proses *clearance* ini. Berbagai upaya dapat dilakukan, seperti optimalisasi pada aspek koordinasi serta komunikasi, pengembangan SDM, penerapan SOP yang terstruktur, dan transformasi digital.

Keywords: Peranan, Proses *Clearance*, Perusahaan Keagenan

Abstract

One important aspect of operational activities at the port is the clearance in and out process, to ensure that ship operations are in accordance with applicable regulations. The purpose of this study is to determine the role of agency companies in the case study of PT Samudera Agencies Indonesia Surabaya Branch on the Clearance In and Out process of the LCT Adinda Diza Ship at the South Jamrud Terminal of Tanjung Perak Port Surabaya in 2024. The method used in this research is descriptive qualitative with data collection through interviews, observation, and documentation. The results shows that the agency company plays a crucial role as a facilitator between the ship and the agency at the port. However, this is inseparable from the existence of technical and non-technical factors that hinder the course of this clearance process activity. Various efforts can be made, such as optimizing the aspects of coordination and communication, developing human resources, implementing structured SOPs, and digital transformation..

Keywords: Role, Clearance Process, Agency Company.

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara strategis yang terletak di antara dua benua, yaitu Benua Asia dan Benua Australia serta terletak di antara dua samudera, yaitu Samudera Hindia dan Samudera Pasifik (Bugi Nugraha, 2023). Dengan kata lain, Indonesia memiliki peranan penting terhadap industri maritim terkhusus pada pelabuhan – pelabuhan utama. Dalam konteks ini, pelabuhan menjadi salah satu gerbang utama konektivitas yang berkaitan langsung dengan lalu lintas perdagangan dan transportasi laut. Menurut D.A Lasse (2016), Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas darat dan 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 terminl dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Pelabuhan dibangun dengan tujuan untuk kegiatan pemerintah ataupun kegiatan ekonomi, seperti penyandaran dan berlabuhnya kapal serta bongkar muat barang melalui jalur laut. Dimana hal ini tidak terlepas dari satu diantara empat karakteristik maritim, yaitu sebagai media transportasi dan distribusi yang baik (Femmy Asdiana, 2018).

Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya merupakan salah satu dari banyaknya pelabuhan besar di Indonesia. Pelabuhan Tanjung Perak memiliki peran penting dalam hal penggerak roda logistik utama di wilayah timur Indonesia. Salah satu terminal utama yang dimiliki Pelabuhan Tanjung Perak ini dikenal sebagai Terminal Jamrud Selatan. Terminal Jamrud Selatan memiliki fasilitas dermaga sepanjang 400 meter yang dipergunakan untuk pelayanan bongkar muat general kargo domestik, termasuk pada kapal LCT Adinda Diza, dimana kapal tersebut merupakan pengangkutan kargo lintas wilayah. *Landing Craft*

Tank (LCT) merupakan jenis kapal serbaguna yang dapat melakukan *beaching* atau mengkandaskan bagian depan haluan kapal di pantai atau *beaching point* tanpa menggunakan dermaga.

Satu diantara aspek penting dalam kegiatan operasional di pelabuhan adalah proses perizinan yang diperlukan untuk memastikan bahwa kapal tersebut sudah memenuhi persyaratan teknis dan administratif. Proses perizinan ini disebut dengan *clearance* kapal, dimana proses ini terbagi lagi menjadi dua bagian, yaitu *clearance in* saat kapal akan memasuki suatu pelabuhan dan *clearance out* yang dilakukan sebelum kapal meninggalkan pelabuhan. Menurut Sandy et al., (2021) pengertian *clearance* yaitu ijin yang dikeluarkan oleh pejabat pelabuhan atau oleh Syahbandar secara resmi untuk memberikan ijin kedatangan dan keberangkatan kapal. Proses *clearance* yang efisien berdampak pada kelancaran operasional pelabuhan dan sektor logistik secara menyeluruh.

Proses *clearance* bertujuan untuk memastikan bahwa perijinan pengoperasian kapal sudah sesuai dengan regulasi yang berlaku. Regulasi terkait proses *clearance* kapal telah diatur berdasarkan Pasal 219 ayat (1) Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, bahwa setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang dikeluarkan oleh Syahbandar. Menurut Undang – Undang Nomor 66 Tahun 2024 perubahan ketiga atas Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan mempunyai kewenangan tertinggi untuk melakukan dan menjalankan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang – undangan untuk menjamin Keselamatan dan Keamanan Pelayaran. Pasal 207 ayat (1) Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, menyebutkan bahwa Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran dengan cangkupan pengawasan, pelaksanaan dan penegakan hukum dibidang angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan.

Di tengah banyaknya tantangan dan hambatan pada saat kegiatan operasional di pelabuhan, perusahaan keagenan memiliki peran penting dengan menjadi penghubung antara *principal* (*owner* kapal) dengan instansi terkait yang berperan untuk mengurus berbagai hal atas seluruh kegiatan keagenan, seperti saat kedatangan kapal (*clearance in*) dan keberangkatan kapal (*clearance out*). Meskipun sudah terdapat regulasi mengenai proses *clearance in* dan *out*, namun seringkali masih diperoleh beberapa kendala pada saat proses *clearance* sedang berjalan. Salah satu kendala tersebut, seperti keterbatasan dermaga yang menyebabkan lamanya durasi antrian kapal. PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Surabaya yang menjadi tempat peneliti melaksanakan kegiatan praktik darat merupakan anak perusahaan PT. Samudera Indonesia Tbk yang bergerak dibidang perusahaan keagenan pelayaran domestik dan internasional. PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Surabaya ini memiliki tanggung jawab terhadap pengurusan *clearance in* dan *clearance out* kapal LCT Adinda Diza.

Berdasarkan uraian diatas, melihat pentingnya peran perusahaan keagenan terhadap proses *clearance* kapal di pelabuhan, maka peneliti tertarik untuk membahas lebih dalam dan membuat penelitian dengan judul “PERANAN PERUSAHAAN KEAGENAN TERHADAP PROSES *CLEARANCE IN* DAN

OUT KAPAL LCT ADINDA DIZA DI TERMINAL JAMRUD SELATAN PELABUHAN TANJUNG PERAK SURABAYA (Studi Kasus dilakukan di PT. Samudera Agencies Indonesia Cabang Surabaya Tahun 2024)".

METODE

Metode penelitian merupakan suatu cara ilmiah untuk mendapatkan data yang valid agar hasil yang sudah diperoleh peneliti relevan dengan fenomena penelitian. Maka, penelitian skripsi ini menggunakan metode kualitatif deskriptif dengan jenis studi kasus, dimana data penelitian ini didapatkan dari mengumpulkan, menganalisis, serta mengeksplorasi terkait peran dan faktor yang menghambat perusahaan keagenan terhadap proses *clearance in* dan *out* suatu kapal di pelabuhan.

Penelitian kualitatif deskriptif adalah salah satu dari jenis penelitian yang termasuk dalam jenis penelitian kualitatif. Penelitian deskriptif merupakan strategi penelitian dimana di dalamnya peneliti menyelidiki kejadian, fenomena kehidupan individu dan meminta seseorang atau sekelompok individu untuk menceritakan kehidupan mereka. Informasi ini kemudian dicerita kembali oleh peneliti dalam kronologi deskriptif. Menurut Bogda dan Biklen dalam Sugiyono (2020:7) metode penelitian kualitatif deskriptif adalah pengumpulan data yang berfokus pada kata – kata dan gambar dengan memberikan wawasan mendalam di luar sekedar angka – angka statistik. Melalui analisis mendalam terhadap data naratif dan visual yang telah terkumpul, peneliti dapat menggambarkan fenomena yang kompleks secara rinci. Hal ini menghasilkan penelitian tidak hanya bersifat informatif tetapi juga mudah untuk dipahami oleh pembaca.

Data yang didapat dan digunakan dalam penyusun skripsi ini merupakan suatu data yang diperoleh peneliti selama melaksanakan praktik darat melalui observasi langsung dan wawancara kepada beberapa narasumber. Teknik analisis data merupakan serangkaian metode dan prosedur untuk mengolah data yang sudah diperoleh, sehingga peneliti dapat dengan mudah memahami fenomena yang sedang diteliti. Dalam penelitian ini, analisis data yang digunakan dengan deskriptif, dimana metode ini bertujuan untuk memberikan gambaran secara akurat dan sistematis terkait permasalahan yang diteliti dengan cara mengumpulkan, menyusun, mengolah, dan menganalisis data – data yang sudah ada.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil Penelitian

Analisis Data

Inti dari analisis data pada penelitian ini adalah untuk memberikan gambaran mendalam mengenai data – data yang telah dikumpulkan. Dengan demikian, analisis data yang cermat dalam penelitian ini sudah didasarkan pada data secara akurat dan dapat dipertanggungjawabkan. Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan terbagi menjadi wawancara, observasi secara langsung dan dokumentasi.

Pada penelitian ini, peneliti menerapkan teknik pengumpulan data dengan wawancara terstruktur. Teknik ini digunakan untuk menghasilkan data yang seragam, sehingga memungkinkan perbandingan jawaban dari narasumber atau responden secara akurat. Beberapa prosedur yang diterapkan pada wawancara terstruktur ini sebagai berikut :

1. Penyusunan Instrumen Wawancara
Menggunakan bahasa yang jelas dan ringkas, namun tetap mempertimbangkan alur pertanyaan yang nantinya akan mudah untuk dianalisis.
2. Identifikasi dan Seleksi Narasumber
Menentukan serta memastikan kriteria narasumber dengan penerapan inklusi dan eksklusi (narasumber yang dapat dan tidak dapat berpartisipasi).
3. Persiapan Pertanyaan Terstruktur
Menyiapkan daftar pertanyaan dalam format yang mudah digunakan serta memastikan alat perekam berfungsi dengan baik. Pemilihan lokasi bebas dari gangguan merupakan hal yang perlu dipersiapkan sebelum memulai wawancara.
4. Mengolah dan Menganalisis Data
Merangkum beberapa poin penting dan menghubungkan hasil analisis dengan pertanyaan penelitian untuk nantinya dapat didiskusikan hasil temuan dan keterbatasan dalam penelitiannya.

Pengumpulan data melalui teknik wawancara pada penelitian ini, dilakukan secara bertahap dan terencana yang berlangsung selama 6 bulan atau terhitung dari bulan Januari 2024 – Juli 2024. Pendekatan ini memungkinkan peneliti untuk mengumpulkan dan mengolah data secara mendalam. Wawancara tidak hanya dilakukan pada satu waktu atau lokasi, melainkan disesuaikan dengan latar belakang pekerjaan masing – masing narasumber. Fleksibilitas ini membantu peneliti untuk mendapatkan perspektif dengan beragam dari berbagai narasumber yang terlibat, sehingga memberikan penjelasan secara akurat.

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan metode wawancara secara terstruktur dengan 20 responden untuk menganalisis peran perusahaan keagenan dalam proses *clearance in* dan *clearance out* Kapal LCT Adinda Diza di Terminal Jamrud Selatan. Fokus pada penelitian ini adalah mengidentifikasi faktor – faktor yang dapat menghambat kelancaran proses *clearance* tersebut. Data mengenai beberapa responden disajikan dalam bentuk tabel sebagai berikut :

Tabel 1. Data responden berdasarkan jenis kelamin

No.	Jenis Kelamin	Frekuensi	Persentase	Keterangan
1.	Laki - Laki	17	85%	Valid
2.	Perempuan	3	15%	Valid
TOTAL		20	100%	

Berdasarkan data diatas, hasilnya menunjukkan bahwa mayoritas responden dalam penelitian ini adalah laki – laki yaitu dengan frekuensi 17 orang atau 85% dari total 20 responden. Sementara itu, frekuensi pada responden perempuan terdapat 3 orang atau 15%. Perbedaan yang signifikan ini disebabkan oleh kondisi lapangan, di mana jumlah pekerja laki – laki lebih banyak daripada perempuan.

Tabel 2. Data responden berdasarkan latar belakang pekerjaan

Kode	Responden	Persentase	Keterangan
R1	Staff Kantor dan Lapangan PT Samudera	30%	VALID
R2	Agencies Indonesia Cabang Surabaya		
R3			
R4			
R5			
R6			
R7	Crew Kapal	25%	VALID
R8	LCT Adinda Diza		
R9			
R10			
R11	Pihak PBM Nogosongo Surabaya	15%	VALID
R12			
R13			
R14	Pihak BUP Terminal Jamrud	10%	VALID
R15	Pelindo III		
R16			
R17	Pihak KKP Tanjung Perak Surabaya	10%	VALID
R18			
R19	Pihak KSOP Tanjung Perak Surabaya	10%	VALID
R20			
TOTAL		100%	

Berdasarkan tabel 2 di atas terkait informasi dari berbagai latar belakang responden, maka peneliti memberikan beberapa pertanyaan untuk memperoleh data secara signifikan dan pengetahuan mendalam mengenai topik permasalahan pada penelitian ini. Hasil dari jawaban responden tersebut akan digunakan sebagai data penunjang penelitian. Daftar pertanyaan yang diberikan kepada responden antara lain :

1. Bagaimana peran PT Samudera Agencies Indonesia Cabang Surabaya dalam menghadapi berbagai kendala saat proses *clearance in* dan *out* Kapal LCT Adinda Diza?
2. Faktor – faktor apa saja yang mempengaruhi kelancaran proses *clearance in* dan *out* Kapal LCT Adinda Diza di Terminal Jamrud Selatan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya?
3. Upaya apa yang dapat dijadikan bahan pertimbangan untuk meningkatkan efisiensi proses *clearance in* dan *out* Kapal LCT Adinda Diza di Terminal Jamrud Selatan?

Melalui wawancara mendalam dengan sejumlah responden yang mewakili berbagai latar belakang pekerjaannya, peneliti mendapatkan data secara menyeluruh. Berdasarkan analisis data yang diperoleh dari tabel dan diperkuat oleh hasil wawancara diatas, terlihat jelas bahwa peran perusahaan keagenan memiliki hubungan yang signifikan terhadap kelancaran proses *clearance in* dan *out* kapal LCT Adinda Diza di Terminal Jamrud Selatan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Dalam konteks ini, perusahaan keagenan bertindak sebagai penghubung antara pihak kapal dengan berbagai instansi terkait seperti Syahbandar, BUP, dan Badan Karantina Pelabuhan. Efektivitas koordinasi dan komunikasi yang terjalin antara agen dengan instansi tersebut menjadi faktor penentu dalam memastikan kelancaran proses *clearance in* dan *out* kapal. Tanpa adanya peran aktif dari seorang agen, maka proses tersebut akan menjadi lebih kompleks dan berpotensi menimbulkan berbagai permasalahan, seperti keterlambatan yang berdampak pada efisiensi kegiatan operasional di pelabuhan.

Dalam kegiatan proses *clearance in* dan *out* Kapal LCT Adinda Diza di Terminal Jamrud Selatan nyatanya tidak selalu berjalan dengan baik. Berbagai kendala teknis sampai non-teknis seringkali muncul dan mempengaruhi kelancaran proses tersebut. Terdapat juga faktor internal dari pihak agen, seperti kesalahan komunikasi dengan berbagai pihak di lapangan mengenai jadwal sandar dan untuk faktor eksternal nya meliputi antrean kapal di dermaga yang seringkali menyebabkan penundaaan jadwal sandar hingga 1 sampai 4 hari kedepan. Meskipun demikian, semua pihak menyadari pentingnya perbaikan sistem dan cara kerja secara berkelanjutan. Berbagai upaya, mulai dari pengembangan infrastruktur hingga peningkatan kualitas sumber daya manusia terus dilakukan guna meminimalisir hambatan dan mengoptimalkan proses *clearance in* dan *out* Kapal LCT Adinda Diza di Terminal Jamrud Selatan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

Pembahasan

Analisis Masalah

Dalam upaya menemukan solusi atas kompleksitas permasalahan proses *clearance in* dan *out* Kapal LCT Adinda Diza di Terminal Jamrud Selatan, peneliti menggunakan metode *fishbone diagram* dan 5 *whys*. Metode ini dianggap tepat karena mampu menganalisis permasalahan yang melibatkan berbagai pihak dengan perspektif berbeda, sehingga akar permasalahan dapat diidentifikasi secara menyeluruh. Penggunaan *fishbone diagram* ini memungkinkan gambaran dari berbagai faktor penyebab, sementara metode 5 *whys* membantu menggali lebih dalam untuk menemukan akar

penyebab dari setiap faktor tersebut. Dengan kombinasi antara dua metode ini, diharapkan solusi yang efektif dan mencakup berbagai aspek dapat dikembangkan untuk meningkatkan efisiensi serta kelancaran proses *clearance in* dan *out* Kapal LCT Adinda Diza di Terminal Jamrud Selatan.

Tabel 2. Penyebab *Delay* Kapal LCT Adinda Diza

TANGGAL	VOYAGE KAPAL	DELAY (HOURS)	KETERANGAN
06/01/2024	ADINDA DIZA V. 497	72 HRS	MUATAN BELUM SIAP
21/01/2024	ADINDA DIZA V. 498	96 HRS	ANTREAN DERMAGA
31/01/2024	ADINDA DIZA V. 499	48 HRS	KERUSAKAN ALAT B/M
16/02/2024	ADINDA DIZA V. 500	96 HRS	ANTREAN DERMAGA
02/03/2024	ADINDA DIZA V. 501	96 HRS	MUATAN BELUM SIAP
16/03/2024	ADINDA DIZA V. 502	96 HRS	KETERBATASAN ALAT B/M
01/04/2024	ADINDA DIZA V. 503	120 HRS	ANTREAN DERMAGA
13/04/2024	ADINDA DIZA V. 504	72 HRS	KETERBATASAN ALAT B/M
02/05/2024	ADINDA DIZA V. 505	192 HRS	ANTREAN DERMAGA
17/05/2024	ADINDA DIZA V. 506	120 HRS	ANTREAN DERMAGA
31/05/2024	ADINDA DIZA V. 507	72 HRS	KERUSAKAN ALAT B/M
18/06/2024	ADINDA DIZA V. 508	144 HRS	ANTREAN DERMAGA
03/07/2024	ADINDA DIZA V. 509	48 HRS	MUATAN BELUM SIAP
19/07/2024	ADINDA DIZA V. 510	120 HRS	ANTREAN DERMAGA

Berdasarkan data yang tertera pada tabel diatas, berikut merupakan penjelasan mengenai faktor – faktor yang mempengaruhi proses *clearance in* dan *out* Kapal LCT Adinda Diza di Terminal Jamrud Selatan. Beberapa faktor ini meliputi :

1. Muatan Belum Siap

Pada Kapal LCT Adinda Diza dengan V. 497, V. 501 dan V. 509 mengalami kendala berupa muatan yang belum siap. Hampir 50% muatan Kapal LCT Adinda Diza merupakan barang impor yang di mana memerlukan persetujuan terlebih dulu dari pihak Bea Cukai sebelum dilakukannya pemuatan ke truk. Terjadinya kendala ini seringkali diakibatkan karena pihak shipper belum menerima persetujuan dan mendapatkan SPPB (Surat Persetujuan Pengeluaran Barang) dari Bea Cukai, sehingga muatan tidak dapat *on chassis* sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan.

2. Kerusakan Alat Bongkar Muat

Pada Kapal LCT Adinda Diza V. 499 dan V. 507 terjadi kendala berupa kerusakan pada alat bongkar muat. Pada Terminal Jamrud Selatan, kegiatan operasional nya ditunjang dengan alat bongkar muat berupa *shore crane* termasuk pada Kapal LCT Adinda Diza. Dengan LOA (*Length Over All*) LCT Adinda Diza yang hanya 78 meter, tidak memungkinkan jika menggunakan

shore crane lebih dari satu. Permasalahan yang timbul adalah terjadinya kerusakan alat tersebut, contohnya adalah limit saat mengangkat beban pada kegiatan operasional Adinda Diza V.499 dan kerusakan penahan atau *roller belt* pada kegiatan operasional Adinda Diza V.507.

3. Antrean Dermaga

Pada Kapal LCT Adinda Diza V. 498, V. 500, V. 503, V. 505, V. 506, V. 508 dan V. 510 mengalami kendala berupa antrean dermaga yang cukup lama. Antrean pada dermaga disebabkan oleh berbagai hal, seperti kurangnya transparansi jadwal kapal di Terminal Jamrud Selatan. Jadi belum tentu kapal yang siap untuk melakukan penyandaran, bisa mendapatkan tempat sandar lebih dulu di dermaga. Hal lainnya diakibatkan oleh cuaca buruk, di mana saat posisi kapal yang akan digantikan oleh Adinda Diza nyatanya mengalami kendala alam berupa gelombang tinggi. Sehingga kapal tersebut tidak dapat untuk melakukan pemberangkatan (*departure*) sesuai jadwalnya dengan alasan *safety*.

4. Keterbatasan Alat Bongkar Muat

Pada Kapal LCT Adinda Diza V. 502 dan V. 504 mengalami kendala berupa terbatasnya alat bongkar muat (*shore crane*) di dermaga. Efisiensi pada proses bongkar muat kargo sangat bergantung pada ketersediaan, kapasitas, dan kondisi alat di pelabuhan. Namun, apabila terdapat kendala seperti keterbatasan jumlah sampai kapasitas alat yang kurang memadai, maka akan mengakibatkan penundaan bongkar muat dan perpanjangan waktu sandar kapal. Hal ini menjadi penghambat bagi produktivitas kegiatan operasional di Terminal Jamrud Selatan.

Tabel 3. Penjelasan Analisa *Fishbone Diagram*

NO	KATEGORI	MASALAH
1	Manusia (<i>Manpower</i>)	1. Kurangnya pelatihan dan pengalaman kerja. 2. Kesalahan manusia (<i>human error</i>) di lapangan.
2	Mesin (<i>Machine</i>)	1. Kerusakan pada alat bongkar muat di terminal. 2. Koneksi internet yang tidak stabil di terminal.
3	Material (<i>Materials</i>)	1. Ketidaksiapan barang muatan di gudang.
4	Lingkungan (<i>Environment</i>)	1. Kepadatan lalu lintas saat perjalanan pengangkutan muatan ke Terminal Jamrud Selatan.

Sumber : Data diolah peneliti

Berdasarkan analisis permasalahan yang telah diidentifikasi, ditemukan sejumlah faktor yang dapat mempengaruhi kegiatan proses *clearance in* dan *out* Kapal LCT Adinda Diza di Terminal Jamrud Selatan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Faktor – faktor ini ditinjau dari berbagai aspek, meliputi

Manusia (*Manpower*), Mesin (*Machine*), Material (*Materials*), dan Lingkungan (*Environment*). Kemudian penjelasan secara rinci dari tiap aspek dijabarkan sebagai berikut :

1. Manusia (*Manpower*)

a. Kurangnya Pelatihan dan Pengalaman Kerja

Relevansi: Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dari PBM Nogosongo dan petugas kapal tambat (*mooring gang*) Pelindo III masih kurang kompeten saat melakukan kegiatan operasional di Terminal Jamrud Selatan. Kesalahan yang disebabkan oleh minimnya pelatihan serta pengalaman kerja ini memiliki dampak negatif pada kelancaran operasional, seperti melakukan tugas tanpa memperhatikan keselamatan dan kurang hati – hati dalam mengatur muatan yang akan dibongkar atau dimuat ke kapal. Petugas *mooring* juga tidak *safety* pada saat proses penambatan LCT Adinda Diza, contohnya tidak menggunakan APD (Alat Pelindung Diri) dengan lengkap dan tidak sigap memindahkan tali tambat kapal lain dari bolder yang akan menjadi tempat tambatan LCT Adinda Diza. Hal tersebut berimbas pada kelancaran kegiatan operasional yang dapat memengaruhi waktu dan keselamatan akibat dari kelalaian pekerja di lapangan.

Rekomendasi: Mengadakan program pelatihan secara terstruktur bagi para pekerja yang terlibat dalam proses *clearance* sesuai dengan SOP (*Standard Operating Procedure*) masing – masing pihak serta melakukan evaluasi berkala terhadap efektivitas pelatihan dan memberikan saran perbaikan.

b. Kesalahan Manusia (*Human Error*) di Lapangan

Relevansi: Terdapat komplain dari pihak *shipper* ke agen disebabkan pihak PBM Nogosongo tidak memberikan informasi kepada pihak *shipper* bahwa LCT Adinda Diza akan sandar dengan menggantikan kapal lain. Namun kapal tersebut mengalami keterlambatan waktu untuk departure dan pihak *shipper* memberitahukan kepada agen bahwa muatan sudah on chassis. Sehingga apabila muatan tidak langsung dibongkar dari truk selama jangka waktu 12 jam, maka pihak *shipper* akan terkena biaya inap oleh pihak *trucking* dengan nominal *charge* sebanyak 50% dari tarif per trip. Hal tersebut sebelumnya telah disepakati dan sudah sesuai antara pihak *shipper* dengan pihak *trucking*.

Rekomendasi: Pihak PBM dan pihak Agen wajib untuk memastikan informasi terkait perubahan jadwal sandar kapal sebaik mungkin, karena apabila tidak terdapat informasi terbaru maka *shipper* akan terus beroperasi sesuai dengan ketentuan sebelumnya.

2. Mesin (*Machine*)

a. Kerusakan Pada Alat Bongkar Muat di Terminal

Relevansi: Pada Terminal Jamrud Selatan lebih banyak memakai shore crane yang dapat dipergunakan sebagai penunjang kegiatan bongkar muat di dermaga. Alat tersebut diperuntukkan untuk kapal dengan ukuran yang relatif kecil seperti pada LCT Adinda Diza. Namun, terdapat beberapa kendala berupa kerusakan pada alat tersebut seperti *roller belt* atau

penahan yang sudah aus dan limit saat barang muatan hendak diangkut ke atas kapal. Hal ini menyebabkan *shore crane* perlu di *maintenance* dahulu sebelum akhirnya dapat digunakan kembali.

Rekomendasi: Melakukan perawatan terjadwal dan rutin meliputi inspeksi berkala, penggantian komponen yang aus sehingga meminimalkan risiko gangguan serta menjamin kelancaran aktivitas terminal.

b. Fasilitas Akses Internet yang Tidak Stabil di Terminal

Relevansi: Pada era digital ini, konektivitas jaringan internet yang stabil merupakan suatu kebutuhan utama dalam mendukung kelancaran kegiatan operasional di pelabuhan. Namun terjadinya gangguan pada jaringan internet di Terminal Jamrud Selatan seperti koneksi yang tidak menentu stabil, nyatanya cukup mengganggu pihak Agen untuk menerima data terkait proses *clearance* kapal secara elektronik. Hal ini menjadi penyebab pihak Agen mengalami kesulitan dalam mendapatkan informasi terbaru di area pelabuhan.

Rekomendasi: Mengevaluasi seluruh jaringan yang ada dengan mencari tahu penyebab dari permasalahan tersebut. Setelah itu meningkatkan infrastuktur dengan perangkat yang lebih baik dengan tetap menyediakan koneksi cadangan apabila terdapat gangguan pada perangkat utama.

3. Material (*Materials*)

a. Ketidaksiapan Barang Muatan di Gudang

Relevansi: Sebelum kapal ditetapkan sandar, status barang sudah harus mendapatkan SPPB dari pihak Bea Cukai. Namun, terjadi kendala berupa proses persetujuan SPPB yang belum bisa dikeluarkan, karena kurangnya koordinasi antara pihak *shipper* dengan Bea Cukai terkait *handle* muatan impor. Apabila muatan dari gudang banyak yang belum siap atau belum mendapatkan SPPB, maka Kapal LCT Adinda Diza beresiko menunggu lebih lama lagi untuk proses sandarnya.

Rekomendasi: Meningkatkan aspek komunikasi dan koordinasi antara pihak *shipper* dengan Bea Cukai terkait kendala yang dapat menjadi penghambat untuk proses persetujuan SPPB (Surat Persetujuan Pengeluaran Barang).

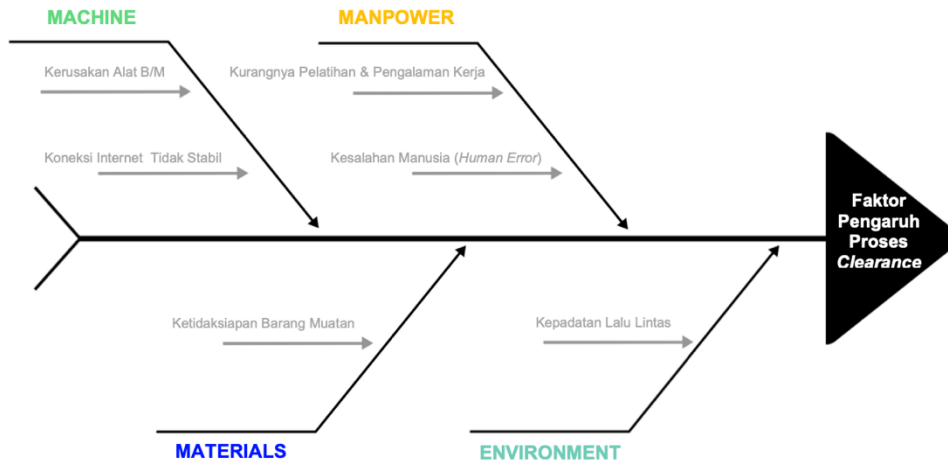
4. Lingkungan (*Environment*)

a. Kepadatan Lalu Lintas Saat Perjalanan Pengangkutan Muatan Ke Terminal Jamrud Selatan

Penjelasan: Tingkat lalu lintas pada via darat yang menjadi jalur transportasi muatan menuju maupun keluar dari area Terminal Jamrud Selatan seringkali mengalami kepadatan. Situasi ini dapat diakibatkan oleh berbagai faktor, antara lain *volume* kendaraan yang melebihi kapasitas jalan serta ketidakstabilan lalu lintas pada jam tertentu (pagi dan sore). Bagi pihak Agen kondisi ini bukan hanya sekedar penundaan, melainkan berdampak langsung pada molornya waktu bongkar muat dan ketidakpastian jadwal keberangkatan.

Rekomendasi: Mengkoordinasikan lagi secara akurat terkait jadwal kapal dan jadwal pengiriman muatan jalur darat, agar tidak terjadi kepadatan di waktu tertentu.

FISHBONE DIAGRAM



Gambar 1. *Fishbone* Diagram
Sumber: Dokumen Pribadi (2024)

KESIMPULAN

Penelitian studi kasus yang dilakukan di PT Samudera Agencies Indonesia Cabang Surabaya pada tahun 2024 bertujuan untuk menganalisis secara mendalam terkait peran suatu perusahaan keagenan terhadap proses *clearance in* dan *out* pada Kapal LCT Adinda Diza di Terminal Jamrud Selatan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Dari analisis yang telah dijelaskan sebelumnya, peneliti menarik beberapa kesimpulan sebagai berikut:

- PT Samudera Agencies Indonesia Cabang Surabaya bertanggung jawab secara aktif dalam memfasilitasi dan menjalankan kegiatan operasional nya terhadap proses *clearance in* dan *out* Kapal LCT Adinda Diza, termasuk pada urusan perizinan yang diperlukan dari berbagai instansi terkait di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.
- Efektivitas proses *clearance in* dan *out* Kapal LCT Adinda Diza sangat bergantung pada dua faktor utama, yaitu kinerja yang profesional dari suatu perusahaan keagenan dalam berkoordinasi dengan berbagai instansi terkait dan pemahaman dari pihak Agen terhadap berbagai hambatan yang terjadi dengan memberikan suatu solusi.
- Studi kasus ini bertujuan untuk memberikan pemahaman mengenai proses serta hambatan saat *clearance in* dan *out* pada Kapal LCT Adinda Diza di Terminal Jamrud Selatan. Persoalan lainnya menjelaskan bagaimana perusahaan keagenan berperan penting sebagai penghubung antara pihak kapal dengan berbagai instansi terkait di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

DAFTAR PUSTAKA

- Asdiana, F., & Aryo Dewanto, W. (2018). The Responsibility Of Coastal States Against The Ship Crash In International Strait (Malacca Strait). In *TUAH LAW JOURNAL* (Vol. 2).
- Bagas Yoga Adhitama Setiawan, Indah Ayu Johanda Putri, Antony Damanik, & Romanda Annas Amrullah. (2024). Pengaruh Penerapan Sistem Inaportnet Terhadap Proses Clearance in dan out Kapal pada PT. Kartika Samudra Adijaya. *Profit: Jurnal Manajemen, Bisnis Dan Akuntansi*, 3(3), 287–304. <https://doi.org/10.58192/profit.v3i3.2420>
- Br Barus, V. I. R., Prananingtyas, P., & Malikhatun, S. (2017). Tugas Dan Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Kegiatan Pengangkutan Laut Di Indonesia. In *DIPONEGORO LAW JOURNAL* (Vol. 6, Issue 1).
- Danilwan, Y., Ridho, S., Duha, E., Politeknik, K., Maritim, A., & Medan, I. (n.d.). Peranan Perusahaan Keagenan Terhadap Aktivitas Kapal Asing Di Pelabuhan Sarana Citra Nusa Kabil Pada PT. Ansari Shipping Batam. In *Journal Adiguna Maritim Indonesia (JAMI)* (Vol. 1, Issue 1). Bulan Mei Tahun.
- Hamonangan, Hermanto, ○, & Yuntoro, A. W. ○. (2024). Identifikasi Kerusakan Inert Gas Generator di MT. Petrosamudra. In *Seminar Nasional Transportasi dan Keselamatan* (Vol. 1).
- Mulyawan, E., Nurwansyah, F., Diarto, A., Suaka, A., & Cirebon, B. (2019). *10 II Merak Branch, Class 1 Banten Port Health Office: Vol. I* (Issue 1). Health And Quarantine.
- Nugraha, B. (n.d.). *Evaluation Of Labor Performance At Batu Ampar Batam Port*. 7(2), 2023.
- Rizka Griyantia, C., & Pujo Mulyatno, I. (2014). Studi Rancang Reschedule Pembangunan Kapal Baru Menggunakan Full Outfitting Block System (FOBS) Dengan Project CPM Pada Kapal LCT 200 GT. In *Jurnal Teknik Perkapalan: Vol. XX* (Issue 4).
- Rohmadhana, F., & Kurniawati, H. A. (2016). Analisis Teknis dan Ekonomis Konversi Landing Craft Tank (LCT) Menjadi Kapal Motor Penyeberangan (KMP) Tipe Ro-ro untuk Rute Ketapang (Kabupaten Banyuwangi) – Gilimanuk (Kabupaten Jemberana). *Jurnal Teknik ITS*, 5(2). <https://doi.org/10.12962/j23373539.v5i2.16841>
- Romanda Annas Amrullah. (2020). *Pelabuhan dan Serba-serbinya (Bisnis, Jasa & Fasilitas)* (Alfi Maryati, Ed.; 1st ed., Vol. 1). Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Santi, I. R., Desy, H., Rosiana, E., Maritim, A., & Banjarmasin, N. (2024). *Peran Agen Dalam Pengurusan Clearance In Dan Clearance Out Di KSOP Kelas 3 Sampit*. 4(1), 31–39. <http://jurnal.amnus-bjm.ac.id/index.php/pena-jangkar>
- Septiani, Y., Aribbe, E., & Diansyah, R. (2020). Analisis Kualitas Layanan Sistem Informasi Akademik Universitas Abdurrah Terhadap Kepuasan Pengguna Menggunakan Metode Sevqual (Studi Kasus : Mahasiswa Universitas Abdurrah Pekanbaru). *JURNAL TEKNOLOGI DAN OPEN SOURCE*, 3(1), 131–143. <https://doi.org/10.36378/jtos.v3i1.560>
- Shohibul Anwar, M., & Nuryaman, D. (2021). Peranan Perusahaan Keagenan terhadap Pengoperasian Kapal Niaga: Studi Kasus. *Dinamika Bahari*, 2(1), 72–85. <https://doi.org/10.46484/db.v2i1.255>

Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut Dan Kepelabuhanan Disusun dan Diajukan Oleh, P. (n.d.). *ANALISIS TATA CARA CLEARANCE IN AND OUT KAPAL PADA PT. ADHIGANA PRATAMA MULYA. Skripsi Sebagai salah satu syarat untuk Menyelesaikan Program Pendidikan Diploma IV Pelayaran.*