

ANALISIS KETERLAMBATAN PENYANDARAN KAPAL DI PELABUHAN TANJUNG PERAK SURABAYA

Syahrani Eka Ramadhanti ¹, Muhammad Dahri ², Prima Yudha Yudianto ³, Rizqi Aini R ⁴

Program Diploma IV Pelayaran
Politeknik Pelayaran Surabaya

Abstrak

Pelabuhan adalah suatu fasilitas di tepi laut, sungai, atau danau yang menerima kapal dan mengangkut barang dan penumpang. Indonesia memiliki berbagai Pelabuhan besar salah satunya Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Kegiatan penyandaran kapal khususnya pada Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya masih sering terjadi keterlambatan yang disebabkan berbagai faktor baik eksternal maupun internal. Oleh karena itu, penulis melakukan analisis keterlambatan penyandaran kapal di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Penelitian dilakukan di Dermaga Internasional Jamrud Utara dengan batasan penelitian pada kapal – kapal yang diageni PT Samudera Agencies Indonesia. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis penyebab keterlambatan penyandaran kapal di pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dan menganalisis cara mengatasi keterlambatan penyandaran kapal di pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Dalam penulisan skripsi ini penulis menggunakan metode penelitian kualitatif deskriptif dengan teknik analisis *fishbone* diagram. Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan terdapat beberapa penyebab keterlambatan penyandaran kapal di Dermaga Tanjung Perak Surabaya, yaitu kurangnya jumlah petugas pandu, masalah pada mesin kapal, antrian pada Dermaga, sarana dan prasarana yang kurang memadai, factor cuaca dan geografis. Cara mengatasi hal tersebut adalah dengan pemindahan lokasi sandar pada Dermaga lain, penggunaan E-Pilot, menerapkan konvoi pemanduan, dan pengajuan dispensasi pandu bagi nahkoda yang sudah hafal Alur Pelayaran barat Surabaya.

Sejarah Artikel

Submitted: 4 Agustus 2024

Accepted: 6 Agustus 2024

Published: 13 Agustus 2024

Kata Kunci

Analisis, Keterlambatan, Penyandaran, Kapal

1. Pendahuluan

Pelabuhan adalah suatu fasilitas di tepi laut, sungai, atau danau yang menerima kapal dan mengangkut barang dan penumpang. Pelabuhan biasanya dilengkapi dengan peralatan yang dirancang khusus untuk bongkar muat kapal di tempat berlabuh. Pelabuhan menurut Undang - Undang Nomor 17 tahun 2008 adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas – batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi. Pelabuhan-pelabuhan itu sendiri disebut pelabuhan umum dan pelabuhan khusus. Pelabuhan umum adalah pelabuhan yang menyelenggarakan kegiatan pelayanan yang ditujukan kepada masyarakat umum. Sebaliknya, pelabuhan khusus adalah jenis pelabuhan yang dibangun untuk tujuan tertentu. Setiap jenis pelabuhan memiliki penanggungjawabnya masing – masing. Pelabuhan umum dikelola oleh perusahaan pelabuhan, sedangkan pelabuhan khusus umumnya dikelola oleh pemerintah daerah. (Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, 2008)

Indonesia memiliki banyak pelabuhan utama, salah satunya Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya merupakan pelabuhan utama yang dapat menangani kegiatan perdagangan Internasional. Terminal yang dapat menangani kapal – kapal asing yang datang ke Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya adalah Terminal Petikemas Surabaya dan Terminal Teluk Lamong untuk kapal – kapal kontainer, sedangkan untuk kapal general cargo berada di terminal Jamrud Utara. Terminal Jamrud Utara merupakan Dermaga Internasional yang berada dalam kawasan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Dermaga ini dikhususkan menangani kapal – kapal berbendera asing yang melakukan kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Dermaga Jamrud Utara khusus menangani kapal – kapal general cargo, baik curah kering maupun curah cair. Dermaga ini masuk dalam kawasan

pabean. Dermaga Jamrud Utara sudah memiliki standar yang baik dalam menangani kegiatan bongkar muat. Namun seringkali antrian kapal – kapal untuk melakukan penyandaran pada Dermaga Jamrud Utara sangat panjang. Hal ini dikarenakan, rata – rata kapal yang datang adalah kapal – kapal liner. Sistem antrian yang dilakukan yaitu dengan sistem *first come first service*. Namun, berbagai faktor dapat mengganggu proses bongkar muat yang dapat mengakibatkan salah satu faktor keterlambatan penyandaran kapal berikutnya.

Berdasarkan penelitian sebelumnya kegiatan penyandaran kapal di Pelabuhan Banten dan Pelabuhan Makassar seringkali terjadi keterlambatan. Keterlambatan penyandaran pada kedua Pelabuhan tersebut mengakibatkan berbagai gangguan, seperti perubahan jadwal bongkar muat secara mendadak dan jadwal kapal juga mengalami keterlambatan. Hal ini disebabkan berbagai faktor teknis dan nonteknis seperti kesalahan pelaporan sandar dan kendala cuaca. Selain itu juga berakibat pada performansi yang dapat mengganggu alur proses kelancaran perdagangan internasional. Sehingga penulis melakukan analisa lebih mendalam terkait penyebab keterlambatan penyandaran kapal, tidak hanya kesalahan pelaporan sandar dan kendala cuaca.

Dengan itu, penulis melakukan penelitian dengan judul yakni **“Analisis Keterlambatan Penyandaran Kapal Di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya”**

Penulis berharap dapat menganalisis penyebab keterlambatan penyandaran kapal di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya serta menganalisis cara mengatasi keterlambatan penyandaran kapal di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Dalam penelitian ini penulis memiliki batasan masalah yaitu dititikberatkan pada penyandaran kapal yang diageni PT. Samudera Agencies Indonesia di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya khususnya Terminal Internasional Jamrud Utara. Kapal – kapal yang akan dibahas dalam penelitian ini dikhususkan pada kapal – kapal asing (*Ocean Going*). Jenis kapalnya adalah kapal *general cargo*.

2. TINJAUAN PUSTAKA

Analisis

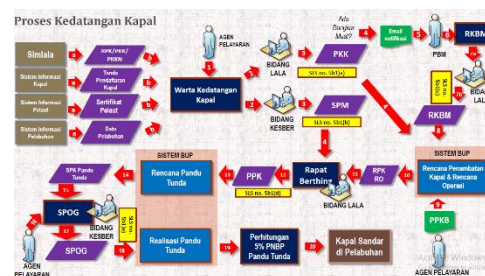
Analisis adalah suatu usaha mengamati sesuatu atau suatu objek secara rinci dengan menguraikan bagian-bagian atau komponen penyusunnya untuk diteliti lebih lanjut. Analisis berasal dari bahasa kuno yaitu analus yang berarti pembebasan, analisis terbentuk dari dua suku kata yaitu “ana” yang berarti kembali dan “luain” yang berarti pembebasan atau menguraikan. (Ibrahim, 2013)

Keterlambatan

Keterlambatan adalah waktu pelaksanaan yang tidak digunakan sesuai rencana kegiatan, sehingga mengakibatkan tertundanya satu atau lebih kegiatan berikutnya atau penyelesaiannya tidak sesuai jadwal yang direncanakan (Ervianto, 2004)

Proses Penyandaran

Proses sandar kapal adalah suatu rangkaian atau tata cara urutan merapatkan kapal ke dermaga dengan maksud untuk melakukan aktivitas di dermaga seperti melakukan kegiatan mengisi bahan bakar untuk kapal, pengisian air minum dan air bersih, bongkar ataupun muat.



(Laut, 2020)

Alur proses penyandaran kapal berdasarkan regulator atau instansi pemerintahan dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Agen Pelayaran melaporkan warta kedatangan kapal melalui Inaportnet untuk penetapan PKK (Persetujuan Kedatangan Kapal) oleh Otoritas pelabuhan dan SPM (Surat Persetujuan Masuk) oleh Syahbandar. Dengan batas maksimal 2 x 24 jam.
2. PKK digunakan sebagai penunjukan PBM (Perusahaan Bongkar Muat) guna diterbitkan RKBM (Rencana Kegiatan Bongkar Muat).
3. RKBM diverifikasi oleh Otoritas Pelabuhan selanjutnya diteruskan melalui aplikasi Phinisi milik Pelindo.
4. Selanjutnya BUP menerbitkan RPK-RO (Rencana Penambatan Kapal dan Rencana Operasi)
5. Otoritas Pelabuhan menerima RPK-RO sebagai bahan penetapan penambatan kapal (rapat berthing).
6. Melalui Inaportnet Otoritas Pelabuhan menetapkan PPK (Persetujuan Penyandaran Kapal) dan Kependuan menetapkan SPK Pandu (Surat Perintah Kerja).
7. Setelah adanya SPK Pandu, Syahbandar menetapkan SPOG (Surat Perintah Olah Gerak) melalui Inaportnet. Setelah itu kapal dapat sandar.

Kapal

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, definisi kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, dan energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang dapat berpindah-pindah. (Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, 2008)

Pelabuhan

Pelabuhan memiliki memiliki kolam yang disebut sebagai kolam sandar yang berfungsi bagi kapal untuk sandar dan bertambat, tempat untuk boarding penumpang, bongkar muat barang serta tempat penyimpanan muatan sementara waktu. Pelabuhan mempunyai peranan yaitu sebagai sarana untuk terlaksananya transportasi perdagangan internasional dari daerah penyangga dan sebagai mata rantai yang penting dalam perputaran roda pergangan dan ekonomi serta pengembangan sector industri. (Dahri & Yudianto, 2023)

Pelabuhan Jamrud

Pelabuhan Jamrud merupakan bagian dari area Pelabuhan Tanjung Perak. Pengelolaan pelabuhan ini berada di bawah PT Pelindo Multi Terminal, anak usaha dari BUMN Pelindo. Berdasarkan laman resmi Pelindo Multi Terminal, Pelabuhan Jamrud adalah terminal kargo umum dan curah kering yang masih berada di area Pelabuhan Tanjung Perak. Pelabuhan Jamrud Surabaya memiliki tiga dermaga yang meliputi Jamrud Utara dan Jamrud Barat yang dipakai untuk kargo umum dan curah kering internasional. Sementara untuk terminal ketiga yakni Pelabuhan Jamrud Selatan untuk pelayanan general kargo peti kemas domestik. (*Pelabuhan Jamrud*, t.t.)

Keagenan

Keagenan adalah hubungan yang mengikat secara hukum yang timbul ketika dua pihak mengadakan perjanjian yang mana salah satu pihak disebut sebagai “pemilik”. Pada prinsipnya pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya sehubungan dengan kewenangan yang diberikan kepadanya. Jenis keagenan kapal, yaitu agen umum dan sub agen atau agen. (Ayu Johanda Putri & Rahayu, 2022)

Clearance In

Perizinan kepelabuhanan adalah proses pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar terhadap kapal yang tiba di suatu pelabuhan untuk memastikan bahwa kapal, awak navigasi, dan muatannya memenuhi persyaratan teknis dan administratif untuk keselamatan

pengangkutan dan perlindungan lingkungan laut. Izin pelabuhan diperlukan untuk setiap pelayaran kapal. Dikeluarkan oleh Syahbandar setelah kapal memenuhi persyaratan kelaikan laut dan kewajiban lainnya. (Dirhamsyah, 2021)

3. METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian

Penelitian yang dihasilkan penulis menggunakan jenis penelitian deskriptif kualitatif. Ini merupakan penelitian tentang riset yang bersifat deskriptif dan biasanya menggunakan analisis data. Metode penelitian kualitatif didasarkan pada pengumpulan data melalui observasi langsung dengan survei di lokasi penelitian, serta wawancara langsung dengan narasumber.

Lokasi Penelitian

Adapun dilakukannya tempat penelitian tentang Analisis Keterlambatan Penyandaran Kapal Di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dimana study kasus diambil pada Dermaga Jamrud Utara Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dan PT Samudera Agencies Indonesia yang menjadi tempat praktek darat (prada) dari peneliti selama kurang lebih 1 tahun.

Jenis dan Sumber Data

1. Data Primer

Data primer adalah sumber data yang meneruskan data langsung kepada pengumpul data. Data dikumpulkan oleh peneliti sendiri langsung dari sumber pertama atau tempat objek penelitian dilakukan. Peneliti menggunakan hasil wawancara dengan responden mengenai topik penelitian sebagai data primer (Sugiyono, 2017). Peneliti mendapatkan data primer ini melalui wawancara, dan observasi langsung ke narasumber.

2. Data Sekunder

Data sekunder yaitu sumber data yang tidak membagikan langsung data kepada pengumpul data, misalnya melalui orang lain atau lewat dokumen. Data ini dapat ditemukan dengan cepat. Data ini diperoleh dari dokumentasi. Data dokumentasi yang penulis sertakan dalam penelitian ini adalah *Vessel Report* dan *Performance Report*.

Teknik Pengumpulan Data

Adapun metode pengumpulan data yang penulis gunakan yaitu :

1. Teknik Wawancara

Wawancara menurut Sugiyono menyatakan bahwa “Wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data jika peneliti ingin melakukan studi pendahuluan untuk menemukan permasalahan yang harus diteliti, serta juga apabila peneliti ingin mengetahui hal-hal dari responden yang lebih mendalam”.(Sugiyono, 2018). Wawancara yang penulis ambil menggunakan tipe wawancara Semi terstruktur yaitu penyelidikan memiliki seperangkat pertanyaan pada daftar wawancara, tapi wawancara akan dipandu oleh daftar tersebut, bukan didikte. Wawancara merupakan teknik pengumpulan data yang digunakan penulis untuk berkomunikasi dan mengajukan pertanyaan, terhadap pihak-pihak yang memahami tentang permasalahan yang diangkat. Data ini berasal langsung dari sumbernya, penulis menggunakan data tersebut Ketika membahas permasalahan yang dihadapi, metode mengharuskan penulis melakukan wawancara langsung dengan instansi terkait dan tim operasional agen Pelayaran yang bertanggungjawab terhadap kapal yang berlabuh. Dalam hal ini permasalahan biasa terjadi di pelabuhan – pelabuhan, sehingga data yang diperoleh akan lebih praktis dan objektif.

Dalam hal ini narasumber (stakeholder instansi terkait dan tim operasional pada keagenan kapal) akan memberikan jawaban berdasarkan pada pengalaman – pengalaman dalam bekerja melakukan penyadaran kapal di pelabuhan. (Aini dkk., 2021)

2. Teknik Observasi

Menurut Sugiyono observasi merupakan teknik pengumpulan data yang mempunyai ciri yang spesifik bila dibandingkan dengan teknik yang lain. Observasi adalah pencarian data dengan jelas pengamatan peristiwa secara langsung maupun tidak langsung yang pernah penulis

alami selama praktik pada divisi operasional keagenan kapal. Tujuan dari observasi ini adalah untuk mendapatkan data primer dan sekunder. (Sugiyono, 2018). Pada penelitian ini observasi diambil berdasarkan pengamatan langsung yang dilakukan penulis saat proses penyandaran kapal di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

3. Teknik Dokumentasi

Menurut Sugiyono dokumentasi adalah suatu cara yang digunakan untuk memperoleh data dan informasi dalam bentuk buku, arsip, dokumen, tulisan angka dan gambar yang berupa laporan serta keterangan yang dapat mendukung penelitian. Dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen bisa berbentuk tulisan, gambar atau karya – karya monumental dari seseorang. (Sugiyono, 2018).

Teknik Analisis Data

1. Pengumpulan Data

Pengumpulan data adalah mencari, mencatat, dan mengumpulkan semua secara objektif dan apa adanya sesuai dengan hasil observasi dan wawancara di lapangan yaitu pencatatan data dan berbagai bentuk data yang ada di lapangan. Instrumen pengumpulan data adalah alat bantu yang dipilih dan digunakan oleh peneliti dalam kegiatannya mengumpulkan data agar kegiatan tersebut menjadi sistematis dan dipermudah olehnya. Instrumen pengumpulan data adalah cara-cara yang dapat digunakan oleh peneliti untuk mengumpulkan data. Instrumen sebagai alat bantu dalam menggunakan metode pengumpulan data merupakan sarana yang dapat diwujudkan dalam benda, misalnya angket, perangkat tes, pedoman wawancara, pedoman observasi, skala dan sebagainya. Instrumen penelitian merupakan sesuatu yang amat penting dan strategi kedudukannya didalam keseluruhan kegiatan penelitian. Dengan instrumen akan diperoleh data yang merupakan bahan penting untuk menjawab permasalahan, mencari sesuatu yang akan digunakan untuk mencapai tujuan. Pengumpulan data dilakukan untuk memperoleh informasi yang dibutuhkan dalam rangka mencapai tujuan penelitian. (Fiantika dkk., 2022)

2. Reduksi Data

Reduksi data adalah proses menyederhanakan, merangkum, memilih yang paling penting, mengkategorikan, dan memfokuskan pada apa yang penting dalam topik dan pola yang sama. Data yang direduksi lebih deskriptif dan memudahkan peneliti dalam melakukan pengumpulan data pada tahap berikutnya. (Fiantika dkk., 2022)

Melakukan reduksi data dapat diartikan sebagai upaya merangkum dan memilih hal-hal pokok serta memfokuskan diri pada data yang relevan dengan permasalahan yang dikaji. Pada kenyataannya, data temuan di lapangan bias sangat beragam dan heterogen, sehingga perlu dilakukan pemilahan dan penyusunan secara sistematis agar diperoleh data yang dibutuhkan.

3. Penyajian Data

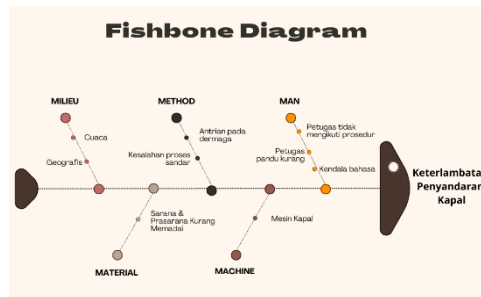
Setelah data di reduksi, tahap berikutnya adalah melakukan display atau penyajian data sehingga temuan dapat digambarkan secara utuh, menyeluruh, sehingga bagian-bagian pokoknya terlihat jelas untuk memudahkan pemaknaan. Penyajian data dalam penelitian kualitatif dapat berupa ringkasan singkat, diagram, hubungan antar kategori, flowchart, dan sebagainya. Dalam penelitian kualitatif, data sering disajikan dalam bentuk teks naratif dan dapat berupa grafik, matriks, diagram, dan lain-lain. (Fiantika dkk., 2022) Dalam penelitian ini, penulis menggunakan Teknik analisis data Analisa Fishbone Diagram. Diagram tulang ikan atau fishbone diagram adalah salah satu metode untuk menganalisa penyebab dari sebuah masalah atau kondisi. Sering juga diagram ini disebut dengan diagram sebab-akibat atau cause effect diagram. Penemunya adalah Professor Kaoru Ishikawa, seorang ilmuwan Jepang yang juga alumni teknik kimia Universitas Tokyo, pada tahun 1943. Sehingga sering juga disebut dengan diagram Ishikawa. Fishbone Diagram atau Cause and Effect (Kusnadi, 2011).

Diagram ini dipergunakan untuk :

1. Mengidentifikasi akar penyebab dari suatu permasalahan.
2. Mendapatkan ide-ide yang dapat memberikan solusi untuk pemecahan suatu masalah.
3. Membantu dalam pencarian dan penyelidikan fakta lebih lanjut.

Langkah – Langkah dalam menyusun diagram fishbone adalah :

1. Menyepakati pernyataan permasalahan
2. Mengidentifikasi kategori dari setiap permasalahan
3. Menemukan sebab – sebab potensial dengan cara brainstorming
4. Mengkaji dan menyepakati sebab – sebab yang paling memungkinkan



Kesimpulan

Tahapan berikutnya dari analisis data adalah penarikan kesimpulan. Berdasarkan reduksi dan *display* data temuan penelitian, peneliti dapat menarik kesimpulan. Penarikan kesimpulan dalam penelitian kualitatif, pada dasarnya masih bersifat sementara, karena data hasil temuan harus di verifikasi dan dicek keabsahannya melalui berbagai teknik. Verifikasi yang dilakukan bertujuan untuk mempertajam pemaknaan temuan, sehingga diperoleh kesimpulan yang benar- benar menggambarkan realita.

I. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Berikut ini adalah hasil dan analisis penelitian yang dilakukan oleh penulis dengan judul “Analisis Keterlambatan Penyandaran kapal Di Pelabuhan tanjong Perak Surabaya”

Gambaran Umum dan Lokasi Penelitian

Untuk memudahkan dalam menganalisa data penulisan, maka penulis menyajikan data-data penulisan mengenai gambaran umum dari PT. Samudera Agencies Indonesia tempat penulis melaksanakan praktek darat (prada) selama 12 bulan, terhitung mulai tanggal 1 Agustus 2022 sampai tanggal 1 Agustus 2023. Dalam penelitian di perusahaan, penulis dibantu oleh seluruh divisi operasional Samudera Agencies Indonesia cabang Surabaya. Perusahaan ini bergerak dibidang keagenan kapal dibawah bendera Samudera Indonesia. Selain itu penulis juga mencantumkan gambaran umum terkait dermaga Jamrud Utara Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya tempat kapal – kapal asing yang diageni PT. Samudera Agencies Indonesia sandar.

Hasil Penelitian

1. Penyajian Data

a) Wawancara

Hasil penelitian ini penulis ambil dari wawancara terhadap 3 narasumber, yakni perwakilan Pelindo Multi Terminal Jamrud, Kepanduan Tanjung Perak Surabaya, dan staff operasional PT Samudera Agencies Indonesia. Wawancara penulis laksanakan selama praktek darat dengan topik keterlambatan penyandaran kapal di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

b) Observasi

Selama kurun waktu 2023 – 2024 terdapat beberapa kapal yang diageni PT Samudera Agencies Indonesia yang mengalami keterlambatan penyandaran. Kapal – kapal tersebut sandar

di dermaga Internasional Jamrud utara. Kapal tersebut mengalami keterlambatan penyandaran diakibatkan beberapa faktor yang berbeda.

c) Dokumentasi

Penulis menyertakan dokumentasi dari beberapa kapal yang mengalami keterlambatan serta dokumen yang menjelaskan laporan kedatangan dan sandar kapal secara fakta sesuai keadaan dilapangan. Dokumentasi juga memuat data beberapa kapal lainnya selama beberapa bulan disertai keterangan waktu tiba dan sandar kapal secara aktual.

Berdasarkan hasil pengumpulan data di atas, penulis memperoleh data yang beragam dan bervariasi, maka dari itu penulis menyajikan data sebagai berikut :

1. Standar Operasional Prosedur

Pada setiap instansi telah menerapkan standar operasional prosedur masing – masing. Standar operasional prosedur tersebut secara umum dan diketahui seluruh instansi terkait yang berhubungan dalam proses penyandaran kapal, baik SOP yang ada pada Pelindo, Kepanduan, maupun pada perusahaan Pelayaran.

2. Faktor keterlambatan yang sering terjadi

Keterlambatan yang sering terjadi diakibatkan beberapa hal yaitu antrian pada dermaga, ketersediaan pandu dan tunda, fasilitas yang kurang memadai, serta pengaruh cuaca. Selain itu, terdapat beberapa hal yang menyebabkan keterlambatan namun masih jarang terjadi, yaitu terkait kondisi kapal dan keterlambatan dokumen. Beberapa hal tersebut juga didukung adanya pengamatan langsung oleh penulis selama penulis melaksanakan praktek darat.

3. Kinerja staf operasional

Pada setiap instansi memiliki staf operasional yang sudah berpengalaman pada bidangnya. Staf operasional telah dibekali pelatihan sehingga kesalahan sangat minim terjadi. Kesalahan yang pernah terjadi seperti kesalahan memasukan data.

4. Dokumentasi penyandaran

Pada saat penyandaran tim operasional melakukan pencatatan waktu maupun pengambilan foto – foto sebagai bukti yang akan dijadikan laporan kepada seluruh instansi dan pihak – pihak terkait. Hal ini dimaksudkan agar seluruh pihak dapat mengetahui alur proses penyandaran. Dokumentasi penyandaran yang penulis peroleh berupa Statement Of Fact, berthing report, dan performansi kapal.

2. Analisis Data

a. Analisis data wawancara

Berdasarkan hasil wawancara kepada narasumber didapatkan data atau informasi sebagai berikut :

1) Standar operasional prosedur penyandaran

Standar operasional prosedur pada instansi terkait penyandaran telah diketahui seluruh pihak yang terlibat dalam proses penyandaran kapal pada dermaga Internasional Jamrud Utara. Standar operasional prosedur diberlakukan guna dapat mengatur alur proses pelaporan hingga kapal bersandar berjalan dengan lancar.

2) Penyebab keterlambatan

Penyebab keterlambatan yang sering terjadi yaitu terkait fasilitas yang kurang memadai, cuaca, pelayanan pandu tunda, serta antrian Panjang pada dermaga. Selain itu terkait human error termasuk dalam kategori jarang terjadi.

b. Analisis data observasi

Berdasarkan hasil observasi langsung yang penulis laksanakan pada saat praktek darat, diperoleh data berupa terjadinya beberapa kasus keterlambatan penyandaran pada kapal – kapal yang diageni oleh PT Samudera Agencies Indonesia pada dermaga Internasional Jamrud Utara. Keterlambatan yang terjadi disebabkan beberapa hal yaitu, keterlambatan pengurusan dokumen, pengaruh cuaca, dan antrian pada dermaga Jamrud Utara.

c. Analisis data dokumentasi

Penulis memperoleh data dokumentasi pada saat melaksanakan praktek darat, data yang diperoleh sebagai berikut :

1) Dokumentasi kapal sandar

Pada setiap kapal sandar tim operasional akan melakukan dokumentasi. Dokumentasi ini dimaksudkan sebagai bukti dalam laporan kedatangan kapal kepada pihak – pihak terkait.

2) *Statement Of Fact*

Statement Of Fact adalah laporan kegiatan kapal berdasarkan waktu mulai dari kapal tiba di zona labuh hingga kapal berangkat. Laporan ini digunakan sebagai laporan resmi kepada pemilik kapal, pemilik barang, dan pihak terkait lainnya. Laporan ini dikirimkan setelah kegiatan kapal pada suatu pelabuhan selesai dan mendapat tandatangan nahkoda kapal dan perwakilan perusahaan pelayaran. Laporan ini berdasarkan kondisi yang fakta di lapangan.

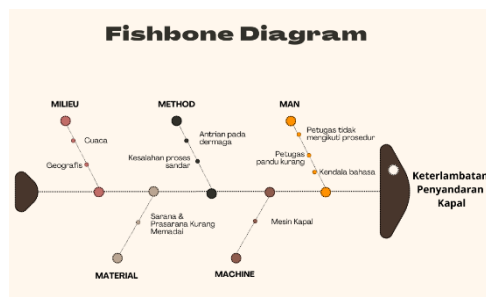
3) Laporan kedatangan dan sandar kapal

Laporan kedatangan dan sandar kapal berisi waktu kapal tiba hingga kapal bersandar di pelabuhan. Laporan ini dikirimkan pihak perusahaan pelayaran setelah kapal sandar kepada pemilik kapal, pemilik barang, dan pihak yang terkait melalui email.

4) Performansi *breakbulk*

Performansi *breakbulk* adalah laporan waktu tiba dan waktu berangkat serta jumlah kapal yang bersandar pada periode tertentu. Laporan ini digunakan sebagai bahan evaluasi pada saat rapat kinerja perusahaan.

Berdasarkan analisa data wawancara, observasi, dan dokumentasi serta telah dilaksanakan tahapan penyusunan diagram fishbone, meliputi Menyepakati pernyataan permasalahan, mengidentifikasi kategori dari setiap permasalahan, menemukan sebab – sebab potensial dengan cara brainstorming, mengkaji dan menyepakati sebab – sebab yang paling memungkinkan. Maka dapat dituangkan pada diagram *fishbone*.



Berdasarkan diagram *fishbone* penulis melaksanakan diskusi bersama pembimbing dan narasumber disepakati sebab – sebab yang paling memungkinkan menyebabkan keterlambatan penyandaran kapal di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

Kemungkinan Permasalahan	Diskusi (hal yang dilakukan)	Masalah ?
Man		
Petugas tidak mengikuti prosedur	Sudah adanya pelatihan	✗
Jumlah petugas pandu kurang	Jumlah petugas tidak sebanding dengan padatnya kunjungan kapal	✓
Terjadi kendala Bahasa	Pelatihan sejak sebelum kru naik ke kapal	✗
Machine		
Masalah pada mesin kapal	Tidak semua kapal dalam kondisi baik	✓
Method		
Antrian pada dermaga	Penerapan <i>first come first service</i>	✓
Kesalahan proses sandar	Sudah adanya standar operasional prosedur setiap instansi	✗
Material		
Sarana dan prasarana kurang	Fasilitas masih kurang memadai	✓
Milieu		
Cuaca	Masih sulit diprediksi dan tidak bisa dihindari	✓

Didapatkan hasil diskusi terkait sebab paling memungkinkan. Terdapat 5 sebab paling potensial penyebab keterlambatan penyandaran kapal di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

Pembahasan

Berdasarkan hasil penelitian penulis melakukan pembahasan dengan *route cause* analisis dari *fishbone* diagram penulis menjabarkan tentang analisis penyebab keterlambatan kapal di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

A. Keterlambatan penyandaran kapal terjadi disebabkan beberapa faktor, yaitu :

1. *Material*, faktor material adalah hal – hal yang berhubungan dengan fasilitas sarana dan prasarana yang terdapat pada dermaga maupun yang berhubungan dengan instansi terkait dalam hal ini instansi kepanduan. Berdasarkan analisis penulis kurangnya sarana dan prasarana yang memadai di dermaga Jamrud utara seperti :

- Kapasitas draft kapal
Kapal yang dapat sandar hanya yang memiliki draft maksimal 9.5, lebih dari itu harus menunggu air laut pasang agar kapal tidak karam dan tidak dapat sandar pada dermaga Jamrud utara sisi tengah (terdapat gundukan dibawah air).
- Panjang dermaga
Panjang dermaga hanya dapat menampung 3 hingga 4 kapal kargo saja. Pada saat terdapat kapal prioritas (kapal pesiar dan kapal perang negara lain) sandar, dermaga Jamrud utara sisi timur harus dikosongkan untuk kapal – kapal tersebut. Hal ini menyebabkan antrian kapal yang cukup panjang.
- Kurangnya jumlah tug assist dan motor pandu (MP)

Fasilitas tug assist dan motor pandu (MP) yang terbatas menyebabkan antrian pandu naik ke atas kapal, sehingga kapal – kapal harus menunggu untuk proses olah gerak.

2. *Machine*, machine merupakan penyebab keterlambatan yang hubungannya dengan alat atau mesin. Hal yang termasuk dalam faktor machine adalah :

a) Mesin kapal

Mesin kapal merupakan hal yang krusial, saat terjadi kerusakan kapal tidak dapat beroperasi dengan baik. Kinerja mesin kapal berpengaruh dengan kecepatan laju kapal sehingga dapat menjadi penyebab keterlambatan sandar kapal apabila terjadi kerusakan.

3. *Milieu*, milieu atau faktor lingkungan merupakan faktor first mayor yang tidak dapat diprediksi karena kondisi alam. Hal – hal yang termasuk dalam faktor lingkungan adalah :

a) Cuaca

Cuaca mempengaruhi keterlambatan penyandaran seperti adanya hujan, kecepatan angin, ketinggian gelombang laut yang mempengaruhi kondisi dermaga. Saat cuaca buruk terjadi sandar kapal tidak dapat dilakukan mempertimbangkan resiko keselamatan, sehingga kapal harus menunggu cuaca membaik, hal inilah yang dapat menyebabkan keterlambatan sandar kapal.

b) Geografis (Zona labuh jauh)

Faktor geografis dalam hal ini zona labuh Jamuang terletak cukup jauh dari dermaga Jamrud utara, kurang lebih 12 mil. Waktu tempuh kapal masuk alur Pelayaran barat Surabaya hingga Pelabuhan Tanjung Perak adalah 2 jam 30 menit sampai 3 jam. Hal ini menyebabkan mobilitas keluar masuk alur Pelayaran barat Surabaya (APBS) membutuhkan waktu yang lama. Pengaruh dari kepadatan Alur Pelayaran Barat Surabaya mempengaruhi olah gerak kapal (manuver kapal) hal ini berhubungan dengan kecepatan laju kapal sehingga mempengaruhi waktu sandar dan dapat berakibat keterlambatan.

4. *Method*, method atau metode yang menyebabkan keterlambatan sandar yang hubungannya dengan prosedur pelaksanaan. Hal – hal yang termasuk dalam faktor metode adalah :

a) Antrian pada dermaga

Pada dermaga Jamrud utara menerapkan prinsip *first come first service*, sehingga kapal – kapal yang pertama datang dapat sandar terlebih dahulu. Namun waktu bongkar muat setiap kapal berbeda sehingga menyebabkan antrian panjang. Selain itu adanya kapal – kapal prioritas seperti kapal perang negara lain dan kapal pesiar menyebabkan dermaga terpakai, sehingga menambah antrian kapal.

5. *Man*, man atau manusia seringkali menjadi sebab terjadinya keterlambatan penyandaran kapal. Hal – hal yang termasuk dalam faktor manusia adalah :

a) Jumlah petugas pandu terbatas

Petugas pandu yang ada pada wilayah kerja Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya jumlahnya tidak sebanding dengan jumlah kapal – kapal yang berkunjung dan harus dilayani. Hal ini menyebabkan waktu tunggu pandu semakin lama dan dapat mempengaruhi keterlambatan penyandaran kapal.

B. Berdasarkan analisis penyebab keterlambatan kapal penulis memberikan solusi berupa cara mengatasi keterlambatan kapal, yaitu :

1. Pemindahan lokasi sandar

Pemindahan lokasi sandar dengan memperhatikan beberapa persyaratan seperti pemilihan dermaga yang sesuai dengan muatan kapal dan kondisi kapal, persetujuan dari *principal* dan *consignee*, serta perizinan dari instansi terkait. Beberapa dermaga di wilayah Surabaya dan sekitarnya yang dapat digunakan untuk sandar kapal kargo curah internasional, yaitu :

a) Dermaga JIPE Gresik

Dermaga JIPE termasuk dalam dermaga Internasional. Lokasi dermaga JIPE cukup

jauh dari Surabaya yaitu di wilayah Gresik. Dermaga JIPE tidak memiliki crane di dermaga, sehingga kapal yang dapat sandar pada dermaga JIPE harus memiliki crane kapal yang berfungsi dengan baik, selain itu dapat menggunakan crane milik perusahaan bongkar muat sendiri.

b) Dermaga Maspion

Dermaga Maspion berlokasi di Gresik, berada di Kawasan industri Maspion. Dermaga Maspion dapat melakukan kegiatan bongkar muat cargo Internasional karena berada dalam Kawasan pabean. Dermaga Maspion dapat menjadi pilihan apabila dermaga Jamrud utara memiliki antrian yang panjang.

2. Penggunaan VTS dalam pemanduan

Penggunaan VTS (Vessel Traffic Service) dalam proses pemanduan akan memudahkan kerja pandu. Pemanduan kapal dilakukan melalui radio pantai. Sistem ini disebut E-Pilot atau elektronik pilot. Melihat posisi geografis Pelabuhan Tanjung Perak yang jauh dari zona labuh, sistem ini cocok diterapkan.

3. Konvoi Pemanduan

Konvoi pemanduan dilakukan dengan memandu 2 sampai 3 kapal secara bersama – sama. Proses konvoi pemanduan dilakukan dengan cara pandu naik pada salah satu kapal lalu diikuti kapal lain dibelakangnya. Cara ini akan mempercepat kapal untuk sandar karena tidak akan menambah waiting time kapal.

4. Dispensasi pandu

Dispensasi pandu dapat dilakukan apabila nahkoda telah sering masuk ke Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dan dirasa hafal dengan kondisi Alur Pelayaran Barat Surabaya. Dispensasi pandu dapat diajukan ke syahbandar.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan pada bab – bab yang telah diuraikan diatas penulis menarik kesimpulan sebagai berikut :

Keterlambatan penyandaran pada dermaga Jamrud Utara Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya disebabkan oleh beberapa hal yaitu masih kurangnya jumlah petugas pandu dalam melayani kapal - kapal, terjadinya masalah pada mesin kapal yang mempengaruhi laju kapal, antrian pada dermaga yang cukup padat, sarana dan prasarana baik pada dermaga maupun fasilitas pendukung lainnya yang masih kurang memadai, faktor cuaca, dan faktor geografis yakni jarak zona labuh yang cukup jauh.

Berdasarkan pembahasan diatas berikut adalah cara yang dapat mengatasi keterlambatan penyandaran kapal di dermaga Jamrud Utara Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya yaitu dengan pemindahan lokasi sandar di dermaga lain sesuai spesifikasi dan persyaratan yang berlaku dan memperoleh persetujuan dari berbagai pihak terkait, penggunaan sistem E-Pilot, menerapkan konvoi pemanduan dan disepnsasi pandu bagi nahkoda yang sudah hafal Alur Pelayaran Barat Surabaya.

Saran

Berdasarkan pembahasan diatas penulis memberikan beberapa saran yaitu sebagai berikut :

1. Perlu adanya koordinasi secara terus menerus antar instansi dan badan usaha terkait di lingkungan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dan adanya perbaikan sarana dan prasarana baik di dermaga maupun pada infrastruktur lainnya.
2. Menambah inovasi baru dengan memanfaatkan teknologi modern dalam meningkatkan pelayanan kepelabuhanan.

DAFTAR PUSTAKA

- Aini, R., Sianturi, I., & Nofandi, F. (2021). Penerapan Inaportnet dalam Proses Pelayanan Penyandaran Kapal: Studi Kasus. *Dinamika Bahari*, 2(1), 1–5. <https://doi.org/10.46484/db.v2i1.264>
- Ayu Johanda Putri, I., & Rahayu, T. (2022). Kualitas Pelayanan Jasa Keagenan Kapal Pada Perusahaan Pelayaran. *Jurnal 7 Samudra*, 7(1). <https://doi.org/10.54992/7samudra.v7i1.79>
- Dahri, M. D., & Yudianto, P. Y. Y. (2023). Peranan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) PT. Pelindo III Dalam Rangka Mewujudkan Green & Smart Operasioal Pelabuhan di Terminal Teluk Lamong Surabaya. *Jurnal 7 Samudra*, 8(1). <https://doi.org/10.54992/7samudra.v8i1.143>
- Dirhamsyah. (2021). *Penanganan Clearance In Dan Clearance Out Kapal Berbendera Asing Dengan Sistem Inaportnet Pada PT. Usdaseroja Jaya Cabang Dumai*. 10.
- Ervianto, W. I. (2004). *Teori-Aplikasi Manajemen Proyek Konstruksi*. Andi.
- Fiantika, F. R., Wassil, M., & Jumiyati, S. (2022). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. PT. Global Eksekutif Teknologi.
- Ibrahim, A. (2013). *Metode Penelitian Kualitatif*. Alfabeta.
- Kusnadi, E. (2011, Desember). Fishbone Diagram dan Langkah-Langkah Pembuatannya. *Blog Eris*. <https://eriskusnadi.com/2011/12/24/fishbone-diagram-dan-langkah-langkah-pembuatannya/>
- Laut, D. L. L. dan A. (2020). *Buku Manual Tahapan registrasi Pengguna Aplikasi INAPORTNET*. <https://idoc.pub/documents/registrasi-aplikasi-inaportnet-1pdf-vlr9xrejpgxlz>
- Pelabuhan Jamrud*. (t.t.). Diambil 6 Februari 2024, dari <https://pelindomultiterminal.co.id/portfolio/cabang-panjang-lampung>
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (2008). <https://peraturan.bpk.go.id/Details/39060>