

**ANALISIS PENYEBAB KETERLAMBATAN KEBERANGKATAN KAPAL DI  
TABONEO ANCHORAGE BANJARMASIN**

**Muhammad Daffa Satria Ramadhan, Rizqi Aini Rakhman, S.S.T.Pel, M.M.Tr.,  
Anak Agung I. Sri Wahyuni, M.Sda, Dr. Trisnowati Rahayu, M.AP**  
D-IV Transportasi Laut, Politeknik Pelayaran Surabaya  
[muhammaddaffasatriaramadhan@gmail.com](mailto:muhammaddaffasatriaramadhan@gmail.com)

**Abstract (English)**

This research aims to analyze the causes of delays in ship departures in the maritime industry and their impact on shipping operations. Ship delays are a significant problem that can affect the efficiency and productivity of maritime logistics. This study uses qualitative methods through field observations, interviews and documentation. Factors causing delays in ship departure that were analyzed included damage to loading and unloading equipment, the length of the Clearance Out process, technical problems with the ship and the length of time waiting for the loading process. Apart from that, inefficient loading and unloading processes and congestion in berthing areas or ports also contribute significantly to delays. Efforts to overcome delays in ship departures include improving management and coordination, using technology, collaborating with stakeholders, maintaining and servicing ships. By implementing these steps, we can reduce delays in ship departures and increase operational efficiency. This study recommends the implementation of the latest technology in improving ship maintenance and optimizing loading and unloading procedures to reduce ship delays. These findings are expected to help the maritime industry in improving operational efficiency and reducing costs due to delays.

**Article History**

*Submitted: 8 September 2024  
Accepted: 17 September 2024  
Published: 18 September 2024*

**Key Words**

Delay in Ship Departure,  
Clearance Out, Fishbone  
Analysis.

**Abstrak (Indonesia)**

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis penyebab keterlambatan keberangkatan kapal dalam industri maritim dan dampaknya terhadap operasional pelayaran. Keterlambatan kapal merupakan salah satu masalah signifikan yang dapat mempengaruhi efisiensi dan produktivitas logistik maritim. Studi ini menggunakan metode kualitatif melalui observasi lapangan, wawancara dan dokumentasi. Faktor – faktor penyebab keterlambatan keberangkatan kapal yang dianalisis meliputi kerusakan pada alat bongkar muat, lamanya proses clearance out, masalah teknis pada kapal dan lamanya menunggu proses pemuatan. Selain itu, proses bongkar muat yang tidak efisien dan kepadatan di area berlabuh atau pelabuhan juga memberikan kontribusi yang signifikan terhadap keterlambatan. Upaya untuk mengatasi keterlambatan keberangkatan kapal yaitu peningkatan manajemen dan koordinasi, penggunaan teknologi, berkolaborasi dengan stakeholder, pemeliharaan dan perawatan kapal. Dengan menerapkan langkah – langkah tersebut, dapat mengurangi keterlambatan keberangkatan kapal dan meningkatkan efisiensi operasional. Studi ini merekomendasikan implementasi teknologi terbaru dalam peningkatan perawatan kapal serta optimalisasi prosedur bongkar muat untuk mengurangi keterlambatan kapal. Temuan ini diharapkan dapat membantu industri maritim dalam meningkatkan efisiensi operasional dan mengurangi biaya akibat keterlambatan.

**Sejarah Artikel**

*Submitted: 8 September 2024  
Accepted: 17 September 2024  
Published: 18 September 2024*

**Kata Kunci**

Keterlambatan  
Keberangkatan Kapal,  
Clearance Out, Fishbone  
Analysis.

## BAB I PENDAHULUAN

### A. LATAR BELAKANG

Transportasi laut sangat penting di Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia. Kapal membantu mengangkut orang dan barang antar pulau, mendukung penghidupan dan ekonomi masyarakat. Untuk operasinya berjalan lancar, kapal modern membutuhkan sumber daya manusia yang terlatih. Kelancaran ini dipengaruhi oleh kebijakan pemerintah, pelabuhan, dan pelanggan.

Berdasarkan data dari Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral Republik Indonesia (ESDM) pada bulan Januari 2024, total produksi batubara secara nasional mencapai 766,95 juta ton, sedangkan di Kalimantan sendiri mencapai 684,24 juta ton atau 89,3% dari jumlah produksi di Indonesia. Kalimantan Selatan memproduksi 122,71 juta ton atau 16% dari seluruh produksi batu bara di Kalimantan, sedangkan di Taboneo *Anchorage* Banjarmasin berkontribusi 10 - 20% dari Kalimantan Selatan. PT. Adhika Samudera Jaya cabang Banjarmasin menangani 19 kapal asing yang melakukan bongkar muat barubara di Taboneo *Anchorage* Banjarmasin.

Dibandingkan dengan bongkar muat di dermaga atau pelabuhan darat, aktivitas bongkar muat di pelabuhan laut yang dikenal sebagai *ship to ship* (STS) jauh lebih kompleks dan rumit. *Ship to ship* adalah kegiatan *transfer* barang atau orang dari satu kapal ke kapal lain tanpa menggunakan fasilitas pelabuhan. Kegiatan *ship to ship* sering dilakukan untuk barang - barang curah dengan volume besar, seperti batubara, nikel, dan bijih besi, karena alasan keamanan selama proses bongkar muat. Oleh karena itu, kegiatan *ship to ship* melibatkan banyak pihak atau instansi terkait, terutama dalam penanganan muatan ekspor atau impor.

Berdasarkan observasi di lapangan, terdapat kendala yang menghambat kegiatan bongkar muat batubara ke atas kapal. Kendala yang menghambat kegiatan bongkar muat ini adalah kerusakan *crane*, kurangnya komunikasi antara agen, TKBM dan *crew* kapal, dan ketidaksiapan *cargo* dari *shipper*. Sehingga dengan terhambatnya proses bongkar muat ini dapat menyebabkan keterlambatan pengurusan dokumen kapal (*Clearance Out*) oleh agen yang mengakibatkan keterlambatan keberangkatan kapal. Keterlambatan keberangkatan kapal ini menyebabkan konsekuensi finansial yang signifikan bagi berbagai pihak, antara lain adalah perusahaan bongkar muat mengalami penurunan produktivitas dan pendapatan, serta peningkatan biaya operasional. Operator kapal dibebani dengan biaya bahan bakar, makanan, dan akomodasi awak kapal yang terus berjalan, denda keterlambatan, dan penundaan pendapatan dari pengangkutan barang. Pengirim dan penerima barang pun tak luput dari kerugian, seperti keterlambatan penerimaan barang, penurunan nilai barang akibat kerusakan, dan kehilangan peluang pasar dan keuntungan. Berikut adalah beberapa kapal yang mengalami keterlambatan keberangkatan kapal yang disebabkan oleh lamanya *cargo* dari *shipper*, proses *clearance out*, kerusakan peralatan bongkar muat yaitu pada table 1.1.

Tabel 1.1 Kapal Yang Mengalami Keterlambatan Keberangkatan

NO	VESSELS NAME	PORT	QUANTITY	ETA	ETD
1	MV. VIET THUAN 80-02	TABONEO	73.500	11/02/2023	20/02/2023
2	MV. MEDI	TABONEO	57.100	18/02/2023	01/03/2023

	YOKOHAMA				
3	MV. VIET THUAN 80-02	TABONEO	73.500	27/04/2023	13/05/2023
4	MV. MEGHNA ROSE	TABONEO	54.430	13/07/2023	25/07/2023
5	MV. OCEAN AMBITIOUS	TABONEO	60.350	15/07/2023	23/07/2023

Sumber: Data PT. Adhika Samudera Jaya (Laporan Tahunan 2023)

Maka berdasarkan latar belakang diatas, pada Skripsi ini penulis tertarik untuk mengambil judul: **“ANALISIS PENYEBAB KETERLAMBATAN KEBERANGKATAN KAPAL DI TABONEO ANCHORAGE BANJARMASIN”**.

#### B. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang di atas dan pengalaman peneliti di perusahaan saat menjalani praktek darat di PT. Adhika Samudera Jaya cabang Banjarmasin untuk memenuhi kewajiban sebagai taruna Prodi D - IV Transportasi Laut, peneliti menemukan beberapa masalah. Berikut adalah rumusan masalah tersebut:

1. Apa yang menyebabkan keterlambatan keberangkatan kapal di Taboneo *Anchorage* Banjarmasin?
2. Bagaimana upaya untuk meminimalisir keterlambatan keberangkatan kapal di Taboneo *Anchorage* Banjarmasin?

#### C. BATASAN MASALAH

Peneliti ini telah menetapkan batasan atau ruang lingkup pada skripsi ini dengan membuat isi lebih mudah dipahami oleh pembaca. Terbatas pada menganalisa kapal - kapal asing yang diageni oleh PT. Adhika Samudera Jaya cabang Banjarmasin pada keterlambatan keberangkatan kapal di Taboneo *Anchorage* Banjarmasin.

#### D. TUJUAN PENELITIAN

Adapun tujuan di buatnya penulisan skripsi ini yaitu :

1. Untuk menganalisa penyebab keterlambatan keberangkatan kapal di Taboneo *Anchorage* Banjarmasin.
2. Untuk mengidentifikasi upaya yang dilakukan untuk meminimalisir keterlambatan keberangkatan kapal di Taboneo *Anchorage* Banjarmasin.

#### E. MANFAAT PENELITIAN

Berdasarkan penelitian latar belakang tersebut di atas, penulis mengungkapkan antisipasi mereka terhadap potensi manfaat yang dapat diperoleh dan terbukti bermanfaat bagi banyak pemangku kepentingan:

##### 1. Manfaat Teoritis

Dalam konteks teoritis, tujuannya adalah untuk meningkatkan perolehan pengetahuan di kalangan pembaca dan masyarakat luas, dalam menganalisa keterlambatan keberangkatan kapal yang dapat memberikan dampak bagi PT. Adhika Samudera Jaya cabang Banjarmasin sebagai *shipping agency*.

##### 2. Manfaat Praktis

Secara praktis, penelitian ini di harapkan bisa memberikan sumbang saran bagi perusahaan dan menjadi data tertulis mengenai kegiatan di perusahaan, yang dapat menjadi bahan informasi yang bermanfaat bagi perusahaan. Selain itu, pentingnya seorang agen agar bisa mengurangi atau meminimalisir pada saat kegiatan muat dan menghindari terjadinya keterlambatan keberangkatan kapal.

## BAB II TINJAUAN PUSTAKA

### A. PENELITIAN SEBELUMNYA

Tabel BAB 2.1 Review Penelitian Sebelumnya

NO	NAMA	JUDUL	HASIL	PERBEDAAN
1	Kevin Repagita S (2023)	Analisis Keterlambatan Waktu Berangkat Kapal KM. Sinabung	Berdasarkan analisis mendalam terhadap hasil penelitian beberapa faktor krusial yang berkontribusi terhadap permasalahan ini telah diidentifikasi. Faktor utama adalah kelebihan kapasitas penumpang yang memperlambat proses embarkasi dan debarkasi, terutama diakibatkan oleh akses yang terbatas dan keberadaan pedagang asongan serta buruh, yang menyempitkan ruang gerak. Kondisi cuaca yang tidak dapat diprediksi, seperti badai atau gelombang tinggi, juga menjadi faktor lain yang mengganggu jadwal keberangkatan kapal. Untuk mengatasi keterlambatan ini, dibutuhkan upaya bersama dari berbagai pihak.	Penelitian sebelumnya lebih fokus terhadap satu kapal yaitu KM. Sinabung yang merupakan kapal minyak. Penelitian tersebut bertujuan untuk mempelajari aspek spesifik terkait KM. Sinabung. Sedangkan penelitian yang penulis lakukan membahas tentang semua kapal pengangkut batubara yang terletak di pelabuhan Taboneo Anchorage Banjarmasin yang diageni PT. Adhika Samudera Jaya. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis secara menyeluruh kapal-kapal pengangkut batubara di pelabuhan tersebut.
2	Mufidatun Khasanah (2021)	ANALISIS TERLAMBATNYA KEBERANGKATAN MV. WARIH MAS DI PELABUHAN TANJUNG PRIOK	Faktor-faktor yang dapat menyebabkan keterlambatan keberangkatan MV. Warih Mas antara lain kurangnya komunikasi, kerusakan crane, menunggu muatan, dan masalah pada mesin kapal, dapat menimbulkan berbagai dampak sebagian, seperti	Penelitian terdahulu memfokuskan diri pada satu kapal, yaitu MV. Warih Mas, yang berlokasi di Pelabuhan Tanjung Priok. Penelitian tersebut bertujuan untuk mempelajari aspek – aspek spesifik yang berkaitan dengan MV. Warih Mas. Sementara itu, penelitian yang saya lakukan membahas tentang

			<p>keterlambatan kedatangan. Selain itu, penambahan biaya operasional, sebagian pemilik barang, dan perubahan jadwal yang telah dibuat sebelumnya juga merupakan faktor - faktor yang berkontribusi. Oleh karena itu, penting untuk meningkatkan komunikasi, menjaga kondisi <i>crane</i>, mengoptimalkan proses bongkar muat, dan memastikan kondisi mesin kapal agar keberangkatan MV. Warih Mas dapat berjalan sebagai dan tepat waktu.</p>	<p>seluruh kapal pengangkut batu bara yang berlokasi di Pelabuhan Taboneo <i>Anchorage</i> Banjarmasin dan diageni oleh PT. Adhika Samudera Jaya. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis secara menyeluruh kapal – kapal pengangkut batu bara.</p>
--	--	--	--	---

Sumber: Repagita (2023) dan Khasanah (2021)

Berdasarkan tabel 2.1 penelitian sebelumnya, maka didapatkan kesimpulan sebagai berikut:

1. Analisis mendalam terhadap data keberangkatan kapal telah dilakukan untuk mengungkap akar masalah keterlambatan yang sering terjadi. Studi kasus ini bertujuan untuk memberikan rekomendasi perbaikan guna meminimalisir penundaan keberangkatan kapal di masa mendatang.
2. Disarankan untuk meningkatkan koordinasi antara pihak pelabuhan, operator kapal, dan agen pelayaran. Selain itu, perlu dilakukan perawatan berkala terhadap peralatan bongkar muat dan penyempurnaan sistem pengelolaan dokumen untuk meminimalisir keterlambatan pengiriman.

## B. LANDASAN TEORI

### 1. Pengertian Keagenan

Berdasarkan Undang – Undang Nomor 17 tentang Pelayaran (2008), Agen Umum adalah Badan Usaha Milik Negara Pelayaran atau Badan Usaha Milik Negara yang khusus didirikan untuk menjalankan usaha keagenan kapal yang disewa oleh perusahaan pelayaran asing untuk mengelola kepentingan kapal selama berada di Indonesia. Agen umum memainkan peran penting dalam memfasilitasi perdagangan internasional dan logistik maritim.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 65 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal (2019), Usaha Keagenan Kapal merupakan kegiatan usaha untuk mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan laut asing dan nasional selama berada di Indonesia. Mereka bertindak sebagai jembatan penghubung antara kapal, perusahaan pelayaran, dan pelabuhan, memastikan kelancaran dan keamanan operasional kapal selama di perairan Indonesia.

## 2. Tugas *Shipping Agency*

Menurut Martin Stopford (2009), *shipping agency* merupakan perusahaan yang berperan sebagai perwakilan dari pemilik kapal atau perusahaan pelayaran di suatu pelabuhan. *Shipping agency* memiliki peran penting dalam menunjang kelancaran arus barang di pelabuhan. Dengan layanan yang disediakan, *shipping agency* membantu kapal dan pemilik *cargo* menghemat waktu dan biaya dalam proses pengiriman barang merupakan tujuan penting untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas. Hal ini dapat dicapai dengan penerapan berbagai strategi dan teknologi yang tepat, seperti penggunaan sistem manajemen transportasi yang canggih, optimalisasi rute pengiriman, dan pemanfaatan informasi teknologi.

Pelaksanaan tugas agen atau *shipping agency* dimulai dengan penunjukan kepada perusahaan pelayaran sebagai agen oleh pemilik atau operator kapal. Sebelum kapal tiba *principal* memberitahukan kedatangan kapalnya dan jumlah muatan yang perlu ditangani. Unit keagenan di kantor pusat sebagai *general agent* akan menunjuk cabang – cabang sebagai *port agent* dan muatan dari kapal *principal* (Edy Hidayat, dkk (2009). Agen mempunyai tugas mengurus semua kebutuhan kapal selama di pelabuhan atau sedang melakukan proses bongkar muat, hal tersebut dimaksudkan agar kapal selama melakukan proses bongkar muat berjalan dengan lancar dan tidak mengalami hambatan.

## 3. Tanggung Jawab Keagenan

Menurut Suwarno (2011), agen pelayaran memiliki beberapa tanggung jawab utama, yaitu:

### a. Layanan Operasional Kapal

Agen bertanggung jawab atas kelancaran operasi kapal selama di pelabuhan, termasuk koordinasi dengan otoritas pelabuhan, agen kapal lain, dan pihak terkait. Agen juga membantu memenuhi kebutuhan kapal, seperti penyediaan air, bahan bakar, dan makanan, serta membantu proses bongkar muat barang.

### b. Memonitor Perkembangan Muatan

Agen melacak dan memantau pergerakan muatan dari awal hingga akhir pengiriman, memberikan informasi terbaru kepada klien tentang status muatan, dan mengatasi hambatan yang mungkin terjadi selama proses pengiriman.

### c. Penanganan Terhadap Kapal dan Muatannya

Agen bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan kapal dan muatannya, mengurus dokumen dan izin yang diperlukan, serta menangani masalah yang mungkin terjadi, seperti kerusakan muatan atau keterlambatan pengiriman.

### d. Penyelesaian Terhadap *Claim*

Penyelesaian masalah *claim* mengacu pada proses menyelesaikan perselisihan atau tuntutan yang diajukan oleh pihak pengirim atau penerima barang terkait dengan kerusakan, kehilangan, atau keterlambatan barang selama proses pengiriman.

Dapat disimpulkan, keagenan kapal berperan penting dalam memastikan kelancaran dan keamanan proses pengiriman barang, serta membantu menyelesaikan masalah yang mungkin terjadi.



- a. Agen kapal menerbitkan berita keberangkatan kapal setelah kegiatan bongkar muat selesai dan menyampaikannya kepada pihak penyelenggara pelabuhan.
- b. Proses selanjutnya adalah pengesahan *crew list* kapal (LKK tidak dapat diproses sebelum disetujui oleh bagian kepelautan sehingga berakibat pada penundaan proses jasa labuh dan pandu).
- c. Agen kapal mengajukan permintaan pemindahan kapal dari tempat bongkar muat ke tempat tujuan akhir atau tempat bongkar muat berikutnya. Permintaan ini dilengkapi dengan *time sheet* serta permintaan pandu dan kapal tunda yang akan disetujui oleh Pelindo.
- d. Tahap selanjutnya adalah melaporkan kepada penyelenggara pelabuhan untuk membuat Laporan Keberangkatan Kapal (LKK).
- e. Setelah Laporan Keberangkatan Kapal (LKK) disetujui oleh penyelenggara pelabuhan, sistem simponi (Kemenkeu) akan secara otomatis menghasilkan kode *e-billing* sebagai dasar pembayaran Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) labuh kapal.
- f. Agen kapal mewakili pemilik kapal untuk menyelesaikan pembayaran jasa labuh menggunakan kode *e-billing* di *inaportnet*. Pembayaran ini memungkinkan penyelenggara pelabuhan untuk memproses Laporan Kedatangan Keberangkatan Kapal (LK3).
- g. Setelah LK3 dibuat, sistem secara otomatis akan memberikan akses dan memasukkan data ke penyelenggara pelabuhan.
- h. Pada saat yang sama, agen kapal mengajukan laporan kepada Pelindo selaku Badan Usaha Pelabuhan (BUP) untuk menentukan waktu keberangkatan dan menerbitkan Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) serta Surat Perintah Kerja (SPK) Pandu.
- i. Setelah LK3 disetujui, syahbandar bertanggung jawab untuk mengatur dan memeriksa kelaiklautan kapal sebelum menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).
- j. Terbitnya SPB menjadi syarat untuk menerbitkan Surat Persetujuan Kerja (SPK) Pandu dan Surat Persetujuan Olah Gerak (SPOG) dengan batas waktu 1 jam untuk SPK Pandu setelah publikasi SPB dan 1 jam untuk SPOG setelah SPK pandu diterbitkan.
- k. Jika SPB telah diterbitkan maka kapal dapat keluar dari pelabuhan. Setelah Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) diterbitkan maka agen langsung ke kapal dan mengembalikan dokumen – dokumen kapal serta menyerahkan *port clearance* kepada nakhoda kapal.

#### 5. Syahbandar

Berdasarkan Undang – Undang Nomor 17 tentang Pelayaran (2008) Pasal 207 Ayat 3, syahbandar merupakan pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri Perhubungan. Memiliki kewenangan tertinggi dalam menjalankan dan mengawasi ketentuan peraturan perundang – undangan. Tujuannya adalah untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Kantor Direktur Kepelabuhanan (UPT) merupakan unit kerja di lingkungan Departemen Perhubungan yang memiliki tanggung jawab langsung kepada Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal terkait. UPT dibentuk untuk melaksanakan tugas dan fungsi spesifik dalam bidang perhubungan sesuai dengan arahan yang diberikan oleh Menteri Perhubungan. Pelabuhan dan

Kelautan dan bertanggung jawab terhadap fungsi keamanan pelabuhan, pengawasan kapal, dan hukum pelaksanaan. Syahbandar mempunyai wewenang tertinggi untuk mengoordinasikan kegiatan bea cukai, imigrasi, karantina, dan kegiatan lembaga pemerintah lainnya di pelabuhan. Dengan memastikan semua peraturan dipatuhi, syahbandar membantu mencegah terjadinya kecelakaan laut dan melindungi lingkungan maritim.

#### 6. *Clearance Out*

*Clearance out* kapal merupakan kegiatan berlayarnya sebuah kapal yang sudah memiliki *port clearance* atau surat persetujuan berlayar. Pengertian *port clearance* berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar dan Persetujuan Kegiatan Kapal di Pelabuhan (2022), Surat Izin Pelabuhan (SPB) atau disebut juga dengan Surat Izin Berlayar (SPB) merupakan dokumen penting yang wajib dimiliki oleh setiap kapal yang hendak berlayar. Dokumen ini dikeluarkan oleh syahbandar, penanggung jawab pelabuhan, setelah memastikan bahwa kapal tersebut memenuhi semua persyaratan keselamatan maritim. Syahbandar yang dapat menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar meliputi Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama, Kepala Kantor Pelabuhan Banjarmasin, Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, dan Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan. Beberapa kendala diantaranya yaitu tentang persiapan dokumen *clearance out* seperti sertifikat surat laut, surat ukur internasional, *ship particular*, *cargo manifest*, *bill of lading* dan dokumen yang masa berlakunya telah habis atau sudah *expired* di PT. Adhika Samudera Jaya cabang Banjarmasin yang dirasa masih kurang maksimal, sehingga pada saat kapal sudah tiba dokumen masih belum siap untuk *clearance out*, akibatnya proses *clearance out* jadi terhambat. Berikut adalah bagaimana cara penanganan proses *clearance out*, yaitu:

- a. Sebelum meninggalkan area tempat berlabuh atau pelabuhan, kapal harus memenuhi ketentuan *clearance out* yang dibuat oleh instansi – instansi yang terkait:
  - 1) Ketika kapal akan berangkat prosedur yang pertama yaitu wajib menyertakan *master sailing declaration* atau Surat Pernyataan Keberangkatan yang ditanda tangani oleh nahkoda.
  - 2) *Clearance* ke Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP) kapal tersebut harus wajib memiliki *Port Health Quarantine Certificate (PHQC)*.
  - 3) Pembayaran *Vessel Traffic System (VTS)*.
  - 4) Melakukan cap *passport* ke kantor imigrasi untuk keberangkatan (*Out crew* kapal).
- b. Setelah memenuhi ketentuan diatas dan telah disetujui oleh pihak KSOP sampai mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) maka agen menyiapkan dokumen kapal antara lain:
  - 1) *National Certificate (Ship of Registry)*.
  - 2) *Internastional Tonnage Certificate* (Surat Ukur Internasional).
  - 3) *Cargo Ship Safety Contruction Certificate*.
  - 4) *Cargo Ship Safety Equipment Certificate*.
  - 5) *Cargo Ship Safety Radio Certificate*.
  - 6) *Safety Management Certificate*.
  - 7) *International Ship Security Certificate (ISSC)*.

- 8) *International Air Pollution Prevention Certificate (IOPP)*.
  - 9) *Certificate of Insurance of Other Financial*.
  - 10) *Safe Manning Certificate*.
  - 11) *Clasifikasi of Hull Certificate*.
  - 12) *International Load Line Certificate*.
  - 13) *International Life Raft Certificate*.
  - 14) *Fire Extinguisher Certificate*.
  - 15) *Ship Sanitation Control Exemption Certificate (SSCEC)*.
  - 16) *Port State Control (PSC)*.
  - 17) *Oil Record Book*.
  - 18) *Health Book*.
  - 19) *Crew List and Passport*.
  - 20) *Cargo Manifest* (Dokumen Muatan Kapal).
  - 21) *Last Port Clearance* (SPB).
- c. Setelah dokumen diatas sudah lengkap maka agen siap untuk memberangkatkan kapal dan berkonfirmasi kepada pihak *surveyor* untuk menanyakan *complied* muatan, apabila sudah *complied* maka agen memboking pandu keberangkatan kapal untuk memandu kapal keluar dari area berlabuh atau pelabuhan. Setelah pandu ditetapkan, agen segera menyerahkan dokumen kapal beserta *Port Clearance* (SPB) yang telah dikeluarkan oleh syahbandar kepada nahkoda kapal. Agen juga berkoordinasi dengan mualim kapal (*Chief Officer*) untuk menyerahkan *cargo manifest* yang telah dibuat berdasarkan pemuatan kargo ke kapal. Selain itu, agen mengambil dokumen dari kapal untuk membuat laporan kepada pemilik kapal (*Owner/Principal*) dan pengirim barang (*Shipper*) bahwa kapal sudah berangkat (*Out*) dan meninggalkan area berlabuh atau pelabuhan. Dokumen yang dibuat *agent on board* untuk membuat laporan kepada *owner* dan *shipper* antara lain:
- 1) *Notice of Readiness* (NOR)  
Dokumen yang dikeluarkan oleh nahkoda kapal untuk menunjukkan kesiapan memuat atau membongkar barang dari atau ke kapalnya. Dengan diterbitkannya NOR, hal ini memberi isyarat kepada orang atau perusahaan yang membutuhkan kapal tersebut agar segera tersedia untuk bongkar muat barangnya.
  - 2) *Letter of Authorization* (LOA)  
Dokumen persetujuan atau izin dapat berupa berbagai bentuk, seperti surat kuasa, surat izin, persetujuan tertulis, atau surat mandat. Dokumen ini berfungsi untuk memberikan izin kepada pihak lain untuk melakukan suatu tindakan atau transaksi atas nama pemilik atau penanggung jawab dari suatu akun atau aset.
  - 3) *Statement of Fact* (SOF)  
Dokumen ini merupakan laporan penting yang memberikan informasi rinci tentang kegiatan bongkar muat kapal. Laporan ini dibuat oleh *agent on board* dan dikirimkan secara berkala ke kantor cabang untuk memantau kelancaran dan efektivitas proses bongkar muat.
  - 4) *Cargo Manifest*

*Cargo Manifest* merupakan dokumen penting yang berisi informasi detail kapal mengenai barang yang dimuat ke dalam. Dokumen ini digunakan untuk berbagai keperluan, termasuk proses bea cukai, pelacakan barang, dan memastikan kelancaran proses bongkar muat dan distribusi barang.

5) *Mate Receipt*

*Mate Receipt* merupakan dokumen penting yang berfungsi sebagai bukti penerimaan barang di atas. Dokumen ini harus dibuat dengan benar dan sesuai dengan kondisi barang yang sebenarnya, agar tidak terjadi kejadian di kemudian hari.

6) *Stowage Plan*

*Stowage Plan* merupakan dokumen penting yang berfungsi sebagai panduan kapal bagi *loading master* untuk memuat dengan aman dan efisien. Dokumen ini harus dibuat dengan cermat dan sesuai dengan *loading plan*, agar muatan kapal terdistribusi dengan baik dan tidak membahayakan keselamatan pelayaran.

7. *Shipper*

Menurut Jeremy (2023), *Shipper* artinya adalah individu, perusahaan, atau entitas yang bertanggung jawab untuk mengatur transportasi barang dari satu lokasi ke lokasi lainnya. *Shipper* biasanya adalah pihak yang melakukan ekspor atau impor barang dan bertanggung jawab untuk mengemas barang, menyiapkan dokumen pengiriman, dan mengatur pengangkutan barang ke pelabuhan atau bandara untuk dikirimkan ke tujuan akhir. *Shipper* juga bertanggung jawab untuk memenuhi persyaratan perizinan ekspor atau impor, termasuk dokumen ekspor, dokumen impor, dan tata cara pengiriman internasional. *Shipper* sangat penting dalam rantai pasokan global karena mereka menghubungkan produsen, distributor, dan konsumen, memastikan kelancaran aliran barang membantu mengurangi biaya dan meningkatkan efisiensi, meningkatkan kepuasan pelanggan.

8. Perusahaan Bongkar Muat (PBM)

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan ke Kapal (2014), Perusahaan Pengangkutan Barang (PBM) adalah suatu badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan dan melaksanakan usaha pemuatan barang dari kapal ke kapal. Pekerja Bongkar Muat (TKBM) adalah setiap pekerja yang terdaftar di pelabuhan setempat yang melakukan operasi pemuatan di pelabuhan tersebut. Perusahaan Bongkar Muat (PBM) sebagai pihak yang bertanggung jawab atas kelancaran proses pemuatan, berkoordinasi dengan agen kapal untuk memastikan kesiapan kapal dan kelengkapan dokumen. Agen kapal di sisi lain bertindak sebagai penghubung dengan pihak syahbandar untuk mengurus dokumen pelayaran. Namun, kendala sering kali muncul dalam bentuk keterlambatan kedatangan *cargo* dari *shipper*. Hal ini menyebabkan keterlambatan pemuatan dan berakibat pada penundaan keberangkatan kapal. Kapal harus menunggu hingga seluruh *cargo* dimuat, yang dapat memakan waktu lama dan mengakibatkan biaya tambahan bagi perusahaan pelayaran, seperti biaya bahan bakar dan sewa dermaga. Tidak hanya itu, keterlambatan kedatangan kapal juga dapat menimbulkan ketidakpuasan pelanggan dan merusak reputasi perusahaan pelayaran.

Perusahaan bongkar muat memainkan peran penting dalam memastikan kelancaran dan efisiensi proses bongkar muat. Mereka menyediakan tenaga kerja, peralatan, teknologi, dan keahlian yang dibutuhkan untuk menyelesaikan proses ini dengan aman dan tepat waktu. Industri bongkar muat terus berkembang dan menghadapi berbagai tantangan, seperti peningkatan *volume* perdagangan, keamanan dan keselamatan, dan keberlanjutan. Penyedia jasa bongkar muat terus berinovasi untuk mengatasi tantangan ini dengan menerapkan teknologi canggih, sistem terintegrasi, dan praktik berkelanjutan. Bongkar muat bukan sekadar kegiatan memindahkan barang dari kapal ke darat dan sebaliknya. Di balik prosesnya yang kompleks, bongkar muat merupakan jantung penggerak perdagangan global, yang menjembatani produsen, distributor, dan konsumen di seluruh dunia. Proses bongkar muat melibatkan berbagai tahapan yang terencana dan terkoordinasi dengan baik, mulai dari perencanaan, pengunduhan barang, penyimpanan barang, hingga pengiriman barang.

#### 9. Kegiatan Bongkar Muat

Kegiatan bongkar muat adalah proses membongkar barang-barang dari kapal menggunakan *crane* dan sling kapal ke daratan terdekat di tepi kapal, yang dikenal sebagai dermaga. Dari dermaga, barang - barang tersebut dimasukkan dan ditata ke dalam gudang terdekat yang ditunjuk oleh syahbandar pelabuhan menggunakan *forklift*. Sementara itu, kegiatan muat adalah proses kebalikannya. Menurut Rasyid et al. (2016), Penyelenggara Bongkar Muat, sebagaimana diatur dalam pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 60 Tahun 2014, adalah usaha yang menangani bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan. Mekanismenya meliputi *stevedoring*, *cargodoring*, serta *receiving* atau *delivery*, dan dilakukan oleh badan usaha yang memiliki izin usaha dan didirikan khusus untuk bongkar muat.

#### 10. Pengertian Keterlambatan Keberangkatan Kapal

Menurut Ervianto (2004), Keterlambatan Keberangkatan Kapal didefinisikan sebagian waktu pelaksanaan yang tidak bisa digunakan sesuai rencana. Hal ini mengakibatkan keterlambatan dalam kegiatan selanjutnya, sehingga tidak dapat diselesaikan tepat waktu. Penundaan merupakan hambatan dalam proses mencapai tujuan, yang mengakibatkan kerugian waktu, materi, dan modal. Hal ini berdampak pada tertundanya beberapa kegiatan dan tidak berjalan sesuai harapan. Usaha dilakukan dengan alat yang tersedia untuk mencapai tujuan dan hasil yang optimal. Menurut Saleh (2020), Keterlambatan Keberangkatan Kapal dapat terjadi karena perubahan jadwal oleh pihak Syahbandar (Otoritas Pelabuhan) yang bertugas di pelabuhan yang di sebabkan beberapa faktor yaitu, cuaca buruk, tidak primanya kondisi kapal, sehingga kapal tidak memungkinkan untuk melakukan kegiatan bongkar muat yang dapat mengakibatkan kecelakaan dan resiko keselamatan kerja. Pihak syahbandar berwenang atas segala kegiatan bongkar muat yang ada di pelabuhan, karena segala kegiatan yang berada di pelabuhan di bawah pengawasan pihak otoritas pelabuhan setempat. Kapal yang kondisinya prima, dan sesuai dengan ketentuan Perundang – Undangan, serta dinyatakan laik laut, akan lebih aman menyeberangkan orang dan barang, sebaliknya kapal yang diragukan kondisinya cenderung menemui hambatan saat dalam pelayaran.

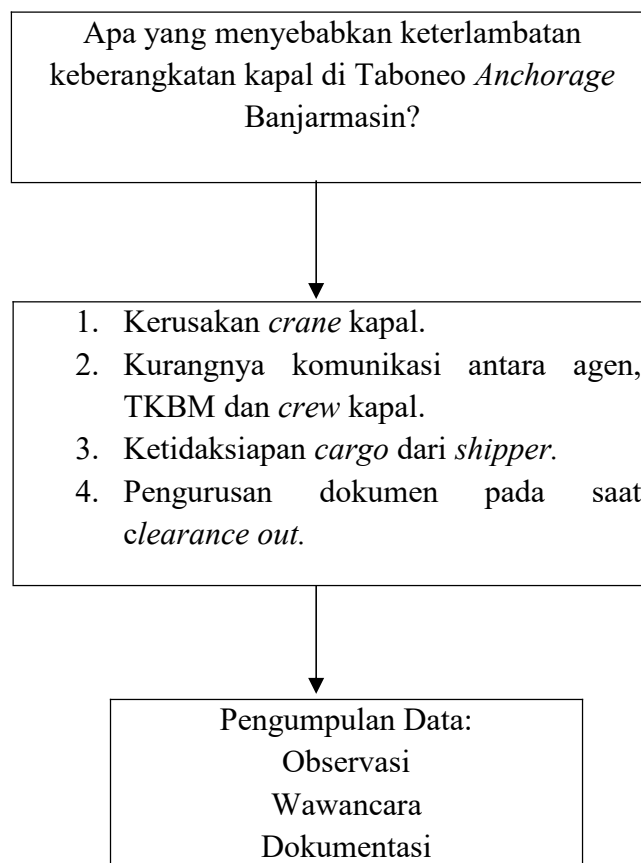
Jika kapal mengalami kerusakan saat di perjalanan akan memerlukan biaya tambahan seperti biaya eksploitasi yang di sebabkan terjadinya *delay*.

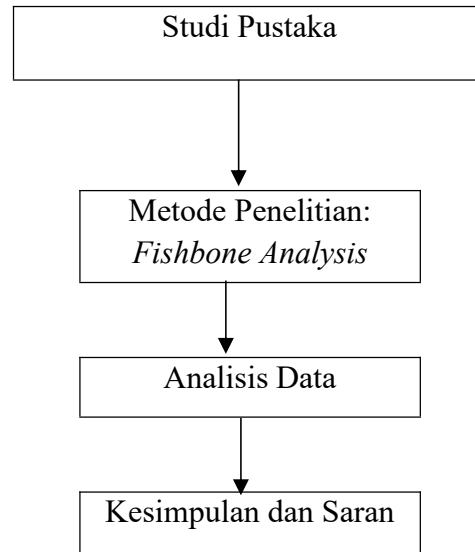
### 11. *Anchorage*

*Anchorage* adalah lokasi di mana kapal – kapal berlabuh sementara menunggu persetujuan izin atau layanan di pelabuhan. Area ini biasanya terletak di dekat perairan pelabuhan. Pelabuhan diartikan juga sebagai area tempat kapal dapat melakukan kegiatan permuatan atau pembongkaran *cargo*, termasuk dalam area dimaksud suatu lokasi di mana kapal dapat antri menunggu giliran atau tunggu perintah aktivitas. Menurut D.A. Lasse (2014), menjelaskan bahwa pelabuhan bisa mencakup area di mana kapal - kapal menunggu giliran atau melakukan aktivitas lainnya, seperti area perairan labuh jangkar yang termasuk dalam lingkungan kerja pelabuhan.

Adapun fungsi dari *anchorage* yaitu pemuatan batubara sepenuhnya menggunakan transportasi laut, baik untuk ekspor maupun domestik, sering kali menghadapi tantangan. Kapal pengangkut batubara biasanya memiliki *draft* yang dalam, sekitar 12m - 16m. Namun, sebagian besar pelabuhan pemuatan batubara di Indonesia hanya memiliki kedalaman perairan sekitar 5m - 8m. Karena *draft* kapal yang besar, pemuatan batubara di pelabuhan menjadi tidak memungkinkan, karena kapal tidak dapat memasuki alur sungai menuju *jetty* batubara. Kondisi alur sungai yang jauh dan dangkal membuat kapal besar tidak bisa bersandar di *jetty* untuk bongkar muat. Akibatnya, kapal besar harus berlabuh di titik *anchorage* untuk melakukan *transshipment* dengan kapal yang lebih kecil.

## C. KERANGKA PENELITIAN





**Gambar 2.2 Kerangka Penelitian**

### BAB III METODE PENELITIAN

#### A. JENIS PENELITIAN

Peneliti menggunakan metodologi deskriptif kualitatif untuk mengartikulasikan masalah yang dihadapi. Seperti yang dikemukakan oleh Moleong L. J. (2006), Penelitian ini merupakan jenis penelitian kualitatif deskriptif. Penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, dan lain - lain, secara holistik, dan dengan cara mendeskripsikan dalam bentuk kata - kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah.

#### B. LOKASI DAN WAKTU PENELITIAN

##### 1. Lokasi Penelitian

Dalam penelitian ini, penulis melakukan kajian mendalam terhadap peranan di PT. Adhika Samudera Jaya cabang Banjarmasin yang terletak di Jl. Purnasakti Komplek Cahaya Alam Permai No. 29 RT. 29 / RW. 02 Kelurahan Basirih, Kecamatan Banjarmasin Barat, Kota Banjarmasin.

##### 2. Waktu Penelitian

Peneliti melakukan kegiatan praktek darat pada perusahaan PT. Adhika Samudera Jaya cabang Banjarmasin. Penelitian dilakukan selama 12 bulan, dimulai pada tanggal 1 Agustus 2022, dan berakhir pada tanggal 1 Agustus 2023.

#### C. SUMBER DATA

Data yang digunakan dalam skripsi ini diperoleh melalui dua sumber utama, yaitu observasi langsung dan wawancara. Dari sumber tersebut, diperoleh data sebagai berikut:

### 1. Data Primer

Menurut Tika (2006), Data Primer adalah data yang diperoleh langsung dari responden atau objek yang diteliti atau ada hubungannya dengan objek yang diteliti. Data tersebut bisa diperoleh langsung dari personal yang diteliti dapat pula berasal dari lapangan. Sesuai dengan temuan Sugiyono (2015), Data Primer mengacu pada sumber data yang diperoleh langsung oleh pengumpul data. Perolehan data primer dalam penelitian ini dapat dilakukan melalui observasi langsung atau dengan melakukan wawancara dengan karyawan PT. Adhika Samudra Jaya cabang Banjarmasin, sebagaimana difasilitasi oleh peneliti.

Berikut narasumber pada penelitian ini:

**Tabel 3.1 Narasumber**

<b>Nama</b>	<b>Instansi</b>	<b>Jabatan</b>
Veri Ardiansyah	PT. Adhika Samudera Jaya Cabang Banjarmasin	Staf Operasional
Khubza Sulistian	Crew Kapal	Mualim III
Fauzi	TKBM	Foreman

Sumber: Data Peneliti (2024)

## D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Menurut Riduwan (2004), Metode Pengumpulan Data adalah teknik atau cara yang dapat digunakan oleh peneliti untuk mengumpulkan data, serta instrumen pengumpulan data adalah alat bantu yang dipilih dan digunakan oleh peneliti dalam kegiatannya mengumpulkan data agar kegiatan tersebut menjadi sistematis dan lebih mudah.

Dalam penelitian ini, peneliti bertindak sebagai instrumen sekaligus sebagai pengumpul data. Prosedur yang di pakai dalam pengumpulan data yaitu:

### 1. Observasi

Menurut Sugiyono (2015:72), Observasi adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui pengamatan, dengan disertai pencatatan terhadap keadaan atau perilaku objek sasaran. Observasi adalah salah satu metode pengumpulan data yang dilakukan dengan mengamati atau meninjau secara teliti dan langsung di lokasi penelitian untuk memahami kondisi yang terjadi. Data observasi diperoleh dari kegiatan proses bongkar muat, pengurusan dokumen pada saat *clearance out* dan penanganan keterlambatan keberangkatan kapal yang ditangani oleh PT. Adhika Samudera Jaya cabang Banjarmasin di daerah titik muat di Taboneo *Anchorage* Banjarmasin.

Observasi tentang keterlambatan keberangkatan kapal melibatkan pengamatan langsung terhadap proses keterlambatan keberangkatan kapal yang mungkin menyebabkan keterlambatan keberangkatan kapal. Data yang diperoleh penulis saat melakukan observasi secara langsung, yaitu:

#### a. Produktivitas

Pengamatan mengenai tingkat produktivitas dalam proses bongkar muat, termasuk jumlah muatan yang dapat ditangani dalam satu waktu oleh tenaga kerja atau peralatan yang tersedia.

#### b. Ketersediaan Dokumen

Pengamatan mengenai ketersediaan dan kelengkapan dokumen yang dibutuhkan untuk *clearance out* kapal, seperti *manifest cargo*, dokumen keimigrasian, serta dokumen kepabeanan dan perizinan lainnya.

#### c. Koordinasi Antara Pihak Terkait

Observasi akan memberikan gambaran tentang tingkat koordinasi antara pihak terkait, seperti kapten kapal, agen perkapalan, otoritas pelabuhan dan operator bongkar muat dalam menangani keterlambatan keberangkatan kapal.

## 2. Wawancara

Menurut Moleong (2006), Wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu. Percakapan itu dilakukan oleh dua pihak, yaitu pewawancara yang mengajukan pertanyaan dan terwawancara yang memberikan jawaban atas pertanyaan. Peneliti melakukan wawancara dengan staf operasional, foreman dan mualim III pada saat agen di atas kapal (*On Board*) atau di lapangan untuk mendapatkan data yang digunakan dalam membahas permasalahan yang diangkat. Teknik ini digunakan untuk mencari permasalahan yang menyebabkan keterlambatan keberangkatan kapal. Dalam wawancara tersebut, penulis mengajukan beberapa pertanyaan mengenai penyebab keterlambatan keberangkatan kapal, dampaknya, dan langkah-langkah pencegahan agar keterlambatan serupa tidak terjadi lagi.

Berikut adalah beberapa poin pertanyaan yang akan diajukan penulis, antara lain:

- a. Apa yang dapat menyebabkan keterlambatan keberangkatan kapal di Taboneo *Anchorage* Banjarmasin?
- b. Apa saja dampak yang ditimbulkan akibat keterlambatan keberangkatan kapal?
- c. Upaya apa yang dapat dilakukan untuk mencegah keterlambatan keberangkatan kapal?

## 3. Dokumentasi

Menurut Sugiyono (2015:145), Dokumentasi merupakan sebuah metode yang digunakan untuk memperoleh data dan informasi dalam bentuk buku, arsip, dokumen, tulisan angka, dan gambar yang berupa laporan dan keterangan yang dapat mendukung penelitian. Sebagai contoh, dokumen dalam bentuk tulisan meliputi catatan harian, sejarah kehidupan, cerita, biografi, dan peraturan kebijakan.

Dalam penelitian ini, dokumen - dokumen yang dibahas adalah dokumen pemuatan atau *loading document* yang dibuat oleh agen di atas kapal setelah kegiatan pemuatan selesai, dibuktikan dengan *draft survey* yang ditandatangani oleh *surveyor* dan *chief officer/master*. Dokumen pemuatan yang dibuat oleh agen di atas kapal harus sesuai dengan *bill of lading (B/L)* sebagai acuan atau patokan.

## E. TEKNIK ANALISIS DATA

Menurut Silalahi (2009), Analisis Data kualitatif dilakukan apabila data empiris yang diperoleh adalah data kualitatif berupa kumpulan berwujud kata - kata dan bukan rangkaian angka serta tidak dapat disusun dalam kategori - kategori atau struktur klasifikasi. Data bisa saja dikumpulkan dalam aneka macam cara (Observasi, Wawancara, Intisari Dokumen, Pita Rekaman) dan biasanya diproses terlebih dahulu sebelum siap digunakan tetapi analisis kualitatif tetap menggunakan kata - kata yang biasanya disusun ke dalam teks yang diperluas, dan tidak menggunakan perhitungan matematis atau statistika sebagai alat bantu analisis.

Penulis menggunakan metode *fishbone analysis* dalam penulisan Skripsi ini. *Fishbone analysis* adalah alat identifikasi sebab - akibat yang membantu mengungkap berbagai alasan kesalahan dan kerusakan dalam proses. Analisis tulang ikan juga dapat dilihat sebagai teknik yang berguna untuk memecahkan masalah di semua tingkatan, hingga ke akar penyebab yang berkontribusi terhadap dampak tersebut. Diagram ini diperkenalkan oleh Kaoru Ishikawa, profesor teknik di Jepang. Metode grafik ini biasa digunakan oleh untuk mengidentifikasi akar penyebab suatu masalah dan membantu menemukan solusi yang tepat. Menurut Gaspersz V. (2002), Langkah - langkah yang harus dilakukan adalah:

#### 1. Pengumpulan Data

Proses pencarian, pengumpulan, dan pengorganisasian informasi tentang suatu topik atau fenomena. Data ini mencakup angka, teks, gambar, dan bahkan audio. Tujuan utama pengumpulan data adalah untuk lebih memahami situasi dan membuat keputusan yang tepat. Data yang dikumpulkan dapat digunakan untuk menjawab pertanyaan, memecahkan masalah, mengembangkan produk atau jasa baru dan membuat prediksi melakukan penelitian ilmiah.

#### 2. Menggambarkan Bagan Faktor Penyebab

Diagram sebab akibat juga dikenal sebagai diagram tulang ikan atau diagram Ishikawa yang merupakan alat untuk mengidentifikasi dan menganalisis penyebab masalah. Diagram tersebut berbentuk seperti tulang ikan, dengan kepala ikan mewakili masalah dan tulang mewakili berbagai faktor yang berkontribusi terhadap masalah tersebut.

#### 3. Akar Penyebab

Akar penyebab adalah faktor - faktor yang jika dihilangkan dapat mencegah terjadinya masalah. Menentukan penyebab masalah merupakan langkah penting dalam menyelesaikan masalah secara efektif.

#### 4. Rekomendasi Untuk Melakukan Sesuatu

Implementasi adalah proses penerapan suatu ide, rencana, atau program. Rekomendasi dan implementasi adalah dua langkah penting dalam menyelesaikan suatu masalah atau mencapai suatu tujuan.

Menurut Purba H. H. (2008), berikut adalah beberapa tahapan – tahapan menunjukkan bahwa proses penelitian *fishbone analysis* adalah sebagai berikut:

##### a. Menyetujui Pernyataan Masalah

Merupakan langkah penting dalam proses pemecahan masalah yang efektif. Ini adalah langkah pertama untuk membuat semua pihak yang terlibat memiliki pemahaman yang sama mengenai situasi yang perlu diselesaikan.

##### b. Identifikasi Kategori

Merupakan proses sistematis untuk memahami dan mengelola informasi. Kategori adalah pengelompokan hal - hal yang memiliki kesamaan atau karakteristik serupa. Klasifikasi juga merupakan langkah penting dalam memahami kompleksitas dan menyederhanakan informasi.

##### c. Temukan Kemungkinan Penyebab Melalui *Brainstorming*

*Brainstorming* adalah teknik kreatif yang efektif untuk menemukan berbagai kemungkinan penyebab suatu masalah. Teknik ini melibatkan banyak orang yang bekerja sama untuk menghasilkan ide sebanyak mungkin dalam waktu singkat.

##### d. Mempertimbangkan dan Menyepakati Penyebab Yang Paling Mungkin

Merupakan langkah penting dalam proses pemecahan masalah. Setelah melakukan *brainstorming* berbagai kemungkinan penyebab, langkah selanjutnya adalah mempertimbangkan dan menyepakati penyebab yang paling mungkin dan penting untuk fokus pada solusi yang tepat dan efektif.

Menurut Thomas Pyzdek (2002), diagram sebab akibat adalah suatu alat yang mewakili faktor - faktor sebab akibat (*Causes*) dan akibat - akibat yang ditimbulkan oleh faktor - faktor penyebab tersebut. Diagram sebab - akibat ini sering disebut diagram tulang ikan karena menyerupai kerangka ikan. Diagram ini digunakan untuk mengkategorikan berbagai penyebab potensial suatu masalah dan memastikan bahwa akar permasalahan diidentifikasi dengan benar.

## **BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

### **A. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN**

#### **1. Gambaran Umum PT. Adhika Samudera Jaya**

PT. Adhika Samudera Jaya adalah perusahaan multinasional yang bergerak dalam jasa keagenan kapal di industri pelayaran. Dikenal juga sebagai PT. ASJ, perusahaan ini menyediakan berbagai layanan keagenan kapal, termasuk *breakbulk*, *dry bulk*, *tankers*, *cruise*, *project* atau *heavy lift*, *Ro-Ro*, *traders*, *charterers* atau *brokers*, serta *tug and barge*. PT. Adhika Samudera Jaya telah beroperasi dalam bidang layanan keagenan kapal selama sekitar 2 tahun. Perusahaan ini memiliki kantor pusat di DBS Bank Tower 28 floor, Ciputra *World One*, Jalan Prof. Dr. Satrio Kav 3-5, Jakarta 12940 Indonesia. PT. Adhika Samudera Jaya terus mengembangkan diri untuk memperluas jaringan perusahaan secara global melalui kerjasama dengan perusahaan internasional. Di Indonesia, perusahaan ini telah membuka kantor di berbagai lokasi, termasuk Banjarmasin, Banten, Palembang, Lampung, dan Kendari. PT. Adhika Samudera Jaya cabang Banjarmasin adalah salah satu cabang dari PT. Adhika Samudera Jaya di wilayah Kalimantan. Cabang ini telah memberikan kontribusi signifikan dalam layanan keagenan kapal untuk kapal nasional dan asing serta dalam pelayanan *crewing* kapal. Tujuan utama perusahaan adalah menyediakan layanan yang cepat dan efisien.

#### **2. Definisi *Anchorage***

*Anchorage* secara harfiah berarti tempat berlabuh atau tempat untuk menurunkan jangkar. Dalam terminologi pelabuhan, *anchorage* adalah area yang telah ditentukan dan disetujui untuk digunakan oleh kapal sebagai tempat berhenti sementara. Area ini dilengkapi dengan berbagai fasilitas dan layanan untuk memastikan kapal dapat berlabuh dengan aman dan efisien. *Anchorage* juga mencakup ketentuan mengenai kedalaman air, jenis dasar laut, dan perlindungan dari angin dan arus.

#### **3. Lokasi Taboneo *Anchorage* Banjarmasin**

Taboneo *anchorage* Banjarmasin adalah sebuah wilayah perairan yang terletak di muara Sungai Barito, Kalimantan Selatan. Wilayah ini berfungsi sebagai tempat berlabuh atau *anchorage* bagi kapal - kapal besar, khususnya kapal - kapal pengangkut batubara yang akan melakukan kegiatan bongkar muat.

Beberapa pihak yang berpotensi terlibat dalam pengelolaan atau memiliki kepentingan di Taboneo *anchorage* Banjarmasin antara lain:

- a. Pemerintah Daerah  
Pemerintah Kota Banjarmasin atau Pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan memiliki peran dalam pengaturan dan pengawasan kegiatan di wilayah tersebut.
  - b. Pelabuhan Indonesia (Pelindo)  
Pelindo sebagai BUMN yang mengelola sejumlah pelabuhan di Indonesia, terlibat dalam pengelolaan atau memiliki kerjasama dengan pihak lain untuk mengelola Taboneo *Anchorage*.
  - c. Perusahaan Swasta  
Perusahaan swasta yang bergerak di bidang pelayaran atau pertambangan batubara juga menjadi pengelola atau memiliki konsesi di wilayah tersebut.
4. Karakteristik Taboneo *Anchorage* Banjarmasin
- a. Perairan Dalam  
Taboneo *anchorage* Banjarmasin memiliki kedalaman perairan yang cukup untuk menampung kapal - kapal besar.
  - b. Lokasi Strategis  
Letaknya yang berada di muara Sungai Barito membuat Taboneo *anchorage* Banjarmasin mudah diakses oleh kapal - kapal yang datang dari laut lepas.
  - c. Kegiatan Bongkar Muat  
Wilayah ini menjadi pusat kegiatan bongkar muat batubara yang sangat sibuk, terutama untuk tujuan ekspor.  
Taboneo *Anchorage* Banjarmasin memiliki peran yang sangat penting dalam industri perkapalan dan pertambangan batubara di Kalimantan Selatan. Wilayah ini berfungsi sebagai titik transit yang strategis untuk memfasilitasi kegiatan bongkar muat batubara dari kapal besar ke kapal yang lebih kecil. Dengan demikian, Taboneo *anchorage* berkontribusi dalam mendukung aktivitas ekonomi dan perdagangan di wilayah tersebut.
5. Kriteria dan Klasifikasi *Anchorage*
- a. Kedalaman Air  
Kedalaman air di area *anchorage* harus cukup dalam untuk menampung kapal – kapal yang berlabuh tanpa risiko kandas.
  - b. Perlindungan Dari Cuaca  
Lokasi *anchorage* harus terlindung dari angin kencang, gelombang tinggi, dan arus kuat untuk memastikan keamanan kapal.
  - c. Jenis Dasar Laut  
Dasar laut di area *anchorage* harus memiliki karakteristik yang memungkinkan jangkar untuk menancap dengan baik, seperti pasir atau lumpur.
  - d. Aksesibilitas  
Area *anchorage* harus mudah diakses dari pelabuhan dan tidak menghalangi jalur lalu lintas kapal lainnya.  
*Anchorage* dapat diklasifikasikan berdasarkan berbagai faktor seperti ukuran kapal, jenis muatan, dan fungsi khusus. Misalnya, ada *anchorage* yang khusus untuk kapal penumpang, kapal kargo, atau kapal tanker.

## 6. Fungsi dan Manfaat *Anchorage*

### a. Manajemen Lalu Lintas

*Anchorage* membantu dalam pengelolaan lalu lintas maritim di pelabuhan dengan menyediakan tempat bagi kapal untuk menunggu giliran masuk ke dermaga.

### b. Keamanan

Dengan adanya area khusus untuk berlabuh, risiko kecelakaan atau tabrakan antara kapal dapat diminimalisir.

### c. Efisiensi Operasional

Kapal dapat melakukan persiapan sebelum berlabuh di dermaga, seperti mengatur dokumen, pemeriksaan kapal, dan perbaikan kecil.

### d. Penanganan Darurat

*Anchorage* juga berfungsi sebagai tempat bagi kapal untuk berhenti dalam keadaan darurat, seperti kerusakan mesin atau kondisi cuaca buruk.

## 7. Peraturan dan Regulasi

Pengelolaan dan penggunaan area *anchorage* diatur oleh berbagai peraturan dan regulasi internasional dan local. Badan – badan maritim seperti *International Maritime Organization* (IMO) menyediakan panduan dan standar untuk memastikan keselamatan dan keamanan di area *anchorage*. Selain itu, otoritas pelabuhan setempat bertanggung jawab untuk mengawasi dan mengatur penggunaan *anchorage* sesuai dengan peraturan yang berlaku. *Anchorage* memainkan peran krusial dalam operasi pelabuhan dan manajemen lalu lintas maritim. Dengan memastikan adanya area yang aman dan efisien bagi kapal untuk berlabuh, pelabuhan dapat meningkatkan keamanan, efisiensi, dan kelancaran operasionalnya. Melalui pengelolaan yang tepat dan sesuai dengan regulasi, *anchorage* dapat memberikan manfaat besar bagi kapal, pelabuhan, dan seluruh ekosistem maritim.

## B. HASIL PENELITIAN

### 1. Penyajian Data

Penyajian data yaitu proses dalam menyusun informasi secara sistematis yang berguna untuk memperoleh kesimpulan sebagai adanya temuan penelitian. Penyajian data dimaksud untuk memberi kemudahan penulis dalam melihat gambaran secara menyeluruh atau bagian tertentu dari suatu penelitian. Pada penelitian ini, penulis mengumpulkan data – data menggunakan beberapa metode, yaitu:

#### a. Observasi

Berdasarkan observasi terkait dengan kegiatan bongkar muat PT. Adhika Samudera Jaya cabang Banjarmasin keterlambatan keberangkatan kapal dapat menyebabkan kerugian ekonomi dan operasional yang signifikan bagi perusahaan pelayaran dan pelanggan. Ada juga beberapa faktor lainnya yang menyebabkan keterlambatan keberangkatan kapal yaitu terdapat pada tabel 4.2.

Tabel 4.2 Hal – Hal Penyebab Keterlambatan Keberangkatan Kapal

No	Faktor Yang Menyebabkan Keterlambatan Keberangkatan Kapal	Dampak Yang Terjadi dan Solusi
1.	Kerusakan Mesin (Peralatan Bongkar Muat)	Dampak yang disebabkan kerusakan mesin (Peralatan Bongkar Muat) adalah, peningkatan

		biaya operasional, kerugian finansial, gangguan operasional. Kerusakan mesin peralatan bongkar muat memiliki dampak yang luas, mulai dari peningkatan biaya operasional, kerugian finansial dan gangguan operasional. Oleh karena itu, sangat penting untuk melakukan perawatan secara rutin dan inspeksi berkala guna mencegah kerusakan serta meminimalkan dampaknya.
2.	Terhambatnya Pengurusan Dokumen Pada Saat Proses <i>Clearance Out</i>	Terhambatnya pengurusan dokumen pada saat <i>clearance out</i> dapat disebabkan oleh berbagai faktor, baik internal maupun eksternal. Faktor internal meliputi kelalaian manusia, kurangnya koordinasi antar bagian dan sistem yang tidak efisien dan proses keluarnya Surat Persetujuan Berlayar (SPB) karena harus menunggu disetujui oleh pihak syahbandar. Dampaknya yaitu seperti keterlambatan keberangkatan kapal, kerugian ekonomi dan meningkatnya biaya logistik. Upaya untuk mengatasi hambatan pengurusan dokumen pada saat <i>clearance out</i> perlu dilakukan secara kompherensif dengan meningkatkan kehati – hatian dan efisiensi proses <i>clearance out</i> .
3.	Kurangnya Komunikasi Antara Pihak Darat dan Pihak Kapal	Kurangnya komunikasi antara pihak darat dan pihak kapal dapat menimbulkan berbagai dampak negatif seperti keterlambatan operasi, kesalahan dan kecelakaan hingga konflik dan perselisihan. Hal ini disebabkan oleh berbagai faktor, seperti hambatan bahasa, kurangnya pelatihan, teknologi komunikasi yang tidak memadai dan budaya komunikasi yang tertutup. Oleh karena itu, penting untuk meningkatkan komunikasi antara pihak darat dan pihak kapal melalui pelatihan komunikasi, penggunaan teknologi yang memadai dan pemanfaatan teknologi digital.
4.	Menunggu Proses Pemuatan	Penyebab menunggu proses pemuatan bisa disebabkan oleh berbagai faktor seperti koneksi internet yang lambat, kapasitas server yang terbatas atau optimasi sistem yang kurang baik. Dampaknya bisa meliputi penurunan produktivitas dan potensi hilangnya pelanggan. Solusi untuk tidak terjadi lagi menunggu proses pemuatan yaitu meningkatkan infrastruktur jaringan, menambah kapasitas server dan mengoptimalkan kode untuk mempercepat pemuatan. Kesimpulan dari pembahasan diatas adalah menunggu proses pemuatan adalah masalah yang dapat diatasi dengan perbaikan teknis yang tepat guna meningkatkan pengalaman pengguna dan efisiensi operasional.

#### b. Dokumentasi

Penulis menyertakan dokumentasi dari proses yang mengalami keterlambatan keberangkatan kapal serta dokumen yang menjelaskan laporan keberangkatan kapal secara fakta sesuai keadaan dilapangan.

Dokumentasi juga memuat data disertai keterangan waktu kapal berlabuh secara aktual. Pada gambar 4.2 terdapat proses penanganan *clearance out*, gambar 4.3 terdapat kurangnya komunikasi antara pihak kapal dan pihak darat, gambar 4.4 terdapat kerusakan peralatan bongkar muat, gambar 4.5 terdapat menunggu proses menunggu pemuatan, sedangkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) terdapat pada gambar 4.6.

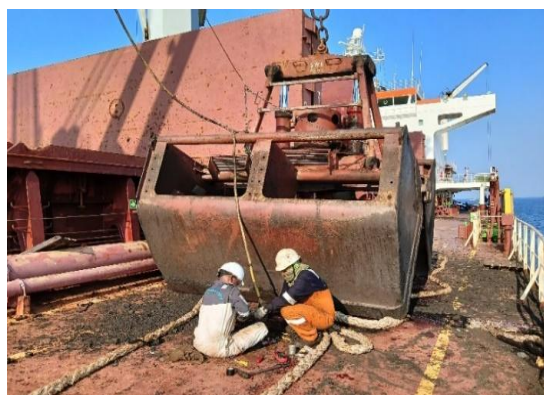


**Gambar 4.2 Proses Clearance Out**  
**Sumber: Dokumen Peneliti**



**Gambar 4.3 Pihak Kapal dan Pihak Darat  
Melakukan Perhitungan Muatan**  
**Sumber: Dokumen Peneliti**

Z



**Gambar 4.4 Perbaikan Crane**  
**Sumber: Dokumen Peneliti**



Gambar 4.5 Proses Pemuatan  
Sumber: Dokumen Peneliti



Gambar 4.6 Dokumen Surat Persetujuan Belayar  
Sumber: Dokumen Peneliti

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

1) Proses Penanganan Clearance Out

Penyebab utama keterlambatan keberangkatan kapal adalah ketidaklengkapan dokumen atau proses clearance out yang lambat. Sering kali dokumen tidak lengkap atau terdapat kesalahan administrasi yang memerlukan waktu untuk diperbaiki. Clearance out kapal merupakan kegiatan berlayarnya sebuah kapal port clearance atau Surat Persetujuan Belayar (SPB). Setiap kapal yang hendak

berlayar harus memiliki Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang diterbitkan oleh syahbandar. Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan syahbandar hanya berlaku selama 1 x 24 jam dan untuk sekali pelayaran. Permohonan tersebut dilengkapi dengan Surat Pernyataan Nahkoda (*Master Sailing Declaration*) dan bukti – bukti pemenuhan kewajiban kapal lainnya sesuai dengan tujuan kapal tersebut berlayar.

2) Komunikasi Antara Pihak Kapal dan Darat

Dalam menjalankan tugas untuk mendapatkan izin meninggalkan area berlabuh atau pelabuhan, seorang staf operasional atau agen di kapal selalu berkomunikasi dengan pihak kapal, baik melalui telepon maupun saluran radio. Langkah ini diambil untuk memastikan jadwal keberangkatan kapal dari area berlabuh atau pelabuhan. Setiap perubahan mendadak, seperti penambahan muatan, juga dikonfirmasi dengan pihak kapal sehingga mereka dapat memberitahukan pihak ketiga (Penerima Barang). Komunikasi yang baik antara pihak kapal dan pihak darat sangat krusial, karena merupakan kunci untuk operasi yang aman dan efisien, baik dalam kondisi normal maupun darurat. Komunikasi yang efektif antara pihak kapal dan darat penting untuk keselamatan dan efisiensi pelayaran. Penggunaan metode komunikasi yang tepat, kepatuhan terhadap standar, dan kerjasama semua pihak yang terlibat sangat penting untuk memastikan kelancaran komunikasi.

3) Kerusakan Peralatan Bongkar Muat

Faktor ketergantungan pada peralatan pelabuhan seperti *crane* kapal mengalami kegagalan fungsi hidrolik yang menyebabkan *crane* kapal tidak dapat bergerak secara vertikal maupun horizontal. Adapun tali seling pada *crane* juga terdeteksi mengalami kerusakan yang signifikan, meningkatkan risiko putus saat proses bongkar muat berjalan. Penyebab dari kerusakan alat bongkar muat tersebut yaitu perawatan yang tidak memadai, pemeriksaan rutin dan perawatan sistem hidrolik tidak dilakukan sesuai jadwal dan dapat menyebabkan kebocoran tidak terdeteksi sejak awal dan juga tali seling tidak diganti sesuai dengan rekomendasi pabrikan. Untuk penanganan terjadinya kerusakan pada alat bongkar muat adalah peningkatan jadwal perawatan yang menetapkan jadwal perawatan rutin yang lebih ketat untuk sistem hidrolik dan tali seling, serta memastikan pemeriksaan dilakukan oleh teknisi yang sudah berpengalaman. Kerusakan pada alat bongkar muat diakibatkan oleh perawatan yang tidak memadai dan penggunaan komponen yang tidak sesuai dengan standar. Dengan menerapkan jadwal perawatan yang ketat, pelatihan operator yang memadai dan peningkatan pengawasan, risiko kerusakan serupa dapat meminimalisir kerusakan peralatan bongkar muat, sehingga operasional kapal dapat berjalan dengan lancar dan aman.

4) Proses Menunggu Pemuatan

Proses pemuatan barang dimulai setelah pengirim mengeluarkan instruksi pengiriman untuk muatan. Jika muatan berlebihan atau kurang, hal ini dapat memperpanjang waktu proses bongkar muat.

yang pada gilirannya dapat menyebabkan keterlambatan keberangkatan kapal. Menunggu proses pemuatan khususnya batubara dapat memakan waktu yang bervariasi tergantung pada beberapa faktor, seperti kapasitas kapal, kecepatan pemuatan dan efisiensi peralatan bongkar muat.

Menunggu proses pemuatan adalah bagian penting dari operasi pelayaran yang melibatkan berbagai faktor seperti efisiensi operasional dan koordinasi antara *crew* kapal dan pelabuhan. Selama waktu menunggu, *crew* kapal dapat melakukan pemeliharaan rutin, menyelesaikan dokumentasi dan memanfaatkan waktu untuk istirahat dan pelatihan. Dengan manajemen yang baik, waktu menunggu ini dapat dimanfaatkan secara efektif untuk memastikan bahwa semua persiapan telah dilakukan dan proses pemuatan berjalan dengan lancar.

c. Wawancara (*Interview*)

Pada saat melaksanakan Praktek Darat (Prada), Penulis melakukan wawancara dengan narasumber yang terkait dengan masalah keterlambatan keberangkatan kapal saat kapal berlabuh, termasuk staf operasional, mualim III, dan *foreman*. Dalam wawancara tersebut, penulis mengajukan berbagai pertanyaan mengenai faktor - faktor penyebab keterlambatan keberangkatan kapal, dampak yang ditimbulkan, serta langkah - langkah yang dapat diambil untuk mencegah keterlambatan di masa depan.

Tabel 4.3 Wawancara Staf Operasional

Veri Ardiansyah	Dokumen <i>cargo</i> terlambat dari <i>shipper</i> , proses <i>clearance out</i> di KSOP lama, ditambah cuaca buruk, kelengkapan dokumen kapal dan <i>cargo</i> kurang, serta kegiatan bongkar muat tidak sesuai jadwal laycan.
	Keraguan terkait jadwal kapal untuk laycan berikutnya dan kerugian bahan bakar kapal.
	Kapal harus sesuai laycan dalam bongkar muat, dokumen <i>cargo</i> dari <i>shipper</i> dan <i>clearance out</i> harus tepat waktu, serta mengurangi kesalahan saat mengunggah dokumen di aplikasi inaportnet.

Tabel 4.4 Wawancara Mualim III

Khubza	Keterlambatan keberangkatan kapal bisa disebabkan oleh masalah permesinan atau peralatan, dokumen kapal, <i>crew</i> yang belum on board, kelaiklautan kapal atau penahanan oleh PCS/otoritas lokal, waktu kedatangan pilot, cuaca yang tidak mendukung keberangkatan, dan proses bongkar muat yang tidak efisien.
	Dampak yaitu kerugian bagi pencharter kapal baik biaya, waktu dan lain – lain.
	Upaya untuk mencegah keterlambatan kapal meliputi perawatan berkala permesinan dan peralatan kapal, pengecekan rutin dokumen kapal, sosialisasi kepada <i>crew</i> untuk kedatangan dan kepulangan tepat waktu, memastikan kelaiklautan kapal, dan booking pilot serta konfirmasi POB dengan tepat waktu.

Tabel 4.5 Wawancara Foreman

Fauzi	Keberangkatan kapal sering kali tidak sesuai dengan sailing order karena menunggu muatan dari kapal lain di area berlabuh, serta adanya masalah seperti kerusakan crane yang sering terjadi dan keterlambatan dalam pengurusan dokumen (Clearance Out).
	Dampak dari keterlambatan keberangkatan kapal mencakup perubahan jadwal kapal berlabuh, keluhan dari pemilik barang mengenai waktu penerimaan, serta peningkatan biaya operasional kapal.
	Upaya untuk mencegah keterlambatan keberangkatan kapal termasuk melakukan perawatan crane secara rutin untuk menghindari kerusakan selama proses pemuatan, serta menjaga komunikasi yang efektif antara semua pihak terkait.

## 2. Analisis Data

### a. Analisis Data Observasi

Berdasarkan hasil observasi dilapangan secara langsung yang penulis laksanakan pada saat praktek darat (Prada), diperoleh data berupa terjadinya beberapa kasus keterlambatan keberangkatan kapal yang diageni oleh PT. Adhika Samudera Jaya cabang Banjarmasin pada area berlabuh di Taboneo *Anchorage* Banjarmasin. Keterlambatan keberangkatan kapal yang terjadi disebabkan oleh beberapa hal yaitu, lamanya proses penanganan *clearance out*, kurangnya komunikasi antara pihak darat dan pihak kapal, kerusakan alat bongkar muat (*Crane*) dan proses menunggu pemuatan.

#### 1) Analisis Data Dokumentasi

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

##### a) Proses *Clearance Out*

Proses *clearance out* melibatkan beberapa tahapan yang harus dilakukan secara berurutan. Pertama, dokumen - dokumen yang diperlukan harus disiapkan dan diverifikasi keakuratannya. Selanjutnya, pihak yang bertanggung jawab akan melakukan pemeriksaan fisik terhadap barang - barang yang akan dikirim. Setelah itu, formulir *clearance out* harus diisi dengan lengkap dan benar. Jika ada persyaratan tambahan dari pihak berwenang, seperti pembayaran pajak atau bea, hal itu juga harus diselesaikan. Kemudian, dokumen dan formulir yang telah lengkap akan diajukan ke kantor pabean untuk mendapatkan persetujuan. Setelah mendapatkan persetujuan, barang - barang dapat diangkut keluar dari pelabuhan atau tempat penyimpanan.

##### b) Pihak Kapal dan Pihak Darat Sedang Melakukan Perhitungan Muat

Pihak kapal dan pihak darat sedang melakukan perhitungan muatan untuk memastikan kepatuhan terhadap batas berat maksimum yang aman, serta untuk mengoptimalkan penggunaan ruang muat kapal secara efisien dan sesuai dengan persyaratan pengaturan pemuatan.

c) Perbaikan *Crane*

Perbaikan *crane* dilakukan untuk memastikan kesiapan dan keandalan peralatan tersebut dalam proses bongkar muat, sehingga dapat menghindari gangguan operasional dan meminimalkan risiko kerusakan selama proses pemuatan dan pembongkaran muatan kapal.

d) Proses Pemuatan

Proses pemuatan merupakan tahap kritis dalam operasi kapal yang melibatkan pengangkutan dan penempatan muatan ke dalam kapal dengan cermat dan efisien, memastikan kepatuhan terhadap standar keselamatan dan kapasitas muatan yang ditetapkan, serta koordinasi yang ketat antara awak kapal, operator *crane*, dan pihak pelabuhan untuk meminimalkan risiko kerusakan dan keterlambatan.

e) Surat Persetujuan Berlayar (SPB)

Surat persetujuan berlayar diperlukan sebagai dokumen resmi yang menunjukkan bahwa kapal telah memenuhi semua persyaratan keamanan dan administrasi yang diperlukan untuk diberangkatkan dari pelabuhan. Dokumen ini dikeluarkan setelah kapal menjalani proses verifikasi dan inspeksi oleh otoritas pelabuhan atau agen pelayaran, serta memastikan bahwa kapal dan awaknya siap untuk melakukan perjalanan laut dengan aman dan sesuai peraturan yang berlaku.

b. Analisis Data Wawancara

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan selama Praktek Darat (Prada), penulis menganalisis data yang diperoleh dan menghasilkan temuan sebagai berikut:

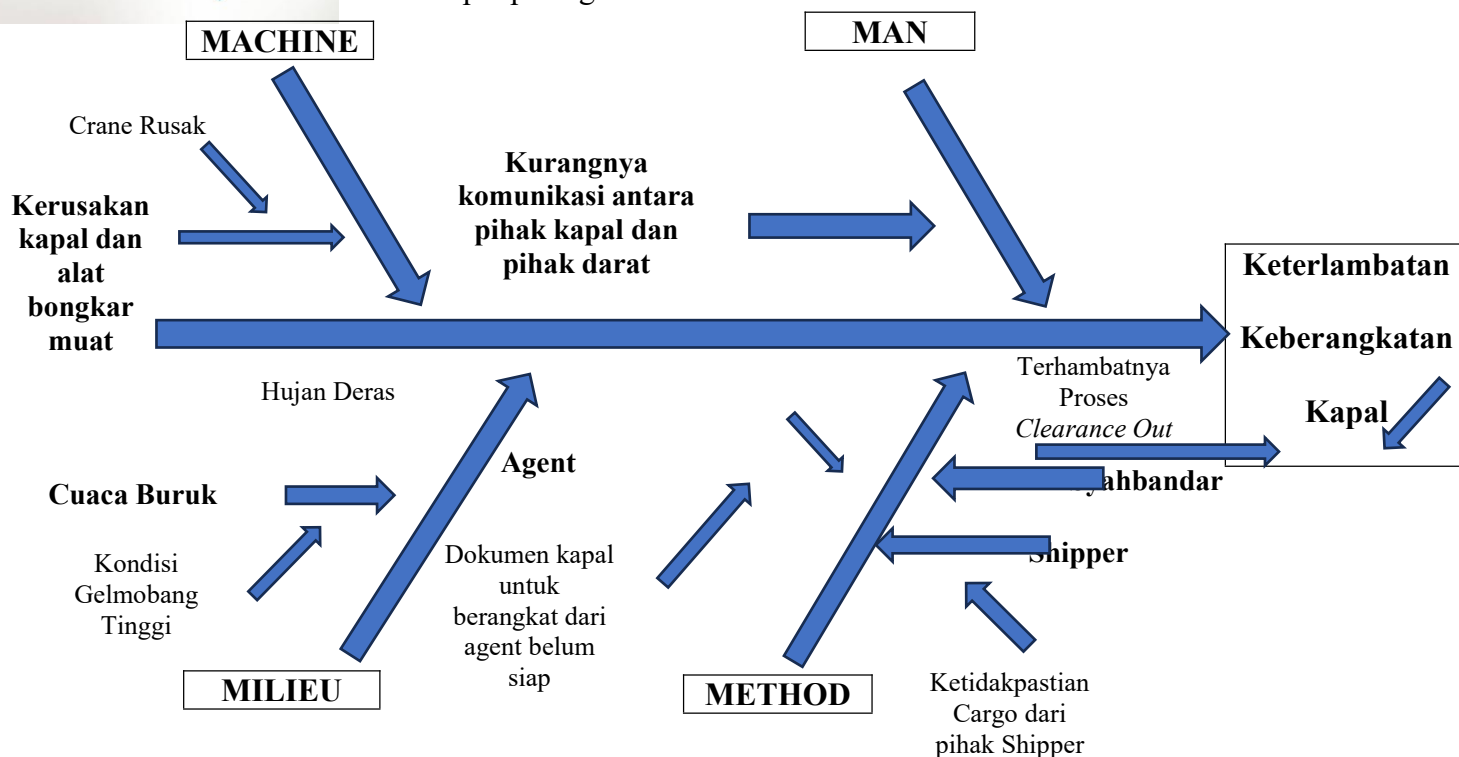
1) Standar Operasional Prosedur Keberangkatan

Standar Operasional Prosedur (SOP) untuk proses keberangkatan kapal mencakup langkah - langkah yang harus diikuti untuk memastikan keamanan, kepatuhan, dan efisiensi dalam proses tersebut. Ini termasuk perawatan dan persiapan kapal, verifikasi dokumen, koordinasi dengan otoritas pelabuhan, pengaturan muatan, dan persiapan awak kapal.

2) Penyebab Keterlambatan

Penyebab keterlambatan yang sering terjadi yaitu terkait proses penanganan *clearance out*, komunikasi antara pihak kapal dan pihak darat, kerusakan pada mesin kapal (Peralatan Bongkar Muat), cuaca buruk dan menunggu proses pemuatan yang tidak tepat waktu. Berdasarkan analisa data wawancara, observasi dan dokumentasi serta telah dilaksanakan tahapan penyusunan diagram *fishbone*, meliputi menyetujui pernyataan masalah, mengidentifikasi kategori,

menemukan kemungkinan penyebab melalui *brainstorming* serta mempertimbangkan dan menyepakati penyebab yang paling memungkinkan. Maka dapat dituangkan pada diagram *fishbone* yang terdapat pada gambar 4.7.



**Gambar 4.7 Diagram Fishbone Keterlambatan Keberangkatan Kapal**  
 Sumber: *FISHBONE METODE.pdf*

Berdasarkan diagram *fishbone* penulis melaksanakan diskusi bersama staf operasional, mualim III dan *foreman* disepakati sebab – sebab yang paling memungkinkan menyebabkan keterlambatan keberangkatan kapal di Taboneo Anchorage Banjarmasin.

**Tabel 4.6 Analisis Permasalahan**

Kemungkinan Permasalahan	Diskusi (hal yang dilakukan)	Masalah
<i>Man</i>		
Kurangnya Komunikasi Antara Pihak Darat dan Pihak Kapal	Membangun Kepercayaan dan Hubungan yang Baik	✓
<i>Machine</i>		
Kerusakan Kapal dan Alat Bongkar Muat	Tidak Semua Kapal Dalam Kondisi Baik dan Prima	✓
<i>Method</i>		

Dokumen Kapal Untuk Berangkat Dari Agen Belum Siap	Sudah Adanya Standar Operasional Prosedur	×
Ketidaksiapan <i>Cargo</i> Dari <i>Shipper</i>	Tidak Siap atau Tidak Memenuhi Persyaratan	✓
Terhambatnya Proses <i>Clearance Out</i>	Sudah Adanya Standar Operasional Prosedur Setiap Instansi	×
<b>Milieu</b>		
Cuaca Buruk	Masih Sulit Untuk di Prediksi dan Tidak Bisa di Hindari	✓

*Sumber: Data Peneliti (2024)*

Pada tabel 4.6 didapatkan hasil diskusi terkait sebab paling memungkinkan. Terdapat 4 sebab paling potensial penyebab keterlambatan keberangkatan kapal di Taboneo *Anchorage* Banjarmasin.

### C. PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil analisis data dengan metode *fishbone* diagram penulis menjabarkan tentang analisis penyebab keterlambatan keberangkatan kapal di Taboneo *Anchorage* Banjarmasin.

1. Keterlambatan keberangkatan kapal terjadi disebabkan beberapa faktor, yaitu:

a. *Man*

*Man* atau manusia seringkali menjadi sebab terjadinya keterlambatan keberangkatan kapal. Hal – hal yang termasuk dalam faktor manusia adalah kurangnya komunikasi antara pihak kapal dan pihak darat. Kurangnya komunikasi antara pihak kapal dan pihak darat dapat menyebabkan kesalahpahaman muatan, penundaan dan ketidakefisienan dalam operasi pelabuhan dan pengiriman barang.

b. *Machine*

*Machine* merupakan penyebab keterlambatan yang ada hubungannya dengan alat atau mesin kapal. 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 keberangkatan kapal apabila terjadi kerusakan.

b. Peralatan Pengangkut Khusus

Alat seperti *grab* yang rusak dapat menghambat penanganan proses pemuatan *cargo* tertentu.

c. *Method*

*Method* atau metode yang menyebabkan keterlambatan keberangkatan kapal yang hubungannya dengan prosedur pelaksanaan. Hal – hal yang termasuk dalam faktor *metode* adalah ketidaksiapan *cargo* dari *shipper*.

Ketidaksiapan *cargo* dari *shipper* dapat disebabkan oleh berbagai faktor seperti ketidaksesuaian dengan regulasi, keterlambatan pengiriman dan kesalahan dalam informasi pengiriman. Semua faktor ini dapat menyebabkan penundaan, biaya tambahan dan masalah lain dalam proses pengiriman barang.

d. *Milieu*

*Milieu* atau faktor lingkungan merupakan faktor yang tidak dapat diprediksi karena kondisi alam. Hal – hal yang termasuk dalam faktor lingkungan adalah cuaca. Cuaca mempengaruhi keterlambatan keberangkatan kapal dalam proses pemuatan seperti adanya hujan, kecepatan angin, ketinggian gelombang laut yang mempengaruhi kondisi pemuatan. Saat cuaca buruk terjadi proses pemuatan tidak dapat dilakukan karena harus mempertimbangkan risiko keselamatan, sehingga proses pemuatan harus menunggu cuaca membaik. Hal inilah yang dapat menyebabkan keterlambatan keberangkatan kapal.

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

a. Peningkatan Komunikasi

Memastikan komunikasi yang lancar dan efektif antara pihak kapal, pihak darat dan semua pihak terkait dapat mengurangi kesalahpahaman dan memastikan semua informasi penting segera diketahui.

b. Pemeliharaan Rutin Kapal

Melakukan inspeksi dan pemeliharaan rutin pada kapal untuk mencegah kerusakan mendadak yang dapat menyebabkan keterlambatan keberangkatan kapal.

c. Optimalisasi Proses Bongkar Muat

Mengatur proses bongkar muat secara efisien dengan memastikan ketersediaan alat dan tenaga kerja yang memadai serta mengatur jadwal yang optimal.

d. Perencanaan Jadwal Yang Lebih Baik

Menyusun jadwal keberangkatan yang realitis dan fleksibel dengan mempertimbangkan faktor – faktor eksternal seperti cuaca dan kondisi laut.

## **BAB V PENUTUP**

### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan pembahasan dan analisis yang telah penulis lakukan terkait penelitian dengan judul “Analisis Penyebab Keterlambatan Keberangkatan Kapal di Taboneo *Anchorage* Banjarmasin” penulis menarik beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Keterlambatan keberangkatan kapal yang sering terjadi disebabkan oleh berbagai faktor, kurangnya komunikasi yang efektif, kerusakan crane selama proses bongkar muat, dan masalah pada mesin kapal, menunggu muatan yang dikarenakan ketidaksiapan *cargo* dari *shipper* dan faktor cuaca yang mempengaruhi keterlambatan keberangkatan kapal dalam proses pemuatan

seperti adanya hujan, kecepatan angin, ketinggian gelombang laut. Keterlambatan keberangkatan kapal menimbulkan berbagai dampak negatif, mulai dari kerugian finansial bagi perusahaan pelayaran, hingga gangguan terhadap lancarnya rantai pasok. Oleh karena itu, perlu dilakukan upaya serius untuk mengatasi masalah ini. Untuk mengatasi masalah keterlambatan keberangkatan kapal, diperlukan upaya komprehensif yang melibatkan seluruh pihak terkait. Beberapa upaya yang dapat dilakukan antara lain meningkatkan pemeliharaan kapal, memperbaiki sistem manajemen pelabuhan, dan meningkatkan koordinasi antara berbagai pihak yang terlibat dalam proses pelayaran.

2. Upaya untuk mengatasi keterlambatan keberangkatan kapal, yaitu, peningkatan pemeliharaan kapal, jadwal perawatan yang ketat, melakukan perawatan kapal secara berkala sesuai jadwal yang telah ditetapkan untuk mencegah terjadinya kerusakan mendadak, penggunaan teknologi, penerapan teknologi terbaru untuk menjaga kondisi kapal secara *real - time* dan melakukan perawatan preventif, kualitas suku cadang, menggunakan suku cadang asli dan berkualitas tinggi untuk memastikan kinerja kapal optimal.

## **B. SARAN**

Berdasarkan kesimpulan yang telah disampaikan oleh peneliti, peneliti akan mencoba menyampaikan saran untuk mengatasi keterlambatan keberangkatan kapal, yaitu:

1. Koordinasi dan komunikasi yang baik antara semua pihak yang terlibat dalam proses pelayaran sangat krusial. Terbentuknya forum komunikasi yang melibatkan perusahaan pelayaran, otoritas pelabuhan, agen pelayaran, bea cukai, imigrasi, dan pihak terkait lainnya dapat menjadi wadah untuk membahas masalah secara bersama dan mencari solusi yang efektif. Selain itu, pengembangan sistem informasi terintegrasi yang memungkinkan semua pihak untuk mengakses data secara real-time juga akan sangat membantu.
2. Pengelolaan risiko merupakan hal yang sangat penting. Setiap potensi risiko yang dapat menyebabkan tertundanya, seperti cuaca buruk, kerusakan mesin, dan masalah administrasi, perlu diidentifikasi dan menyusun rencana kontingensi yang matang. Dengan demikian, jika terjadi kejadian yang tidak diinginkan, langkah - langkah mitigasi dapat segera diambil untuk meminimalkan dampaknya.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Anwar, M. S., & Nuryaman, D. (2021). Peranan Perusahaan Keagenan terhadap Pengoperasian Kapal Niaga: Studi Kasus. *Dinamika Bahari*, 2(1), 72–85.
- Ariefinsyah, Habibi. "Aplikasi *Fishbone Analysis* Dalam Meningkatkan Kualitas Selada Pada CV. Tani Organik Merapi Kabupaten Sleman Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta." *Agrista* 7.4.
- Edy Hidayat N. 2009. *Manajemen Kepelabuhananan*. Jakarta : PT. Pelabuhan Indonesia (Persero)

Ervianto, W.I., 2004. Teori Aplikasi Manajemen Proyek Konstruksi. Penerbit : Andi, Yogyakarta.

Gaspersz, V. (2002). Pedoman Implementasi Program Six Sigma (Terintegrasi dengan ISO 9001:2000, MBNQA dan HACCP). Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Jeremy (2023) Arti dan Peran *Shipper* dalam Konteks Ekspor - Impor

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 28 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar dan Persetujuan Kegiatan Kapal di Pelabuhan (2022) Surat Persetujuan Berlayar (*Clearance Out*)

KEVIN, REPAGITA S. Analisis Keterlambatan Waktu Berangkat Kapal KM. Sinabung. Diss. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 2023.

Lasse, D. A. 2014, Pengertian *Anchorage*, Manajemen Kepelabuhanan.

Lexy J. Moleong, (2006). Metodologi Penelitian Kualitatif, Bandung, PT Remaja Rosdakarya.

MUFIDATUN, KHASANAH. Analisis Terlambatnya Keberangkatan MV. Warih Mas di Pelabuhan Tanjung Priok. Diss. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 2021.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 65 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal (2019) Usaha Keagenan Kapal

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal (2014).

Perusahaan Pengangkutan Barang (PBM), Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat dan Peran Perusahaan Bongkar Muat.

Purba, H.H. (2008). Diagram *Fishbone* dari Ishikawa. Retrieved from <http://hardipurba.com/2008/09/25/diagram-fishbone-dari-ishikawa.html>. Diakses Tanggal 29 Mei 2016 (09.19 WIB)

Pyzdeck, Thomas T. (2002). *The Six Sigma Hand Book : Panduan Lengkap for Greenbelts, Blackbelts & Managers at All Levels*. McGraw Hill. U.S.A.

Ridwan. 2004 : 104. Metode Observasi dan Penelitian. Jakarta : Rineka Cipta.

Stopford, M., (2009). *Maritime Economics*. 3rd ed. London and New York: Routledge Taylor & Francis Group.

Sugiyono. 2015. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung : ALFABETA.

Suwarno. (2011). Manajemen Pemasaran Jasa Perusahaan Pelayaran (Era Globalisasi). Badan Penerbit Universitas Diponegoro.

Tika H. Moh. Pabundu, 2006. Budaya Organisasi dan Peningkatan Kinerja Perusahaan, Cetakan Pertama, PT. Bhumi Aksara, Jakarta.

Ulber, Silalahi. 2009. Metode Penelitian Sosial. Bandung: PT. Refika Aditama.

Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.