

PERAN KEAGENAN KAPAL PT. IDT TRANS AGENCY DALAM MENINGKATKAN EFISIENSI OPERASIONAL PELABUHAN TANJUNG PEMANCINGAN

INTAN¹⁾, ANSYAR²⁾, MUHAMMAD HIDAYAT³⁾

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

Program Studi Nautika

Jln. Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode Pos. 90172

*Email: danibtl0007@gmail.com¹⁾, ansyar472@gmail.com²⁾,
hidayat.hlofficial@gmail.com³⁾

ABSTRAK

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui *peranan keagenan kapal* PT. *IDT Trans Agency* dalam meningkatkan *efisiensi operasional* di Pelabuhan Tanjung Pemancingan. Penelitian ini juga bertujuan untuk mengidentifikasi penyebab mengapa peran keagenan kapal belum optimal dalam mendorong efisiensi, serta merumuskan solusi yang tepat agar pelayanan kapal oleh PT. *IDT Trans Agency* menjadi lebih efektif dan terkoordinasi. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah *deskriptif kualitatif*, dengan teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Penelitian dilaksanakan langsung di lingkungan kerja PT. *IDT Trans Agency* untuk memperoleh data yang relevan dan akurat. Hasil penelitian menunjukkan bahwa peran keagenan kapal dalam meningkatkan efisiensi operasional meliputi penanganan *clearance in*, pengisian *warta kedatangan* melalui sistem *Inapornet*, persiapan dokumen kedatangan, penyandaran kapal, pengambilan dokumen kapal, pelayanan selama di pelabuhan, pengurusan keberangkatan, hingga pengelolaan dokumen *clearance out*. Namun, terdapat beberapa kendala, seperti keterbatasan infrastruktur pelabuhan, jumlah dermaga yang tidak mencukupi, lambatnya pengambilan keputusan terkait alokasi sumber daya dan jadwal bongkar muat, serta keterlambatan dalam pengurusan dokumen dari pihak-pihak terkait, yang semuanya dapat menghambat kelancaran operasional kapal.

Kata Kunci: Kapal, Keagenan, Pelayanan.

1. PENDAHULUAN

Peningkatan kompleksitas operasional kapal menuntut fokus utama pada efisiensi dan keselamatan dalam industri maritim. Integrasi erat antara manajemen kapal dan sistem komunikasi efektif muncul sebagai inovasi penting untuk meningkatkan kelancaran aktivitas di pelabuhan, yang kini berperan sebagai pusat konektivitas global [5]. Sinergi ini menjadi fondasi krusial dalam mendukung ekosistem perdagangan dunia. Konektivitas transportasi yang memadai adalah prasyarat esensial untuk kemajuan bangsa dan daya saing global, menghasilkan manfaat signifikan seperti peningkatan devisa, efisiensi distribusi, dan kemudahan akses. Pelayanan kapal berkualitas tinggi menjadi sangat penting dalam mendukung kelancaran distribusi angkutan laut dan pertumbuhan ekonomi nasional.

PT. IDT Trans Agency menghadapi tantangan dalam mengurangi potensi keterlambatan kapal dan mencegah gangguan pihak tidak berkepentingan, menyoroti pentingnya sistem dan prosedur operasional yang efektif. Perusahaan pelayaran memiliki peran vital dalam mendukung kelancaran pelabuhan seiring dengan pesatnya pertumbuhan perdagangan nasional dan internasional [4]. Peningkatan efisiensi

operasional menjadi keharusan untuk memberikan pelayanan optimal dalam proses bongkar muat barang yang cepat dan tepat. Kelancaran arus barang sangat dipengaruhi oleh kelengkapan infrastruktur kepelabuhanan, termasuk dermaga, peralatan modern, sarana transportasi darat, area penumpukan, serta dukungan kinerja instansi pemerintah. Sinergi antara efisiensi pelayaran, fasilitas pelabuhan, dan pemerintah menjadi kunci kelancaran perdagangan maritim.

Regulasi seperti Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KKM Tahun 2001 mewajibkan perusahaan pelayaran asing menunjuk perusahaan nasional sebagai agen umum. Konsep keagenan merujuk pada hubungan kontraktual di mana agen diberi wewenang bertindak atas nama principal dalam pengawasannya. Agen nasional ini berperan sebagai perwakilan resmi untuk memastikan kepatuhan terhadap regulasi dan kelancaran operasional kapal asing di Indonesia. Principal adalah pihak yang memberikan wewenang kepada agen, dan pihak yang bertransaksi dengan agen disebut pihak ketiga. Dalam industri pelayaran, terdapat tiga klasifikasi utama agen kapal: *general agent*, *sub-agent*, dan *branch agent*, masing-masing dengan kewenangan yang berbeda [2].

Menghadapi dinamika perdagangan domestik dan internasional yang pesat, perusahaan pelayaran dituntut untuk terus meningkatkan efisiensi operasional guna menyediakan layanan angkutan laut yang unggul. Ketepatan waktu, kecepatan, dan akurasi pengiriman muatan menjadi faktor krusial dalam mendukung kelancaran arus perdagangan. Untuk menunjangnya, diperlukan infrastruktur pelabuhan yang andal, termasuk dermaga, alat bongkar muat modern, serta sarana angkut muatan yang memadai. Infrastruktur yang baik menjadi fondasi penting dalam menjamin efektivitas layanan pelayaran.

Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi terhadap pengembangan teori dan wawasan dalam bidang ketatalaksanaan angkutan laut dan kepelabuhanan, terutama dalam aspek kualitas peran keagenan kapal. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi atau acuan bagi mahasiswa dan akademisi dalam memahami faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja pelayanan keagenan kapal serta memperkaya literatur mengenai strategi untuk mengatasi penyebab inefisiensi operasional. Secara praktis, penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan bagi PT. IDT Trans Agency dalam meningkatkan efisiensi operasional di Pelabuhan Tanjung Pemancingan, meminimalkan kendala yang mungkin timbul, serta memberikan wawasan yang berguna bagi perguruan tinggi, perusahaan pelayaran, dan taruna/i dalam memahami operasional pelabuhan dan peran penting keagenan kapal.

2. KAJIAN PUSTAKA

a. Definisi Perusahaan Pelayaran

Perusahaan pelayaran adalah perusahaan baik milik negara maupun swasta dengan berbagai badan hukum, menjalankan jasa transportasi laut untuk penumpang dan barang secara domestik dan internasional, memiliki peran penting dalam mobilitas dan distribusi yang aktivitasnya terbagi menjadi pelayaran domestik (nusantara, lokal, rakyat, penunda laut) dan internasional (samudra dekat, samudra). Dalam operasionalnya, keagenan kapal memegang peranan krusial di mana agen, sebagai

perantara atas nama principal, bertugas memasarkan dan memfasilitasi transaksi tanpa peralihan kepemilikan, dengan klasifikasi agen meliputi *universal agent*, *general agent*, dan *sub-agent*, yang penunjukannya diatur melalui *Letter of Appointment* dan *Agency Agreement* [3]. Sehingga agen kapal memfasilitasi operasional, memastikan representasi principal, dan menjamin kelancaran logistik serta perdagangan maritim.

b. Definisi Pelabuhan

Pelabuhan Pelabuhan, sebagai lokasi perbatasan laut-darat atau di perairan darat memegang peran penting dalam logistik dan transportasi, terdiri dari perairan terlindung, fasilitas *waterfront*, dan peralatan apung berfungsi sebagai titik awal dan akhir pelayaran untuk bongkar muat dan perpindahan penumpang. Dalam tata kelolanya, Syahbandar memiliki otoritas tertinggi atas keselamatan dan keamanan pelayaran dengan kewenangan luas meliputi pengawasan kapal, lalu lintas, kegiatan bongkar muat, *salvage*, dan lainnya yang efektivitasnya bergantung pada koordinasi dengan berbagai instansi seperti Pabeanan

c. Keagenan Kapal

Dalam kelancaran kegiatan bongkar muat dan administrasi kapal yang sandar di pelabuhan, perusahaan pelayaran umumnya menunjuk agen kapal sebagai perwakilan [6]. Keagenan merupakan hubungan hukum berdasarkan perjanjian di mana agen bertindak atas nama principal, yang tetap memiliki hak pengawasan. Dalam praktiknya, agen dapat menunjuk sub-agent untuk menangani kebutuhan kapal di pelabuhan tertentu dan bertanggung jawab kepada general agent. Perusahaan pelayaran asing biasanya menunjuk general agent di ibu kota negara maritim untuk mengoordinasikan agen-agen lokal. Di Indonesia, general agent biasanya adalah perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk untuk melayani kapal asing. Salah satu contoh adalah cabang PT. IDT Trans Agency yang memiliki prosedur layanan *agency service* untuk menangani kedatangan dan keberangkatan kapal, termasuk pemberitahuan kedatangan kepada otoritas pelabuhan sebelum kapal tiba dan bongkar muat dimulai.

Dalam menangani kedatangan kapal di Pelabuhan Tanjung Pemancingan, PT. IDT Trans Agency cabang Kotabaru melakukan sejumlah persiapan, antara lain pengajuan Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) kepada Syahbandar, penyampaian *Notice of Readiness (NOR)* dan *Bill of Lading (B/L)* kepada perusahaan *stevedoring*, serta mengadakan meeting sandar dengan Port Master, pemilik muatan (*shipper*), dan perusahaan bongkar muat. Agen juga menyampaikan *Estimate Time of Arrival (ETA)* kepada bagian penerimaan. Ketika kapal tiba, agen akan naik ke kapal untuk mengumpulkan dokumen penting seperti *crew list*, manifest, dan *certificate of registry* untuk keperluan proses perizinan masuk (*clearance in*) di kantor Syahbandar, serta melapor ke KSOP dan Kantor Karantina Kesehatan Pelabuhan. Selama kegiatan bongkar muat berlangsung, agen melaporkan perkembangan dan kendala kepada pemilik kapal atau general agent. Untuk keberangkatan kapal, agen mengajukan permintaan *pilotage* dan tug assist kepada PT. Pelindo, mengurus *clearance out* di kantor Syahbandar dengan menyerahkan bukti pembayaran jasa pelabuhan, dan setelah kapal berangkat, memberikan laporan pertanggungjawaban penuh atas layanan selama port stay kepada pemilik atau agen utama kapal.

d. Pemanduan dan Penundaan

Pemanduan kapal merupakan layanan krusial yang melibatkan pandu, seorang ahli nautika dengan pengetahuan lokal, untuk memberikan saran navigasi kepada nahkoda demi keselamatan di perairan pelabuhan tanpa mengambil alih komando. Pandu memberikan informasi penting mengenai kondisi perairan setempat seperti arus, pasang surut, dan bahaya navigasi, yang esensial untuk keselamatan kapal, muatan, awak, dan lingkungan melalui kolaborasi dan transfer keahlian dengan nahkoda. Sementara itu, penundaan kapal menggunakan *tug boat* yang lincah dan bertenaga untuk membantu manuver kapal besar, terutama saat sandar, lepas sandar, atau bergerak di area terbatas, dan umumnya diperlukan untuk kapal berukuran di atas 500 GT atau panjang lebih dari 150 meter, terutama di pelabuhan dengan lalu lintas padat atau kondisi perairan yang menantang seperti sungai dengan jembatan yang memerlukan pengolongan. Efisiensi pemanduan dan penundaan, didukung oleh regulasi yang jelas mengenai tanggung jawab pandu dan nahkoda [9]. pembagian wilayah tugas pandu (pandu bandar dan pandu laut), penetapan tarif berdasarkan ukuran kapal dan kesulitan alur, serta sarana prasarana pendukung seperti motor pandu dan *tug boat*, mencerminkan kualitas infrastruktur dan layanan pelabuhan modern, dengan indikator keberhasilan utama meliputi keselamatan, waktu tunggu, dan waktu pelaksanaan pemanduan.

e. Efisiensi Operasional Pelabuhan.

Efisiensi operasional pelabuhan merujuk pada kemampuan pengelolaan seluruh kegiatan pelabuhan, termasuk bongkar muat, pengelolaan kapal, penyimpanan, pengiriman, dan administrasi, agar berjalan cepat, tepat, aman, dan hemat biaya, yang mencakup kecepatan proses, biaya optimal, pengelolaan sumber daya, pengurangan waktu tunggu kapal (*dwell time*), keamanan dan keselamatan, serta kepuasan pengguna jasa pelabuhan. Faktor-faktor yang memengaruhi efisiensi ini meliputi infrastruktur dan teknologi, seperti adopsi sistem digital, otomatisasi, dan *Internet of Things* (IoT); proses dan prosedur, yang mencakup penyederhanaan dokumen, perizinan, dan logistik; keterampilan serta pengelolaan sumber daya manusia melalui tenaga kerja terlatih; serta koordinasi dan kolaborasi yang efektif antar otoritas pelabuhan, operator kapal, instansi pengawasan, dan perusahaan logistik. Semua faktor tersebut berperan penting dalam menjaga kelancaran aliran barang, meminimalkan hambatan, meningkatkan visibilitas rantai pasok, mempercepat pengiriman, serta menurunkan biaya dan risiko operasional di lingkungan pelabuhan (Notteboom & Rodrigue, 2020; UNCTAD, 2021).

Berdasarkan teori yang disampaikan, dapat disimpulkan bahwa efisiensi pelabuhan tidak hanya ditentukan oleh kesiapan infrastruktur fisik semata, melainkan juga oleh integrasi teknologi digital, penyederhanaan prosedur, peningkatan kapasitas sumber daya manusia, serta kerja sama lintas sektor yang solid. Dengan kata lain, efisiensi merupakan hasil dari sinergi antara faktor teknis dan nonteknis yang saling melengkapi. Bagi penulis, pemahaman ini menjadi bahan pemikiran bahwa upaya peningkatan

efisiensi pelabuhan harus diarahkan pada pendekatan holistik yang menekankan inovasi teknologi sekaligus penguatan tata kelola dan kompetensi manusia dalam sistem rantai pasok maritim.

3. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif, bertujuan untuk menghasilkan data mendalam berupa ungkapan tertulis atau lisan dari pengalaman dan pengamatan perilaku dalam situasi alami guna memahami fenomena sosial dari sudut pandang partisipan [7]. Penelitian ini berfokus pada aktivitas keagenan kapal di Tanjung Pemancingan, yang didefinisikan sebagai kegiatan penanganan kebutuhan kapal mulai dari kedatangan hingga keberangkatan, mencakup tahap kedatangan, kepengurusan dokumen *clearance in* dan *clearance out*, berlabuh, inspeksi, penanganan muatan, persiapan keberangkatan, keberangkatan kapal, dan aktivitas administrasi setelah kapal berangkat. Unit analisis penelitian ini adalah Departemen Operasional PT. IDT Trans Agency di Kotabaru, Kalimantan Selatan, sebuah perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang keagenan kapal, dipilih karena relevansinya dengan fokus studi mengenai peran keagenan kapal dalam meningkatkan efisiensi operasional Pelabuhan Tanjung Pemancingan.

Teknik pengumpulan data yang diterapkan meliputi observasi langsung oleh penulis selama kegiatan keagenan kapal di Pelabuhan Tanjung Pemancingan, wawancara dengan staf operasional dan *Dept Head* Operasional PT. IDT Trans Agency untuk memperoleh informasi dan konfirmasi data serta dokumentasi berupa pengumpulan, pemilihan, pengolahan, dan penyimpanan informasi sistematis (KBBI). Prosedur pengelolaan dan analisis data mengikuti tahapan sistematis dalam mencari dan menyusun data dari berbagai sumber, mengorganisasikan data ke dalam kategori relevan, menjabarkan data menjadi unit lebih kecil, mensintesis unit data untuk menemukan pola, menyusun pola bermakna, memilih data penting, dan membuat kesimpulan. Setelah observasi mendalam, dilakukan reduksi data, yaitu proses merangkum dan menyaring data untuk memilih informasi paling relevan dan signifikan sebagai topik utama, dengan fokus mengidentifikasi cara efektif mengatasi penyebab peran *ship agency* yang belum optimal dalam meningkatkan efisiensi operasional pelabuhan [7].

4. HASIL PENELITIAN

a. Hasil Penelitian

1) Gambaran Umum Perusahaan

PT. IDT Trans Agency Cabang Kotabaru adalah perusahaan international shipping agency di Kalimantan Selatan yang menyediakan layanan keagenan kapal secara menyeluruh, mulai dari pengurusan dokumen hingga pemenuhan kebutuhan kapal di pelabuhan. Dengan visi menjadi agen pelayaran kelas dunia dari Indonesia, perusahaan ini menerapkan sistem operasi terintegrasi dan standar internasional guna mencapai efisiensi dan kualitas layanan global. Struktur organisasi cabang dipimpin oleh Kepala Cabang yang membawahi bagian Keuangan & Staf serta bagian Operasional. Bagian Keuangan & Staf bertanggung jawab atas pengelolaan finansial dan administrasi, sementara Operation Manager dan Operation Staff menangani pelaksanaan teknis

memeriksa dokumen, memberikan informasi lokal, mencatat waktu kedatangan, menyerahkan *Notice Of Readiness (NOR)*, dan melaksanakan *clearance in*. Selama penanganan muat, agen mengawasi kegiatan bongkar muat, membuat laporan, berkoordinasi untuk kelancaran, mengurus dokumen awak jika perlu, dan memonitor kegiatan operasional lainnya. Persiapan keberangkatan dan *clearance out* melibatkan penyiapan dokumen keberangkatan dan muatan, serta pengurusan izin keberangkatan kepada Bea Cukai, BUP, Imigrasi, KKP, dan KSOP. Setelah izin disetujui, agen menyerahkan dokumen kepada kapal, meminta ETA pelabuhan selanjutnya, berkoordinasi untuk keberangkatan, dan meninggalkan kapal. Setelah kapal berlayar, agen melaporkan keberangkatan, melengkapi laporan *statement of fact*, mengirimkan dokumen kepada pihak terkait, dan mengarsipkan dokumen muatan.

3) Dokumen Yang Dibutuhkan Untuk Mengageni Kapal

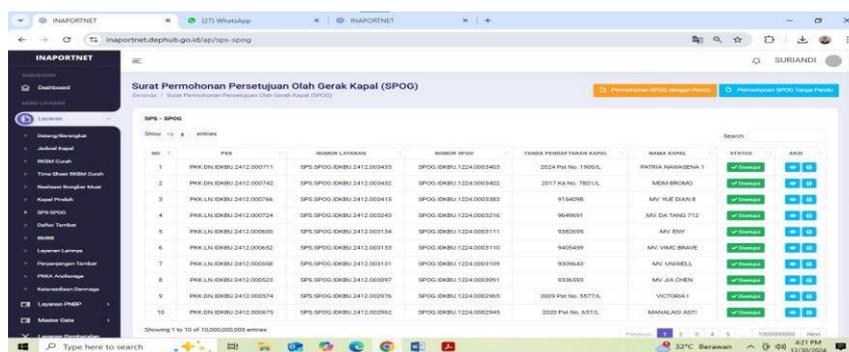
Dalam memberikan layanan keagenan pelayaran untuk kedatangan dan keberangkatan kapal, IDT Trans Agency Kotabaru memberikan perhatian khusus pada kelengkapan dan keabsahan berbagai dokumen kapal, yang menjadi bukti identitas asli kapal (seperti surat laut, surat ukur internasional, *ship particular*, sertifikat keselamatan konstruksi, radio, perlengkapan kapal, izin stasiun radio, asuransi kapal, sertifikat garis muat internasional, DOC, sertifikat rakit penolong, EEBD & alat bantu pernapasan, sertifikat lambung dan mesin, *safe manning certificate*, *anti poling*, SMC, *continuous synopsis record*, sertifikat pemadam kebakaran, buku kesehatan kapal, RPK, surat penunjukan keagenan untuk kapal lokal dan asing, serta *log book*), dokumen muatan kapal yang berisi data-data muatan (seperti manifest muat dan bongkar, *delivery order*, *stowage plan*, dan *bill of lading*), serta dokumen awak kapal (buku pelaut, ijazah, sertifikat kompetensi, perjanjian kerja laut, dan paspor bagi awak kapal asing atau kapal RI yang berlayar dari/ke luar negeri). Sebelum keberangkatan kapal, agen mengurus *port clearance* dengan mengajukan pemberitahuan keberangkatan kapal dan dokumen terkait kepada KSOP (meliputi surat pemberitahuan keberangkatan, manifest muatan, *loading list* pelabuhan berikutnya, *bill of lading*, *ship particular*, surat ukur kapal, surat laut, surat penunjukan keagenan, RPK, dan permohonan persetujuan olah gerak berlayar) dan Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP) (meliputi surat pemberitahuan keberangkatan kapal dan buku kesehatan kapal yang telah diisi oleh petugas KKP).

4) Perosedur meningkatkan operasional di Pelabuhan Tanjung Pemancingan

Meningkatkan efisiensi operasional pelabuhan merupakan kunci untuk kelancaran logistik, pengurangan biaya, dan peningkatan daya saing sektor pelayaran, yang dapat dicapai melalui berbagai prosedur terintegrasi. Optimalisasi infrastruktur pelabuhan meliputi peningkatan kapasitas dermaga dan terminal dengan penambahan alat bongkar muat modern, serta peningkatan fasilitas penyimpanan dan manajemen stok. Penerapan teknologi dan sistem manajemen terintegrasi, seperti *Port Management System* dan otomatisasi proses bongkar muat, memungkinkan monitoring *real-time* dan percepatan operasional. Peningkatan prosedur operasional mencakup pengurangan waktu tunggu kapal melalui penjadwalan efisien, integrasi sistem keamanan dan kepabeanan, serta pengelolaan arus barang yang sistematis. Pemeliharaan dan pengelolaan infrastruktur yang baik melalui pemeliharaan berkala dan optimalisasi penggunaan fasilitas juga esensial.

Selain itu, peningkatan efisiensi operasional memerlukan pelatihan dan pengembangan SDM secara berkelanjutan dalam penggunaan teknologi baru dan prosedur efisien, serta peningkatan keahlian manajemen operasional. Koordinasi dan kolaborasi yang kuat antar *stakeholder* (otoritas pelabuhan, perusahaan pelayaran, bea cukai, dan logistik) serta komunikasi terintegrasi penting untuk memperlancar alur barang dan mengurangi waktu tunggu. Penerapan konsep *green port* dan efisiensi energi juga berkontribusi pada keberlanjutan dan pengurangan biaya. Peningkatan layanan kepada pengguna melalui sistem umpan balik dan penyederhanaan prosedur administratif dapat meningkatkan kepuasan pelanggan. Terakhir, evaluasi dan pemantauan kinerja secara berkala melalui penggunaan data dan analitik membantu mengidentifikasi area perbaikan dan mengukur efektivitas prosedur yang diterapkan.

5) Penggunaan Sistem *Inaportnet*



Gambar 3. Sistem *Inaportnet*

Inaportnet, sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 8 Tahun 2022, adalah sistem layanan tunggal elektronik berbasis web yang bertujuan mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhanan terstandarisasi untuk pelayanan kapal dan barang secara fisik, menyatukan seluruh instansi dan *stakeholder* di pelabuhan, serta memfasilitasi pengurusan administrasi daring (online) berbagai dokumen penting seperti Surat Izin Kelaiklautan Berlayar, izin masuk/keluar kapal, dan Surat Bebas Karantina Kesehatan. Sistem ini mempercepat perizinan kapal melalui sifatnya yang netral, terintegrasi, aman, berbasis *online*, dan adaptif, yang dapat diakses oleh pengguna terdaftar seperti agen pelayaran atau PBM melalui akun *member login* [1].

b. Hasil Penelitian

1. Peran Keagenan Kapal PT. IDT Trans Agency dalam Meningkatkan Efisiensi Operasional di Pelabuhan Tanjung Pemancingan

Peran keagenan di pelabuhan, termasuk di Tanjung Pemancingan, memiliki signifikansi vital dalam menopang efisiensi operasional secara keseluruhan. Berdasarkan pada hasil observasi dan wawancara yang dilakukan, Agen pelabuhan memikul tanggung jawab yang komprehensif dalam berbagai aspek, mulai dari pengurusan administrasi kapal dan pemantauan logistik hingga penyediaan layanan terkait pengiriman dan penerimaan barang. Oleh karena itu, inisiatif untuk meningkatkan efisiensi operasional pelabuhan melalui optimalisasi peran keagenan memerlukan pendekatan yang terstruktur dan terkoordinasi. Penguatan fungsi agen kapal dan pengelolaan dokumentasi yang efektif menjadi elemen krusial, yang dapat dicapai melalui penyederhanaan dan

digitalisasi proses administrasi, serta peningkatan kecepatan dan akurasi dalam penanganan dokumen kapal dan kargo.

Koordinasi yang lebih erat antara agen pelabuhan dan berbagai pemangku kepentingan (*stakeholder*) juga merupakan aspek esensial. Hal ini mencakup penguatan hubungan kerja sama dengan otoritas pelabuhan dan bea cukai guna memastikan kelancaran proses pemeriksaan dokumen dan peningkatan efisiensi alur pergerakan barang. Kemitraan yang solid dengan operator kapal dan penyedia layanan logistik diperlukan untuk memastikan bahwa jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal serta proses bongkar muat berjalan sesuai dengan perencanaan, sehingga dapat menghindari potensi tumpang tindih aktivitas atau keterlambatan yang dapat menghambat kelancaran alur barang. Peningkatan kualitas sumber daya manusia (SDM) di bidang keagenan melalui program pelatihan yang relevan, sertifikasi sesuai standar internasional, serta penguatan kemampuan komunikasi dan negosiasi juga memberikan kontribusi yang signifikan terhadap peningkatan efisiensi.

Optimalisasi layanan dan pengelolaan waktu menjadi fokus penting lainnya dalam peran keagenan. Perencanaan jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal yang efisien berperan penting dalam meminimalkan waktu tunggu kapal di pelabuhan. Agen juga memiliki tanggung jawab untuk menjamin kelancaran dan kecepatan proses bongkar muat, menghindari waktu tunggu yang tidak perlu melalui optimalisasi penjadwalan dan efisiensi dalam proses pemindahan barang. Upaya untuk mengurangi potensi keterlambatan dan biaya tambahan dapat dilakukan melalui antisipasi terhadap berbagai faktor seperti kondisi cuaca dan masalah teknis pada kapal, serta optimalisasi biaya yang terkait dengan pengurusan kapal dan barang. Kolaborasi yang efektif dengan pemerintah dan pihak-pihak terkait juga memegang peranan yang krusial. Agen pelabuhan berperan dalam memastikan kepatuhan terhadap semua peraturan dan kebijakan yang berlaku, serta dapat aktif terlibat dalam memberikan masukan terkait pengembangan infrastruktur pelabuhan guna meningkatkan kapasitas dan efisiensi operasional secara keseluruhan.

Hasil penelitian mengenai peran keagenan kapal PT. IDT Trans Agency di Pelabuhan Tanjung Pemancingan menunjukkan bahwa agen pelabuhan memiliki fungsi strategis dalam menjaga kelancaran operasional, mulai dari pengurusan administrasi, koordinasi logistik, hingga memastikan efisiensi bongkar muat. Temuan ini sejalan dengan teori manajemen logistik yang dikemukakan oleh Notteboom & Rodrigue (2020), yang menekankan bahwa efisiensi pelabuhan tidak hanya ditentukan oleh infrastruktur fisik, tetapi juga oleh peran aktor pendukung seperti agen kapal yang bertindak sebagai penghubung utama antara otoritas pelabuhan, operator kapal, dan penyedia layanan logistik. Dengan optimalisasi fungsi agen, proses dokumentasi dapat lebih sederhana, waktu tunggu kapal dapat diminimalkan, dan biaya operasional dapat ditekan. Hal ini memperlihatkan bahwa keberadaan agen bukan sekadar administratif, melainkan komponen integral dalam rantai pasok maritim yang mendukung efisiensi secara menyeluruh.

Selain itu, keterkaitan hasil penelitian dengan teori manajemen sumber daya manusia juga terlihat jelas. Upaya peningkatan kualitas SDM agen pelabuhan melalui pelatihan, sertifikasi, serta penguatan kemampuan komunikasi dan negosiasi mendukung pandangan Hasibuan (2008), yang menegaskan bahwa keberhasilan

organisasi sangat ditentukan oleh kompetensi dan profesionalitas tenaga kerja. Dalam konteks keagenan, SDM yang kompeten mampu mempercepat proses koordinasi antar-stakeholder, mengurangi potensi konflik kepentingan, dan meningkatkan keakuratan penanganan dokumen kapal maupun kargo. Dengan demikian, hasil penelitian memperkuat teori bahwa peningkatan efisiensi operasional pelabuhan tidak hanya ditentukan oleh aspek teknis dan prosedural, tetapi juga oleh kualitas manusia yang terlibat dalam pengelolaannya, khususnya agen kapal sebagai aktor kunci dalam sistem kepelabuhanan modern.

2. Kendala yang Dihadapi PT. IDT Trans Agency dalam Menjalankan Peran Keagenan di Pelabuhan Tanjung Pemancingan

Dalam menjalankan peran keagenan di Pelabuhan Tanjung Pemancingan, PT. IDT Trans Agency dihadapkan pada beragam kendala yang secara langsung memengaruhi efisiensi operasional pelabuhan dan proses keagenan kapal. Ketidakefisienan prosedur administrasi, yang ditandai dengan birokrasi yang rumit dan minimnya integrasi sistem digital, seringkali mengakibatkan keterlambatan dalam pengurusan dokumen kapal serta pertukaran data antar pihak terkait. Selain itu, kurangnya koordinasi yang efektif antara agen kapal, otoritas pelabuhan, bea cukai, dan pihak-pihak lain, ditambah dengan ketidaksesuaian jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal, turut berkontribusi pada peningkatan waktu tunggu kapal dan inefisiensi penggunaan sumber daya.

Keterbatasan fasilitas pelabuhan, seperti kapasitas dermaga yang terbatas dan fasilitas penyimpanan barang yang kurang memadai, juga menjadi penghambat kelancaran operasional, menyebabkan penundaan akses kapal dan memperlambat proses bongkar muat serta distribusi barang. Pengelolaan sumber daya manusia yang belum optimal, termasuk kurangnya pelatihan bagi staf pelabuhan dan agen kapal serta beban kerja yang berlebihan (*overload*), dapat menurunkan efisiensi dalam penanganan tugas-tugas logistik dan administrasi dokumen. Faktor-faktor eksternal seperti kondisi cuaca buruk, tinggi gelombang, dan arus laut juga secara signifikan dapat mengganggu operasional kapal dan memperpanjang waktu tunggu di pelabuhan.

Lebih lanjut, keterbatasan infrastruktur teknologi dan sistem keamanan, seperti minimnya sistem pelacakan dan pemantauan kapal secara *real-time* serta kendala dalam sistem keamanan, dapat menyebabkan informasi yang tidak akurat atau terlambat, yang pada akhirnya menambah waktu pemeriksaan. Keterbatasan sumber daya keagenan, termasuk kurangnya agen kapal yang kompeten dan masalah ketersediaan peralatan pendukung operasional, dapat menghambat kemampuan agen dalam mengatur kebutuhan kapal secara efisien. Faktor persaingan dan tingginya permintaan, yang berpotensi menyebabkan kepadatan pelabuhan dan keterbatasan *slot* untuk kapal, juga memperburuk efisiensi operasional. Terakhir, isu-isu eksternal dan kebijakan pemerintah yang kurang mendukung efisiensi pelabuhan, serta dampak ekonomi global, dapat membatasi kemampuan agen kapal untuk beroperasi secara optimal.

Hasil penelitian mengenai kendala yang dihadapi PT. IDT Trans Agency di Pelabuhan Tanjung Pemancingan memperlihatkan adanya persoalan klasik dalam manajemen pelabuhan, yakni ketidakefisienan prosedur, keterbatasan infrastruktur, serta

kurangnya koordinasi antar pemangku kepentingan. Kondisi ini sejalan dengan teori *port governance* yang dikemukakan oleh Notteboom dan Rodrigue (2020), yang menegaskan bahwa efisiensi pelabuhan tidak hanya ditentukan oleh kelengkapan fisik seperti dermaga atau fasilitas bongkar muat, tetapi juga oleh tata kelola administrasi dan integrasi sistem informasi. Ketika birokrasi terlalu panjang dan tidak didukung digitalisasi, maka terjadi *bottleneck* yang berimbas pada meningkatnya waktu tunggu kapal (*waiting time*) serta biaya logistik. Dengan demikian, hasil penelitian menegaskan kebenaran teori bahwa pelabuhan modern harus mengintegrasikan aspek teknologi, tata kelola, dan koordinasi antar pihak untuk mencapai efisiensi operasional yang berkelanjutan.

Selain itu, keterbatasan sumber daya manusia, baik dari sisi jumlah maupun kompetensi, turut mendukung teori manajemen sumber daya manusia yang dikemukakan oleh Hasibuan (2008), bahwa kualitas SDM berperan sentral dalam efektivitas organisasi. Kurangnya pelatihan, overload pekerjaan, serta minimnya agen kapal yang berpengalaman berdampak pada lambatnya proses administrasi maupun operasional logistik di lapangan. Faktor eksternal seperti cuaca buruk dan kebijakan pemerintah yang belum sepenuhnya mendukung efisiensi pelabuhan juga memperkuat pandangan UNCTAD (2021) bahwa efisiensi pelabuhan dipengaruhi oleh kombinasi faktor internal dan eksternal yang harus dikelola secara adaptif. Dengan demikian, penelitian ini memperlihatkan bahwa peningkatan efisiensi keagenan kapal tidak bisa hanya difokuskan pada aspek teknis semata, melainkan juga membutuhkan penguatan kompetensi SDM, reformasi kebijakan, serta strategi adaptasi terhadap dinamika lingkungan eksternal.

5. PENUTUP

Berdasarkan hasil penelitian, peran keagenan sangat penting dalam meningkatkan efisiensi operasional pelabuhan dengan mempercepat proses administrasi, logistik, dan koordinasi antar pihak terkait. Namun, berbagai kendala masih sering ditemui, seperti prosedur administrasi yang kurang efisien, koordinasi yang minim, fasilitas dan infrastruktur yang kurang memadai, pengelolaan SDM yang belum optimal, serta tantangan dari cuaca, persaingan, dan regulasi pemerintah. Untuk mengatasi hal ini, perlu dilakukan penguatan peran agen, peningkatan koordinasi, peningkatan kualitas SDM, optimalisasi pelayanan, serta kolaborasi yang erat dengan pemerintah dan stakeholder lainnya. Agen pelabuhan yang profesional dan efisien dapat mengurangi waktu tunggu kapal, menekan biaya operasional, dan mendukung kelancaran distribusi barang.

Sebagai saran, peningkatan pelatihan dan sertifikasi agen pelabuhan perlu diperkuat agar mereka lebih memahami prosedur, regulasi, dan manajemen waktu yang efektif. Agen juga harus aktif membangun kerja sama dengan otoritas pelabuhan, perusahaan logistik, dan instansi keamanan demi kelancaran operasional. Selain itu, evaluasi dan optimalisasi prosedur kerja secara berkelanjutan sangat penting untuk mengidentifikasi hambatan dan merancang solusi yang lebih efisien. Dengan langkah-langkah ini, diharapkan efisiensi dan produktivitas pelabuhan dapat terus meningkat secara berkesinambungan.

6. DAFTAR PUSTAKA

- [1] Agung Tri, A. T. M. A. J. A. (2023). Implementasi Sistem Inaportnet Pada Pelayanan Kapal Pt Kartika Samudera Adijaya Di Pelabuhan Samarinda (Doctoral Dissertation, Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar).
- [2] Budi Santoso. (2015). Manajemen Pelayaran dan Kepelabuhanan. Surabaya: Guna Widya.
- [3] Engkos Kosasih, & Hananto Soewedo. (2007). Manajemen Transportasi dan Logistik. Bandung: Alfabeta.
- [4] Koninklijk Besluit 1915 No. 110 tentang Ketentuan Tugas dan Tanggung Jawab Pandu.
- [5] Rasid. (2020). Optimalisasi Manajemen Operasional Pelayaran dalam Mendukung Kinerja Pelabuhan. Jakarta: Mitra Wacana Media.
- [6] Smith, J. (2020). Maritime Logistics and Port Operations: Global Perspectives and Practices. London: Oceanic Press.
- [7] Suyono, R. P. (2015). Hukum Perkapalan dan Kepelabuhanan. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- [8] Sugiyono. (2019). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabeta.
- [9] Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 82 Tahun 1999 tentang Pelaksanaan Keagenan Kapal.