

ANALISIS PROSES PENANGANAN KAPAL PENUMPANG TERHADAP KETEPATAN WAKTU JADWAL OPERASIONAL KAPAL

Aji Pandita Ratu Rukmantara¹, Vivian Karim Ladessi², Winoto Hadi³,
Siti Sahara⁴, Kencana Verawati⁵
Universitas Negeri Jakarta^{1,2,3,4,5}
ajipandita605@gmail.com¹

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis proses penanganan kapal penumpang terhadap ketepatan waktu jadwal operasional kapal yang bertempat di PT. Pelayaran Nasional Indonesia Cabang Tanjung Priok. Metode yang digunakan adalah metode deskriptif kualitatif dengan data primer dan sekunder yang pengumpulan datanya menggunakan observasi dan wawancara untuk menentukan populasi, sample, pengumpulan data, mengolah data, dan menyusun data. Hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa jadwal estimasi dan realisasi kedatangan dan keberangkatan kapal tidak sesuai, rata-rata waktu yang dibutuhkan untuk kedatangan kapal adalah 01:43 (satu jam empat puluh tiga menit) dan untuk keberangkatan kapal adalah 00:54 (lima puluh empat menit) serta persentase kapal yang sesuai jadwal hanya 12% atau sebanyak 2 kali dari 17 kali beroperasi. Keterlambatan disebabkan oleh faktor cuaca, perbaikan mesin, proses clearance dan koneksi internet yang buruk. Maka dari itu, kordinasi antara pihak operasional kapal dan crew kapal serta stabilitas internet menjadi solusi dalam ketepatan waktu jadwal operasional kapal.

Kata Kunci: Kapal Penumpang, Ketepatan Waktu, Penanganan Kapal

ABSTRACT

This research aims to analyze the process of handling passenger ships regarding the timeliness of ship operational schedules located at PT. Indonesian National Shipping Tanjung Priok Branch. The method used is a qualitative descriptive method with primary and secondary data where data collection uses observation and interviews to determine the population, sample, data collection, data processing and data compilation. The results of the research can be concluded that the estimated and actual schedule for ship arrival and departure does not match, the average time required for ship arrival is 01:43 (one hour and forty-three minutes) and for ship departure is 00:54 (fifty-four minutes).) and the percentage of ships on schedule is only 12% or 2 times out of 17 operations. Delays are caused by weather factors, machine repairs, clearance processes and poor internet connections. Therefore, coordination between ship operations and ship crew as well as internet stability is a solution to the timeliness of ship operational schedules.

Keywords: Passenger Ships, Punctuality, Ship Handling

PENDAHULUAN

Indonesia sebagai negara kepulauan pastinya mempunyai pelabuhan dalam menopang perpindahan arus barang dan manusia serta memegang peranan penting

terhadap penggunaan jasa angkutan laut. Menurut undang-undang No. 12 Tahun 2005 mengenai peraturan angkutan laut, dikatakan bahwa pelayaran nasional dioptimalisasikan kemampuannya dan di dorong untuk saling mendukung dan membuat persatuan armada laut yang kuat yang bertujuan untuk meningkatkan perdagangan antar pulau dan perpindahan manusia (Sitanggang, 2020). Terminal penumpang merupakan tempat untuk menaikan dan menurunkan penumpang yang diberikan fasilitas dan informasi. Terminal penumpang sebagai tempat peningkatan kenyamanan selama menunggu dan memfasilitasi pergantian antara moda atau kendaraan yang berbeda, selain itu terminal penumpang juga merupakan lokasi di mana penumpang dan barang memasuki atau meninggalkan jaringan transportasi (Fajar et al., 2023).

Jasa angkutan laut merupakan potensi besar karena melihat Indonesia adalah negara kepulauan yang di kelilingi oleh lautan, jasa angkutan laut juga sangat berperan dalam pengangkutan barang dan penumpang (Narti et al., 2020). Maka dari itu, pemerintah membangun banyak pelabuhan untuk terminal transportasi laut sebagai bentuk dari pelayanan pada masyarakat. Pelabuhan sebagai potensi jaringan untuk menyambungkan konektivitas antara pulau yang satu dengan yang lainnya, pemerintah dalam mengisi potensi tersebut melalui PT Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI) yang merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) membangun 10 angkutan laut yaitu kapal penumpang sejak tahun 1982 dan berlanjut sampai tahun 1995 hingga tersedia 15 kapal penumpang. Saat ini, terdapat 26 kapal penumpang dengan kapaitas 1000-3000pax dengan jaringan trayek yang terjadwal, kapal perintis sebanyak 46 buah dengan kapasitas 500pax untuk melayani penumpang antar pulau terpencil, dan terdapat kapal tol laut sebanyak 8 buah untuk mengakut barang/kontainer/ternak hidup.

PT Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI) yang tersebar diseluruh Indonesia adalah upaya pemerintah yang siap melayani maskayarat melalui jasa angkutan laut dengan tarif yang sudah ditetapkan. PT Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI) yang merupakan perusahaan pelayaran nasional dalam bidang pelayanan angkutan barang dan penumpang. Angkutan laut yang beroperasi terkadang mengalami keterlambatan datang dan juga mengalami keterlambatan berangkat yang berdampak pada ketidaksesuaian pada jadwal sehingga terjadinya kekecewaan dan kerugian bagi para pengguna jasa (penumpang) ataupun perusahaan. Dalam kurun waktu 5 tahun terakhir, angkutan laut yang beroperasi sering mengalami keterlambatan kapal yang disebabkan oleh faktor internal dan eksternal. Dengan demikian, perlu adanya penelitian mengenai jumlah kapal yang sesuai dengan ketepatan waktu jadwal operasionalnya.

KAJIAN TEORI

Teori Manajemen Operasi

Manajemen Rantai Pasok (Supply Chain Management): Proses penanganan kapal penumpang merupakan bagian dari rantai pasok transportasi laut. Konsep-konsep dalam manajemen rantai pasok seperti pengelolaan inventaris, koordinasi antarpihak terlibat, dan efisiensi proses dapat mempengaruhi ketepatan waktu operasional kapal.

Optimasi Proses Operasional

Teori optimasi proses operasional dapat membantu dalam mengidentifikasi dan menghilangkan bottleneck serta memperbaiki efisiensi, sehingga menghasilkan ketepatan waktu dalam penanganan kapal penumpang. Memahami konsep terminal kapal penumpang, termasuk desain, layout, dan teknologi yang diterapkan, dapat membantu mengidentifikasi faktor-faktor yang dapat mempengaruhi ketepatan waktu

penanganan kapal. Sistem Boarding dan Debarking Analisis teori tentang sistem proses naik-turun penumpang (boarding dan debarking) dapat memberikan wawasan dalam meningkatkan efisiensi dan mengurangi waktu yang diperlukan untuk kegiatan ini. Konsep manajemen stok dan persediaan dapat diterapkan pada komponen-komponen seperti bahan bakar, makanan, dan peralatan kapal penumpang untuk meminimalkan ketidakpastian dan meningkatkan ketersediaan saat diperlukan. Koordinasi Transportasi dan Distribusi. Teori ini dapat membahas bagaimana koordinasi yang baik antara kapal, terminal, dan penyedia layanan lainnya dapat mendukung ketepatan waktu jadwal operasional kapal.

Teori Keandalan Sistem

Melalui analisis keandalan sistem, kita dapat memahami bagaimana setiap komponen dalam proses penanganan kapal penumpang berkontribusi terhadap keandalan dan ketepatan waktu operasional. Konsep manajemen waktu operasional melibatkan penjadwalan yang efisien, pengelolaan antrian, dan peningkatan proses untuk mencapai ketepatan waktu operasional kapal penumpang.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif kualitatif. Metode penelitian kualitatif adalah penelitian yang sifatnya interpretif (menggunakan penafsiran) yang mengikat banyak metode dalam menelaah masalah penelitiannya yang bertujuan untuk memahami dan menginterpretasikan interaksi sosial (Mulyana, 2018). Penelitian ini berlokasi di PT Pelayaran Nasional Indonesia cabang Tanjung Priok dengan menggunakan subjek penelitian yaitu populasi dan sampel. Pengambilan subjek populasi dalam penelitian ini berasal dari individu yang telah ditetapkan oleh peneliti. Sedangkan pengambilan subjek sampel menggunakan teknik *purposive sampling* yaitu teknik yang digunakan berdasarkan pertimbangan yang disesuaikan dengan batasan masalah dalam penelitian ini. Populasi dan sampel meliputi penumpang kapal, kepala urusan armada, kepala urusan operasional kapal, serta kepala urusan pelayanan penumpang. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini dibagi menjadi 2, yaitu pengumpulan data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang didapat secara langsung dari sumber asli terkait penelitian dan dengan topik penelitian yang diolah lebih lanjut oleh peneliti berupa observasi lapangan, wawancara, dan dokumentasi. Sedangkan data sekunder adalah data yang didapat dari pihak perusahaan terkait data-data yang dibutuhkan peneliti yang telah diolah lebih lanjut oleh peneliti dan akan ditampilkan dalam bentuk diagram atau tabel.

HASIL PENELITIAN

Tabel 1.
Data Nama Kapal Penumpang

No	Nama Kapal	Tahun Pembangunan	Rute Trayek	Grt	Pax
1.	Km. Kelud	1998	Kijang-Batam-Belawan	14665	2000
2.	Km. Ngapulu	2001	Surabaya-Makasar- Ambon-Banda-Tual- Doro-Kaimana-Fakfak- Baubau	14685	2000

3.	Km. Dorolonda	2000	Surabaya-Makasar-Baubau-Namlea-Ambon-Ternate-Bitung	14685	3000
4.	Km. Gn. Dempo	2008	Surabaya-Makasar-Sorong-Monokwari-Wasior-Nabire-Jayapura	14017	2000
5.	Km. Umsini	1994	Surabaya-Makasar-Maumere-Larantuka-Lowelena-Kupang-Kijang	6022	1000
6.	Km. Ciremai	1991	Surabaya-Makasar-Baubau-Sorong-Monokwari-Biak-Jayapura	14403	2000
7.	Km. Dobonsolo	1992	Baubau-Ambon-Sorong-Serui-Makasar-Surabaya-Jayapura	14403	2000
8.	Km. Lawit	1986	Pontianak-Semarang-Kumai-Karimun Jawa	6022	100
9.	Km. Bk. Raya	1998	Natuna-Midai-Serasan-Belinyu	14649	2000

Sumber: Urusan Operasional Kapal PT. PELNI (Persero)

Analisis Proses Penanganan Kapal Penumpang

Kapal penumpang yang akan memasuki area dermaga untuk sandar perlu melakukan proses *clearance in* (kedatangan) dan *clearance out* (keberangkatan) yang ditangani oleh pihak operasional kapal. Pihak operasional kapal akan melakukan proses penanganan kedatangan kapal melalui sistem inaportnet yang meliputi waktu kedatangan, manifes penumpang, dan nomor rencana penambatan kapal yang kemudian akan diterbitkannya lembar pemberitahuan kedatangan kapal (PKK) oleh syahbandar dan ditindak lanjuti dengan rencana penambatan kapal (RPK) yang diketahui oleh petugas pandu, tunda, dan kepil. PT Pelayaran Nasional Indonesia cabang Tanjung Priok menggunakan sistem Inaportnet sebagai teknologi informasi modern yang diharapkan mampu mendukung pertukaran data dan informasi layanan secara efektif dan efisien agar dapat merealisasikan jadwal operasional kapal sesuai dengan estimasinya. Jadwal estimasi waktu keberangkatan (*departure*) yang akan disebarluaskan kepada calon penumpang dan penumpang diharuskan datang 3 jam sebelum keberangkatan kapal. Sedangkan untuk estimasi jadwal kedatangan kapal (*arrival*) disebarkan kepada pihak operasional kapal untuk dapat menangani proses pengurusan dokumen kedatangan kapal. Berdasarkan hasil wawancara dengan kepala urusan operasional kapal, Bapak Biran Adi menjelaskan bahwa dalam menangani proses pengurusan dokumen kedatangan kapal dapat berpengaruh terhadap terlambat atau tepatnya kedatangan kapal itu sendiri, maka dari itu penting bagi petugas *clearance in/out* untuk menyelesaikan proses tersebut segera mungkin karena apabila terjadi keterlambatan kedatangan kapal maka keberangkatan kapal juga akan terlambat tidak sesuai dengan *Estimated Time of Departure* (ETD) yang akan menyebabkan keterlambatan (*delay time*). Namun, tidak menutup kemungkinan bahwa kapal yang datang tepat waktu ketika keberangkatannya mengalami keterlambatan karena proses pengurusan keberangkatan kapal (*clearance out*) yang mengalami kendala.

Dalam proses pengurusan keberangkatan kapal, petugas *clearance out* diharuskan memeriksa beberapa dokumen diantaranya adalah surat pernyataan nahkoda, surat persetujuan berlayar dari pelabuhan asal, *crew list*, dan manifes penumpang.

Setelah pemeriksaan selesai, petugas *clerance out* akan menangani proses jasa kenavigasian, jasa penggunaan radio, dan karantina kesehatan. Kemudian proses *clerance out* akan diketahui oleh pihak syahbandar sehingga diterbitkannya surat persetujuan berlayar (SPB) dan diketahui oleh jasa pandu dan tunda. Perusahaan pelayaran adalah perusahaan yang melakukan kegiatan pengangkutan barang maupun manusia melalui jalur laut. Perusahaan pelayaran juga berperan penting dalam proses kelancaran operasional kedatangan dan keberangkatan kapal. Perusahaan pelayaran yang menyediakan fasilitas angkutan laut akan memberikan pelayanan terhadap kedatangan dan keberangkatan kapal yang juga pelayanan kedatangan dan keberangkatan kapal berkaitan dengan instansi pelabuhan atau penyedia fasilitas penunjang pelabuhan seperti proses pandu, tambat, labuh, tunda, dan lain-lain (Subroto & Susanto, 2015). PT. Pelayaran Nasional Indonesia sebagai perusahaan pelayaran yang memfasilitasi kapal penumpang akan memberikan jadwal estimasi keberangkatan kapal yang akan disebarluaskan kepada calon penumpang melalui media elektronik dan media cetak.

Tabel 2.
Jadwal Estimasi Bulan April 2022 Kedatangan – Keberangkatan Kapal Penumpang

Nama Kapal	Kedatangan (Eta)		Keberangkatan (Etd)		Tujuan
	Hari/Tanggal	Jam	Hari/Tanggal	Jam	
Km. Gn. Dempo	Jumat, 01-04-2022	22.00 Wib	Sabtu, 02-04-2022	13.00 Wib	Surabaya
Km. Dorolonda	Kamis, 07-04-2022	12.00 Wib	Kamis, 07-04-2022	23.59 Wib	Surabaya
Km. Kelud	Kamis, 07-04-2022	21.00 Wib	Jumat, 08-04-2022	23.59 Wib	Batam
Km. Lawit	Jumat, 08-04-2022	10.00 Wib	Jumat, 08-04-2022	14.00 Wib	Pontianak
Km. Dobonsolo	Jumat, 08-04-2022	15.00 Wib	Sabtu, 09-04-2022	15.00 Wib	Surabaya
Km. Ciremai	Selasa, 12-04-2022	21.00 Wib	Rabu, 13-04-2022	16.00 Wib	Surabaya
Km. Bukit Raya	Rabu, 13-04-2022	07.00 Wib	Rabu, 13-04-2022	16.00 Wib	Belinyu
Km. Umsini	Kamis, 14-04-2022	20.00 Wib	Jumat, 15-04-2022	17.00 Wib	Kijang
Km. Kelud	Kamis, 14-04-2022	22.00 Wib	Jumat, 15-04-2022	23.59 Wib	Kijang
Km. Gn. Dempo	Sabtu, 16-04-2022	06.00 Wib	Sabtu, 16-04-2022	17.00 Wib	Surabaya
Km. Umsini	Selasa, 19-04-2022	07.00 Wib	Selasa, 19-04-2022	16.00 Wib	Kijang
Km. Nggapulu	Selasa, 19-04-2022	08.00 Wib	Rabu, 20-04-2022	09.00 Wib	Surabaya
Km. Doro Londa	Selasa, 19-04-2022	19.00 Wib	Selasa, 19-04-2022	23.59 Wib	Kijang
Km. Dobonsolo	Senin, 25-04-2022	17.00 Wib	Selasa, 26-04-2022	13.00 Wib	Surabaya
Km. Bukit Raya	Rabu, 27-04-2022	10.00 Wib	Rabu, 27-04-2022	15.00 Wib	Belinyu

Sumber: Urusan Pelayanan Kapal Penumpang PT. PELNI

Sebagai perusahaan pelayaran juga diwajibkan melakukan penanganan kedatangan dan keberangkatan kapal penumpang dalam kegiatan operasionalnya. Adapun proses penanganan kapal dibagi menjadi dua, yaitu sebagai berikut :

Penanganan kapal penumpang sebelum tiba di pelabuhan tujuan

Permintaan Pengisian Bahan Bakar : Kapal yang ingin berangkat dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan akan mengisi bahan bakar terlebih dahulu. Kepala urusan mesin kapal akan berkordinasi dengan perusahaan di kantor pusat bidang pemasaran untuk permintaan pengisian bahan bakar. Kemudian, kantor pusat perusahaan pelayaran melalui *Facsimile Transmission*/radio 14 Jakarta yang langsung terhubung ke petugas *bunker* di kantor cabang tempat kapal bersandar. Kantor pusat akan memberitahu ke petugas bunker jenis bahan bakar untuk kapal, banyaknya jumlah bahan bakar, total bahan bakar yang disetujui oleh kantor pusat, dan bahan bakar yang masih tersisa diatas kapal. Apabila dokumen sudah lengkap maka, petugas bunker akan membuat *Quotation* (persetujuan penyerahan bahan bakar).

Clerance In : *Clerance In* merupakan pengecekan berkas/dokumen untuk kapal yang akan datang di pelabuhan (Nugraha & Alwin, 2022). Kapal yang akan bertolak

dari pelabuhan asal akan ditangani dokumen kedatangannya oleh pihak operasional kapal di pelabuhan tujuan. Adapun dokumen untuk kedatangan kapal adalah *crew list* dan manifes penumpang. Kemudian dokumen tersebut akan dikirim melalui personal chat ke pihak operasional kapal yang selanjutnya akan dimasukan kedalam sistem inapornet untuk proses kedatangan kapal yang akan diterbitkannya dokumen PKK (Pemberitahuan Kedatangan Kapal). Kepengurusan dokumen untuk kedatangan kapal (*clearance in*) harus dipersiapkan minimal 3 jam sebelum kapal tiba di pelabuhan tujuan. Pihak operasional kapal (Perusahaan pelayaran) akan mendapatkan informasi dari stasiun radio oleh pihak kapal (*crew kapal*) berupa waktu perkiraan datang kapal (*Estimate Time Arrival*). Kemudian, pihak operasional kapal akan menyampaikannya kepada operator pelabuhan untuk fasilitas kapal dan barang serta menyampaikan juga kepada instansi pemerintah seperti syahbandar, bea cukai, imigrasi, karantina, dan personel pandu dan tunda. Dalam proses *clearance in* terdapat hambatan mengenai dokumen manifes penumpang dari pelabuhan asal dan *crew list* yang terkadang lambat dikirim oleh pihak kapal karena masih dalam proses pembuatan yang membutuhkan waktu sekitar 5-10 menit.

Jasa Labuh : Kapal yang akan masuk kepelabuhan tujuan akan berlabuh diluar *break water* atau lokasi lepas jangkar sebagai bagian dari antrian kapal yang nantinya kapal akan masuk ke pelabuhan untuk melakukan kegiatan embarkasi dan debarkasi penumpang. Jasa Pandu : Setelah pihak operasional kapal melakukan proses *clearance in* maka, kapal akan dipandu pada saat memasuki perairan pelabuhan. Jasa pandu memiliki dua bagian antara lain adalah Pandu laut dan pandu bandar. Pandu laut yaitu pada saat kapal di luar area pelabuhan sampai batas area masuk pelabuhan. Sedangkan pandu bandar adalah pada saat kapal di batas area masuk pelabuhan sampai kapal bersandar di dermaga. Pemanduan kapal yang menggunakan jasa pandu laut dan pandu bandar pada waktu masuk atau keluar pelabuhan secara langsung, dikenakan 1 (satu) kali tarif pelayanan jasa pemanduan pada waktu masuk atau keluar pelabuhan.

Penanganan Kapal Penumpang Saat Tiba di Pelabuhan

Jasa Tambat : Kegiatan tambat merupakan kegiatan yang diikuti oleh pemanduan, penundaan, dan pengepilan. Posisi kapal akan merapat ke dermaga untuk proses bongkar dan muat. Permintaan Air Tawar : Pada saat kapal sandar di dermaga, petugas kapal akan memberitahu kepada urusan operasional kapal untuk permintaan air tawar. Urusan operasional kapal dikantor cabang akan membuat surat permintaan supply air tawar kepada perusahaan yang bersangkutan, untuk PT PELNI sendiri menunjuk PT Energy Management Indonesia (PT. EMI) selaku perusahaan penyedia air tawar. Permintaan air tawar biasanya digunakan melalui mobil tanki, pipa dermaga, dan menggunakan tongkang (Fikri et al., 2019) . Embargasi/Debarkasi Penumpang : Layanan untuk embargasi/debarkasi penumpang terdiri dari beberapa kegiatan seperti jalan bebas hambatan untuk penumpang debarkasi dan akses untuk penumpang yang naik (embarkasi) yang dilengkapi dengan loket penjualan tiket, pemeriksaan tiket, X-ray, dan pemeriksaan fisik barang bawaan penumpang.

Clarence Out : *Clearance Out* merupakan pengecekan berkas/dokumen keberangkatan kapal yang akan berlayar, dengan kewajiban menjalankan syarat keselamatan dan keamanan pelayaran serta karantina kesehatan kapal (Nugraha & Alwin, 2022). Setelah kapal sudah melakukan kegiatannya, maka pihak operasional kapal akan menangani dokumen keberangkatan kapal yang berupa surat pernyataan nahkoda, *crew list*, manifes penumpang dari bagian pelayanan, surat persetujuan

berlayar dari pelabuhan asal dan berbagai kelengkapan dokumen lain seperti *clearance* kesehatan dan *billing*. Proses keberangkatan kapal sering mengalami hambatan yaitu manifes penumpang yang dibuat oleh bagian pelayanan membutuhkan waktu 10-20 menit. Sedangkan untuk surat pernyataan nahkoda yang dibuat oleh pihak kapal membutuhkan waktu 2-3 menit dalam proses pembuatannya sehingga petugas clearance harus menunggu, apabila dokumen tersebut sudah lengkap maka, akan di proses melalui sistem inapornet yang kemudian akan terbitkannya surat persetujuan berlayar. Kepengurusan *clearance out* akan *include* dengan pelayanan pemanduan, penundaan, dan lepas tambat di pelabuhan.

Analisis Perbandingan Jadwal Estimasi dan Realisasi

PT Pelayaran Nasional Indonesia (PT. PELNI) cabang Tanjung Priok menyebarkan jadwal estimasi kedatangan dan keberangkatan kapal penumpang kepada calon penumpang. Namun, dapat terjadi perbedaan antara jadwal yang diestimasi dan realisasi yang terjadi di lapangan.

Tabel 3.
Realisasi Kedatangan Keberangkatan Kapal Penumpang Bulan April 2022

Nama Kapal	Kedatangan (Eta)		Keberangkatan (Etd)		Tujuan
	Hari/Tanggal	Jam	Hari/Tanggal	Jam	
Km. Gn. Dempo	Sabtu, 02-04-2022	02.40 Wib	Sabtu, 02-04-2022	13.10 Wib	Surabaya
Km. Dorolonda	Kamis, 07-04-2022	13.25 Wib	Jumat, 08-04-2022	00.15 Wib	Surabaya
Km. Kelud	Kamis, 07-04-2022	21.00 Wib	Sabtu, 09-04-2022	00.30 Wib	Batam
Km. Lawit	Jumat, 08-04-2022	10.00 Wib	Jumat, 08-04-2022	14.10 Wib	Pontianak
Km. Dobonsolo	Jumat, 08-04-2022	15.16 Wib	Sabtu, 09-04-2022	15.20 Wib	Surabaya
Km. Ciremai	Selasa, 12-04-2022	22.23 Wib	Rabu, 13-04-2022	16.20 Wib	Surabaya
Km. Bukit Raya	Rabu, 13-04-2022	08.45 Wib	Rabu, 13-04-2022	19.00 Wib	Belinyu
Km. Umsini	Kamis, 14-04-2022	20.00 Wib	Jumat, 15-04-2022	17.10 Wib	Kijang
Km. Kelud	Kamis, 14-04-2022	22.25 Wib	Jumat, 15-04-2022	00.10 Wib	Kijang
Km. Gn. Dempo	Sabtu, 16-04-2022	08.08 Wib	Sabtu, 16-04-2022	17.20 Wib	Surabaya
Km. Umsini	Selasa, 19-04-2022	01.35 Wib	Selasa, 19-04-2022	16.00 Wib	Kijang
Km. Nggapulu	Selasa, 19-04-2022	09.40 Wib	Rabu, 20-04-2022	09.00 Wib	Surabaya
Km. Doro Londa	Selasa, 19-04-2022	20.50 Wib	Rabu, 20-04-2022	00.25 Wib	Kijang
Km. Dobonsolo	Senin, 25-04-2022	17.00 Wib	Selasa, 26-04-2022	13.00 Wib	Surabaya
Km. Bukit Raya	Rabu, 27-04-2022	13.05 Wib	Rabu, 27-04-2022	18.55 Wib	Belinyu

Sumber: Data Diolah Penulis, 2022

Bahwa hanya beberapa kapal yang sesuai jadwal operasionalnya dengan tepat. Fenomena ini menunjukkan adanya perbedaan yang signifikan antara estimasi dan realisasi kedatangan - keberangkatan kapal penumpang. Penting untuk mengurangi perbedaan ini guna mencegah waktu terbuang (*wasted or unproductive time*) yang dapat mengakibatkan keterlambatan kedatangan dan keberangkatan kapal, yang pada akhirnya akan berdampak pada perubahan dalam *estimated time of arrival* (ETA) dan *estimated time of departure* (ETD), serta berimbas pada biaya operasional pelabuhan.

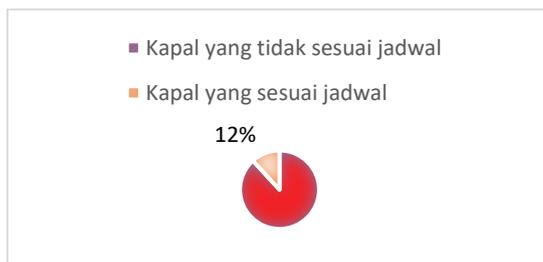
Tabel 4.
Total Waktu Delay Kapal Penumpang Bulan April 2022

Nama Kapal	Total Delay	
	Eta	Etd
Km. Gn. Dempo	03:40	00:10
Km. Dorolonda	01:25	00:16
Km. Kelud	-	00:31

Km. Lawit	-	00:10
Km. Dobonsolo	00:16	00:31
Km. Ciremai	01:25	00:10
Km. Bukit Raya	01:45	03:00
Km. Umsini	-	00:10
Km. Kelud	00:25	00:11
Km. Gn. Dempo	02:08	00:20
Km. Umsini		Sesuai
Km. Nggapulu	01:40	-
Km. Doro Londa	01:50	00:26
Km. Dobonsolo		Sesuai
Km. Bukit Raya	03:05	03:55
Km. Ciremai	01:12	-
Km. Gn. Dempo	01:55	01:16
Total Rata-Rata		
Waktu Delay	01:43	00:54

Sumber : Data diolah penulis, 2022

Diperoleh total rata-rata waktu terbang untuk kedatangan kapal (ETA) adalah 01:43 (satu jam empat puluh tiga menit) dan total rata-rata waktu terbang untuk keberangkatan kapal (ETD) adalah 00:53 (lima puluh tiga menit). Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa sebanyak 9 kapal yang beroperasi 17 kali dalam satu bulannya hanya ada 2 kapal yang dikatakan tepat sesuai jadwal operasionalnya atau jika di persentasekan hanya 12% kapal yang sesuai antara estimasi dan realisasi yaitu pada kapal KM. UMSINI yang beroperasi pada hari selasa tanggal 19 april 2022 dan kapal KM. DOBONSOLO yang beroperasi pada hari senin tanggal 25 april 2022. Kemudian, sisanya sebanyak 15 kali beroperasi atau sekitar 88% kapal mengalami keterlambatan kedatangan dan keberangkatan kapal yang tidak sesuai jadwal operasionalnya.



Gambar 1. Persentase ketepatan waktu kapal
Sumber: Data diolah pribadi, 2022



Gambar 2. Persentase penumpang terhadap jadwal operasional kapal
Sumber: Data diolah pribadi, 2022

Di peroleh data bahwa 46% penumpang tidak mengalami keterlambatan pada kapal dan 54% penumpang pernah mengalami keterlambatan pada kapal. Hasil persentase menunjukkan bahwa 6 dari 13 penumpang mengalami ketepatan waktu kapal dan 7 dari 13 penumpang mengalami keterlambatan.

PEMBAHASAN

Faktor Cuaca, saat terjadi hujan deras dengan skala 100 sampai 150 mm yang dikategorikan sebagai hujan lebat kapal akan kesulitan membaca *maps* elektronik saat berlayar karena sinyal yang buruk dan akan mengurangi kecepatannya saat berlayar, biasanya kapal penumpang berlayar dengan kecepatan rata-rata 20 sampai 24 knots akan tetapi, apabila terjadi hujan deras kecepatan kapal diturunkan menjadi 12-15 knots, apabila terjadi hujan dan angin maka kecepatan kapal diturunkan menjadi 10-13 knots. Faktor cuaca juga mengambat proses pandu, tunda, dan tambat yang disebabkan oleh gelombang laut yang tidak stabil karena adanya hujan lebat berskala 100 – 150 mm sehingga proses pandu, tunda, dan tambat akan membutuhkan waktu yang agak lama. Disamping itu, kapal pandu juga harus mengurangi kecepatannya yang menyebabkan proses pandu kapal penumpang terasa lebih berat karena lambatnya gerak kapal. Selain itu, cuaca yang buruk dengan kondisi hujan dan angin akan mengentikan aktivitas embarkasi dan debarkasi penumpang.

Proses *Clearance*, terdapat proses clearance in/out dalam menangani kapal dalam kegiatan keluar-masuk dermaga. Proses clearance in membutuhkan pengajuan pada sistem simlala untuk pelayanan kedatangan kapal dengan mencari nomor rencana pengoperasian kapal (RPK) dan melengkapi layanan warta kedatangan kapal pada sistem inapornet dengan mengupload dokumen manifes penumpang dan *crewlist* yang didapat dari pihak kapal melalui email atau whatsapp grup, terkadang dokumen manifes penumpang lambat dikirim oleh pihak kapal sehingga petugas *clearance* belum bisa mengupload dokumen tersebut untuk kedatangan kapal yang memicu keterlambatan kedatangan kapal. Sedangkan untuk proses *clearance out* akan di proses apabila kapal sudah sandar di dermaga kemudian petugas *clearance* meminta dokumen oleh pihak kapal meliputi buku kesehatan, surat pernyataan nahkoda atau *master sailing declaration*, dan surat persetujuan berlayar dari pelabuhan asal yang akan di *pickup* oleh petugas *clearance* untuk kemudian diunggah dan akan terbit surat persetujuan berlayar. Akan tetapi, untuk surat pernyataan nahkoda terkadang masih dalam proses pembuatan atau terkadang sering tertinggal dan dokumen manifes penumpang yang dibuat oleh bagian pelayanan juga mengalami lambat proses sehingga petugas *clearance* harus menunggu dokumen tersebut.

Koneksi internet buruk, PT PELNI (Persero) cabang Tanjung Priok dalam melakukan proses *clearance in/out* menggunakan sistem simlala dan inapornet menggunakan internet untuk mengunggah dokumen kedatangan dan keberangkatan kapal. Dalam hal ini terkadang internet mengalami gangguan yang menyebabkan website pada sistem akan *error* serta dokumen-dokumen yang sudah di *upload* akan mengalami *refresh* sehingga harus mengulanginya kembali. Perbaikan mesin, beberapa kali pihak kapal melaporkan bahwa adanya perbaikan pada mesin induk dan mesin pendukung. Mesin induk sebagai tenaga utama kapal harus dengan kondisi baik karena berkaitan langsung dengan daya dorong kapal. Sedangkan mesin pendukung seperti alat pengemudi, navigasi, dan baling-baling kapal sering mengalami kerusakan yang menyebabkan kapal tidak dapat datang sesuai jadwal operasional.

SIMPULAN

Bahwa 1) Antara jadwal estimasi dan realisasi kedatangan dan keberangkatan kapal tidak sesuai, rata-rata waktu yang dibutuhkan untuk kedatangan kapal adalah 01:43 (satu jam empat puluh tiga menit) dan untuk keberangkatan kapal adalah 00:54 (lima puluh empat menit) serta persentase kapal yang sesuai jadwal hanya 12% atau sebanyak 2 kali dari 17 kali beroperasi. 2) Terjadinya keterlambatan pada kapal disebabkan oleh faktor cuaca, perbaikan mesin, proses *clearance* dan koneksi internet yang buruk. 3) Kordinasi antara pihak operasional kapal dan *crew* kapal serta stabilitas internet menjadi solusi dalam permasalahan.

DAFTAR PUSTAKA

- Fajar, Y., Larundi, S., Masruchin, F. R., Arsitektur, S., & Teknik, F. (2023). *Pengembangan Terminal Penumpang Pelabuhan Yos.* 13(1), 97–104. <https://ojs.unsiq.ac.id/index.php/jiars/article/view/4546>
- Fikri, A., Susilowati, D., & Sudarti. (2019). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Tingkat Pendapatan Ojek Pangkalan Di Lokasi Pangkalan Ojek Taspen Kota Malang. *Jurnal Ilmu Ekonomi (JIE)*, 3(2), 194–202. <https://ejournal.umm.ac.id/index.php/jie/article/view/8239/8796>
- Mulyana, D. (2018). *Metode Penelitian Kualitatif* (P. Latifah (ed.)). PT Remaja Rosdakarya. <https://journal.untar.ac.id/index.php/komunikasi/article/view/23669>
- Narti, Setiono, B. A., & Hardjono. (2020). Pengaruh Kualitas Pelayanan Terhadap Kepuasan Penumpang KMP. Tongkol di Pelabuhan Ujung-Kamal PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Surabaya. *Jurnal Aplikasi Pelayaran Dan Kepelabuhanan*, 10(2), 151. <https://doi.org/10.30649/japk.v10i2.82>
- Nugraha, M. A. P., & Alwin, A. (2022). The Influence of Inaportnet on the Effectiveness of Clearance In/Out Ships at PT Oremus Bahari Mandiri Surabaya. *Jurnal Logistik Indonesia*, 6(1), 39–48. <https://doi.org/10.31334/logistik.v6i1.1867>
- Sitanggang, J. (2020). Tinjauan Proses Pelayanan Jasa Kapal Penumpang Pada Pt. Pelayaran Nasional Indonesia Cabang Medan–Belawan. *JME (Journal of Maritime and Education)*, 2(1), 74–78. <http://ejournal.poltek-amimedan.ac.id/index.php/jme/article/view/15>
- Subroto, N., & Susanto, A. (2015). Masalah – Masalah yang Timbul dalam Menangani Kedatangan Kapal Asing yang Diageni oleh PT . Srijaya Segera Utama. *Jurnal Logistik D III Transportasi UNJ*, VIII(1), 12–14. <https://journal.unj.ac.id/unj/index.php/logistik/article/view/13874>