



## Peran Jasa PT. Peiayaran Sinar Dhafita Utama pada Kapai Luar yang Meiakukan Kegiatan *Sts (Ship To Ship)* di Perairan Seiat Bangka

Elsan Pebrianto<sup>1\*</sup>, Yudhy Afrianto<sup>2</sup>, Satria<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Akademi Maritim Bina Bahari Palembang, Indonesia

<sup>2</sup> Program Studi KetataIaksanaan Pelayaran Dan KepeIabuhanan Akademi Maritim Bina Bahari Palembang, Indonesia

Email: [elsanf07@gmail.com](mailto:elsanf07@gmail.com), [yudhyafrianto@gmail.com](mailto:yudhyafrianto@gmail.com), [Alpentian@gmail.com](mailto:Alpentian@gmail.com)

\*Penulis Korespondensi: [elsanf07@gmail.com](mailto:elsanf07@gmail.com)

**Abstract:** *The activity of loading and unloading coal from barges to larger ships that are agented by PT. Perusahaan Sinar Dhafita Utama aims to increase the number of boats it agents. Good coordination is needed to handle agency activities in handling coaling and unloading activities on ships that are agented by PT. The Pelayaran Sinar Dhafita Utama is carried out inefficiently because, in the implementation of loading and unloading activities, technical problems often occur in the form of operational performance. The purpose of writing this final report is to find out how the role of PT. Periayaran Sinar Dhafita Utama services on Foreign Ships That Carry Out STS (Ship To Ship) Activities in the Bangka Strait Waters. The research method used by researchers in dealing with this problem is descriptive qualitative, which aims to describe and explain the object of research. This method involves direct observation of the activities carried out by the agency company as the object of study. By applying the descriptive method, the author observes what happens in the field related to the ship agency process in serving Bulk Carrier ships. Furthermore, the author makes notes on the causes of the problems that arise and the proposed solutions to overcome obstacles in servicing Bulk Carrier ships in the Bangka Strait waters.*

**Keywords:** *Agency; Coai; Loading Documents; Ship To Ship; Transhipment.*

**Abstrak:** Proses bongkar muat batubara dari kapal tongkang ke kapal yang lebih besar yang dioperasikan oleh PT. Pelayaran Sinar Dhafita Utama bertujuan untuk meningkatkan jumlah kapal yang mereka kelola. Penting untuk memiliki koordinasi yang baik dalam menangani kegiatan pengelolaan ini. Sayangnya, dalam pelaksanaan bongkar muat batubara pada kapal yang dikelola oleh PT. Pelayaran Sinar Dhafita Utama, sering kali terjadi masalah teknis yang mengakibatkan kinerja operasional menjadi kurang efisien. Penulisan laporan akhir ini bertujuan untuk memahami peran jasa yang diberikan oleh PT. Pelayaran Sinar Dhafita Utama pada kapal luar yang melakukan kegiatan STS (Ship To Ship) di perairan Selat Bangka. Metode penelitian yang digunakan dalam menghadapi masalah ini adalah deskriptif kualitatif, yang bertujuan untuk menggambarkan dan menjelaskan objek penelitian. Metode ini melibatkan pengamatan langsung terhadap aktivitas yang dilakukan oleh perusahaan keagenan sebagai objek studi. Dengan menerapkan pendekatan deskriptif, penulis mencatat apa yang terjadi di lapangan terkait dengan proses keagenan kapal dalam melayani kapal Bulk Carrier. Selanjutnya, penulis mencatat penyebab masalah yang muncul serta solusi yang diusulkan untuk mengatasi kendala dalam pelayanan kapal Bulk Carrier di perairan Selat Bangka.

**Kata Kunci:** Batu Bara; Keagenan; Loading Dokumen; Ship To Ship; Transhipment.

### 1. PENDAHULUAN

Aktivitas yang semakin padat di perairan Morosi telah menimbulkan berbagai kendala dalam kegiatan bongkar muat batu bara, terutama bagi tongkang yang hendak menuju area ship to ship (STS). Kepadatan lalu lintas kapal di wilayah tersebut menghambat perjalanan tongkang, sehingga proses distribusi menjadi lebih lama dan berdampak langsung terhadap biaya operasional. Semakin lama waktu tempuh kapal, semakin besar pula biaya bahan bakar, sewa kapal, serta upah tenaga kerja, yang pada akhirnya meningkatkan biaya logistik secara

keseluruhan. Kondisi ini menuntut adanya manajemen pelayaran yang efisien agar kegiatan bongkar muat tetap dapat berjalan optimal meski menghadapi padatnya perairan.

Kegiatan ship to ship (STS) sendiri merupakan proses pemindahan muatan dari satu kapal ke kapal lain, baik kapal tanker maupun kapal curah, dalam posisi kedua kapal saling berdekatan. Proses ini dapat dilakukan saat kapal berlabuh di pelabuhan ataupun ketika mengapung di laut lepas. Dalam konteks industri batubara, STS menjadi solusi penting untuk mempercepat proses ekspor maupun distribusi domestik, terutama di wilayah yang belum memiliki fasilitas pelabuhan memadai. Namun demikian, kegiatan ini membutuhkan koordinasi yang ketat antar pihak, termasuk operator kapal, agen pelayaran, dan otoritas pelabuhan agar berlangsung aman dan efisien.

Menurut Sudjatmiko (2007), proses membongkar barang dari kapal ke daratan atau langsung mengangkutnya ke tujuan akhir biasanya dilakukan melalui dermaga pelabuhan dengan bantuan berbagai alat bongkar muat. Namun, dalam sistem STS, kegiatan pemindahan dilakukan antar kapal di perairan terbuka, sehingga alat bantu dan mekanisme pengamanannya berbeda. Hal ini menuntut keterampilan khusus dari para pelaut serta penerapan prosedur keselamatan kerja yang ketat agar tidak terjadi kecelakaan atau tumpahan muatan yang dapat mencemari lingkungan laut.

Kegiatan bongkar muat antar kapal juga memberikan peluang bagi para pelaut dan profesional maritim untuk memperluas pengetahuan mereka tentang sistem kerja di laut. Proses ini mendorong peningkatan efisiensi waktu dan biaya, karena kapal besar tidak perlu menunggu giliran di pelabuhan. Meskipun demikian, keberhasilan kegiatan STS sangat bergantung pada penerapan prinsip pemuatan yang benar, mulai dari perencanaan posisi kapal, penggunaan tali penambat yang aman, hingga komunikasi yang efektif antara kru kedua kapal.

Selain faktor teknis, keberhasilan operasi bongkar muat batubara di laut juga sangat dipengaruhi oleh kondisi alam. Cuaca ekstrem, arus laut yang kuat, dan gelombang tinggi dapat menghambat proses pemindahan muatan. Priyono dalam Sunariyanto et al. (2008) menegaskan bahwa meskipun faktor alam tidak dapat dihindari, langkah antisipatif seperti perencanaan waktu operasi dan penggunaan peralatan yang sesuai dapat meminimalkan risiko gangguan. Dengan demikian, manajemen risiko menjadi aspek penting dalam memastikan efisiensi dan keselamatan kerja di laut.

Dalam konteks ini, perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang keagenan memainkan peran vital. Kegiatan bongkar muat STS tidak dapat dilepaskan dari jasa perusahaan keagenan yang bertugas membantu dan mengurus berbagai kebutuhan kapal, baik yang berkaitan dengan dokumen, logistik, maupun operasional. Setiap kapal yang akan

melakukan kegiatan di wilayah perairan Indonesia wajib menyampaikan Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP) atau arrival notice minimal 24 jam sebelum tiba di pelabuhan. Kepatuhan terhadap prosedur ini memastikan kegiatan bongkar muat dapat dikontrol dan dikoordinasikan dengan baik oleh pihak berwenang.

Secara hukum, keagenan merupakan hubungan kerja sama antara dua pihak, yaitu pemilik kapal (principal) dan agen pelayaran. Pihak agen bertanggung jawab melaksanakan tugas atas nama principal, namun tetap berada di bawah pengawasan pemilik kapal. Ketika kapal berlabuh, agen pelayaran harus mampu memenuhi berbagai kebutuhan kapal seperti perizinan, pengadaan bahan bakar, hingga koordinasi dengan pihak pelabuhan. Jika perusahaan pelayaran tidak memiliki cabang di pelabuhan tujuan, maka penunjukan agen lokal menjadi solusi agar kegiatan kapal tetap berjalan tanpa hambatan.

PT. Pelayaran Sinar Dhafita Utama merupakan salah satu perusahaan yang aktif menangani kegiatan pengagenan kapal dalam proses pemuatan batubara dari tongkang ke kapal besar. Tujuan utama dari kegiatan ini adalah untuk meningkatkan jumlah kapal yang dilayani dan memperlancar distribusi muatan. Namun, dalam praktiknya, perusahaan masih menghadapi berbagai kendala teknis dan operasional, seperti keterlambatan tongkang, perbedaan jadwal kedatangan kapal, serta cuaca yang tidak menentu. Oleh karena itu, diperlukan peningkatan koordinasi, perencanaan yang lebih matang, serta sinergi antara pihak agen, operator kapal, dan otoritas maritim agar kegiatan STS di perairan Selat Bangka dapat berjalan lebih efisien dan aman.

## **2. TINJAUAN PUSTAKA**

### **Pengertian Keagenan**

Keagenan adalah hubungan kerja sama antara pihak utama dengan agen yang bertujuan memberikan layanan tertentu. Pihak utama memberikan wewenang kepada agen untuk mengelola kapal secara maksimal, dengan tetap menempatkan kepentingan pihak utama sebagai prioritas utama, sehingga dapat meningkatkan laba perusahaan sekaligus menghindari biaya yang tidak perlu. (R.A Supriyono, 2018)

### **Pengertian agent of the board**

*Agent* yang bertugas mengawasi proses bongkar/muat di atas kapal dan berhubungan dan berhubungan langsung dengan kru kapal. Mereka juga menambahkan bahwa boarding agent merupakan orang yang pertama kali naik ke atas kapal dan selalu berhubungan dengan awak kapal. (Setyadie dan Darmaputra 2021)

Kegiatan operasionalnya *agent on board* langsung ditunjukkan oleh *general agent* atau *local agent* untuk melaporkan kegiatan selama bongkar muat dan membuat dokumen muat kapal yang sedang diageninya.

Tugas dari agent on board diantaranya memberikan daily report. *Daily report* tersebut dikirimkan oleh boarding agent tiga kali dalam satu hari paling lambat pada jam 07.00 WIB pada pagi hari, 13.00 WIB pada siang hari, 19.00 WIB pada malam hari kepada agent local, memberikan masukan dan informasi terkait proses kegiatan pemuatan, dan penyelesaian dokumen muat. (Erlyana dan Akrom, 2019)

### **Pengertian transshipment**

*Transshipment* merupakan aktivitas kegiatan yang berhubungan dengan perpindahan, pergerakan suatu barang ke tempat lain. Hal ini bisa dengan mudah disebut sebagai pemindahan barang dari kapal ke kapal (Muh Afdaul Maulana, 2023). Awalnya Kegiatan ini dilaksanakan di wilayah pelabuhan yang memiliki keterbatasan akses, sehingga kapal tidak dapat bersandar atau melakukan bongkar muat langsung di dermaga. Oleh karena itu, muatan curah terlebih dahulu diangkut menggunakan kapal *tugboat* dan tongkang, kemudian dipindahkan ke kapal yang lebih besar. Praktik seperti ini umum dijumpai dalam kegiatan pengapalan batubara di Indonesia. Sebagai contoh, dalam proses ekspor batubara di Sumatera Selatan, batubara diangkut dengan tongkang (*barge*) dari dermaga sungai yang memiliki draft dangkal, kemudian dipindahkan ke kapal berukuran besar yang berlabuh di lepas pantai. *Transshipment* merupakan jenis transportasi yang memungkinkan pengiriman barang dilakukan secara tidak langsung, di mana barang dari suatu sumber dapat singgah di lokasi atau pelabuhan lain sebelum mencapai tujuan akhir.

### **Pengertian kapal**

Kapal adalah jenis kendaraan air tertentu yang dapat digerakkan oleh tenaga angin, mesin, atau sumber energi lainnya, termasuk kendaraan yang ditarik atau didorong, kendaraan dengan daya dukung dinamis, kendaraan bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah tempat. Berdasarkan pendapat Wahyu Dwi Kurniawan dan Periyanto (2018), kapal berfungsi mengangkut penumpang maupun barang di laut, sungai, atau perairan lainnya, termasuk sampan atau perahu kecil. Ukurannya biasanya cukup besar sehingga dapat membawa perahu yang lebih kecil, seperti sekoci.

Dalam bahasa Inggris, terdapat perbedaan istilah antara *ship* yang merujuk pada kapal berukuran besar dan *boat* yang merujuk pada kapal lebih kecil. Secara konvensi, kapal dapat membawa perahu, namun tidak sebaliknya. Ukuran pasti yang membedakan perahu dari kapal umumnya.

## Kajian Fakta

### a. Bagaimana peran jasa PT. Pelayaran Sinar Dhafita Utama Pada Kapal Iuar Yang Melakukan Kegiatan STS ( *Ship To Ship* ) Di Perairan Selat Bangka

Peran jasa ini mencakup serangkaian langkah yang dilakukan oleh PT. Pelayaran Sinar Dhafita Utama sebagai agen untuk memastikan kelancaran kegiatan STS, mulai dari kedatangan hingga keberangkatan kapal.

#### 1) Penerimaan Surat Penunjukan Keagenan *Shipping Instruction* (SI)

PT. Pelayaran Sinar Dhafita Utama menerima SI dari *shipper* atau *principal* kapal. SI ini merupakan dokumen perintah pengiriman barang yang mencantumkan detail muatan (berat, jenis, jumlah, volume) dan tujuan pengiriman. Ini adalah langkah awal yang menginisiasi peran agen.

#### 2) Pendaftaran Penunjukan Keagenan Kapal Asing (PKKA)

Setelah menerima SI, agen mendaftarkan penunjukan keagenan kapal asing (PKKA) ke Direktorat Jenderal Perhubungan. Proses ini memastikan legalitas operasional kapal asing di perairan Indonesia.

#### 3) Pengajuan Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP)

Agen mengajukan RKSP dengan menginput data-data kapal melalui sistem modul Bea dan Cukai (BC 1.0) ke Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea Dan Cukai Palembang. Ini penting untuk proses *clearance in* dan pengawasan muatan.

#### 4) Pengajuan Permohonan Iabuh dan Proses *Clearance In*

Jika dokumen lengkap, pihak keagenan mengajukan permohonan Iabuh di Iuar area pelabuhan ke Kantor Syahbandar Kelas II Palembang. Proses *clearance in* melibatkan pemeriksaan oleh berbagai instansi terkait:

- Karantina (Quarantine): Pemeriksaan kesehatan kru kapal dan pemantauan Ialu Iintas tumbuhan/hewan. Setelah pemeriksaan, diterbitkan *Certificate of Pratique* (Sertifikat Izin Karantina).
- Imigrasi (Immigration): Pengurusan perizinan, pengawasan, dan pengendalian Ialu Iintas orang asing di wilayah Indonesia.
- Bea Cukai (Custom): Pengawasan dan pengamanan pendapatan negara, serta menjamin kelancaran arus barang ekspor/impor.

5) Proses *Shifting* ke *Loading Point*

Setelah *clearance in* dan terbitnya sertifikat izin bebas karantina, kapal melakukan proses *shifting* (perpindahan) dari area karantina ke *loading point*. Pilot pandu akan naik ke kapal untuk memandu kapal memasuki wilayah *loading point* sesuai titik koordinat yang ditentukan, memastikan keselamatan navigasi.

6) Pelaksanaan Bongkar Muat (STS)

Setelah kapal berada di *loading point*, proses bongkar muat (STS) dimulai. Proses ini biasanya berlangsung 3-7 hari.

7) Pengurusan Dokumen Keberangkatan (*Clearance Out*)

Setelah selesai bongkar muat, agen menginput dokumen keberangkatan kapal untuk membuat Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dari Syahbandar. Proses *clearance out* melibatkan penyerahan dokumen original kapal (paspor, dll.) yang telah diperiksa petugas terkait, serta dokumen kargo (dokumen waktu kegiatan, *port clearance*).

**b. Kendala yang Mungkin Timbul dari Proses dan Dokumen di Atas**

Berdasarkan kajian fakta ini, kendala dapat muncul dari berbagai tahapan:

- 1) Keterlambatan Dokumen: Keterlambatan dalam penerbitan SI, persetujuan PKKA, atau RKSP dapat menunda seluruh proses *clearance in* dan *shifting*.
- 2) Ketidaksesuaian Data Dokumen: Perbedaan data antara dokumen yang disiapkan agen (misalnya, *Mate's Receipt*, *Cargo Manifest*) dengan kondisi fisik muatan atau data dari *shipper* dapat menyebabkan revisi dan penundaan.
- 3) Proses Perizinan yang Kompleks: Birokrasi dan persyaratan yang ketat dari berbagai instansi pemerintah (Karantina, Imigrasi, Bea Cukai, KSOP) dapat memperlambat proses *clearance in* dan *clearance out*.
- 4) Keterbatasan Komunikasi Antar Pihak: Kurangnya komunikasi yang efektif antara agen, *boarding agent*, *shipper*, *owner*, dan instansi terkait dapat menyebabkan miskomunikasi, kesalahan, dan penundaan.
- 5) Ketergantungan pada Pihak Ketiga: Keterlambatan atau masalah pada pihak ketiga seperti *surveyor* (untuk *Draft Survey*) atau *Stevedore* dapat menghambat kelancaran operasional.
- 6) Kajian fakta ini memberikan gambaran komprehensif tentang bagaimana peran PT. PeLAYaran Sinar Dhafita Utama dijalankan dan di mana potensi kendala dapat muncul dalam kegiatan STS.

### 3. METODELOGI PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan tujuan untuk memberikan gambaran mendalam mengenai objek penelitian, yaitu kegiatan pelayanan kapal Bulk Carrier oleh perusahaan keagenan. Metode ini dilakukan melalui pengamatan langsung terhadap aktivitas operasional di lapangan, sehingga peneliti dapat memperoleh pemahaman faktual terkait prosedur pelayanan kapal dan kendala yang dihadapi. Hasil observasi kemudian dianalisis untuk mengidentifikasi faktor penyebab permasalahan serta merumuskan solusi yang dapat meningkatkan efisiensi pelayanan kapal di wilayah perairan Selat Bangka. Pendekatan ini dipilih karena mampu menggambarkan fenomena secara komprehensif sesuai dengan kondisi nyata di lapangan (Indriani et al., 2025; M Bambang Purwanto et al., 2025).

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini meliputi data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh langsung dari sumber pertama, yaitu pihak-pihak yang terlibat dalam kegiatan operasional perusahaan keagenan, seperti karyawan, manajer, dan pelaut. Pengumpulan data dilakukan melalui wawancara dan observasi lapangan untuk memperoleh informasi yang valid dan relevan dengan fokus penelitian (Sugiyono, 2017:205). Sementara itu, data sekunder dikumpulkan dari berbagai sumber tertulis seperti laporan penelitian, buku, artikel ilmiah (Marisya et al., 2025; Purwanto et al., 2025), serta peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan kegiatan pelayanan dan keagenan kapal.

Sumber data sekunder dalam penelitian ini mencakup beberapa dokumen penting, di antaranya laporan internal dari PT. Kamiri Musi Sejati, jurnal-jurnal ilmiah yang diakses dari internet, laporan akhir dari penelitian terdahulu, serta berbagai sumber pendukung lainnya. Data sekunder ini digunakan untuk memperkuat hasil pengamatan lapangan serta memberikan landasan teoretis yang relevan dalam menjelaskan fenomena yang terjadi (Indriansyah et al., 2025; Umar & Purwanto, 2025). Kombinasi antara data primer dan sekunder memungkinkan peneliti memperoleh gambaran yang lebih utuh tentang mekanisme pelayanan kapal Bulk Carrier di bawah naungan PT. Pelayaran Sinar Dhafitha Utama.

Analisis data dalam penelitian ini mengacu pada pandangan Moh. Nazir (2017:315) yang menyatakan bahwa analisis merupakan proses pengelompokan, pengurutan, pengolahan, dan penyederhanaan data agar dapat dengan mudah dipahami dan diinterpretasikan. Peneliti menggunakan pendekatan analisis kualitatif dengan tahapan: (1) pengumpulan data melalui wawancara dan observasi terhadap penerapan teknologi digital dalam proses pelayanan (Faridatul Faridatul & M Bambang Purwanto, 2025), (2) kategorisasi data berdasarkan tema-tema utama seperti penggunaan teknologi, perubahan prosedur kerja, dan dampaknya terhadap efisiensi operasional (Vivin Afini, Fitri Nurdianingsih, Ridayani, 2025), serta (3) interpretasi

data untuk menjawab pertanyaan penelitian secara mendalam (Ariya Agustin, M Bambang Purwanto, 2025; Despita et al., 2025; Dita Rahmawati et al., 2025).

Objek penelitian ini adalah PT. Pelayaran Sinar Dhafitha Utama yang beralamat di Jl. Embacang No.55, RT.35/RW.12, 30 Ilir, Kecamatan Ilir Barat II, Kota Palembang, Sumatera Selatan. Perusahaan ini didirikan pada tahun 2018 oleh keluarga Bapak Khairul Zaini dan kini dikelola oleh putranya, Bapak Fackhri, S.T. Berdirinya perusahaan ini dilatarbelakangi oleh meningkatnya kebutuhan jasa transportasi laut dengan biaya yang kompetitif dan pelayanan yang efisien. PT. Pelayaran Sinar Dhafitha Utama memiliki visi untuk menjadi perusahaan keagenan kapal yang profesional dan terpercaya di Indonesia dengan slogan “Komitmen adalah andalan kami.”

Selama tujuh tahun beroperasi, PT. Pelayaran Sinar Dhafitha Utama telah menangani berbagai jenis kapal motor (Motor Vessel) serta mengelola pengiriman kargo seperti batubara, cangkang sawit, dan pupuk. Perusahaan berkomitmen memberikan pelayanan tepat waktu, harga kompetitif, dan kepuasan pelanggan melalui penerapan sistem manajemen mutu yang berkelanjutan. Dukungan dari sumber daya manusia yang profesional dan berdedikasi menjadi kekuatan utama perusahaan dalam menghadapi tantangan operasional di bidang pelayaran dan pengiriman kargo. Selain itu, perusahaan juga berupaya menjaga konsistensi dan efektivitas manajemen mutu di seluruh lini organisasi guna mencapai standar pelayanan yang unggul.

#### **4. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

##### **Peran Jasa PT. Pelayaran Sinar Dhafitha Utama dalam menangani kapal yg akan masuk untuk melakukan kegiatan STS**

Adapun siklus sederhana dalam kegiatan STS di PT. Pelayaran Sinar Dhafitha Utama sebagai berikut :

- a. Setelah menerima surat penunjukan keagenan memberitahukan kedatangan kapal .  
Ialu agent menerima data dan dokumen dari *master* kapal ( nahkoda )
- b. Ketika agent telah menerima data-data/dokumen kapal dari master kapal, Ialu agent mengajukan Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP) dengan menginput data-data kapal melalui sistem modul Bea dan Cukai (BC 1.0) ke Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea Dan Cukai Palembang.
- c. Jika dokumen sudah lengkap maka pihak keagenan mengajukan permohonan labuh diIuar area perlabuhan ke kantor Syahbandar Kelas II Palembang.



- d. Setelah semua perizinan telah lengkap maka kapal tersebut siap dilakukan *clearance in*. Dalam proses *clearance in* terdapat pihak – pihak yg terlibat dalam proses *clearance in* di antara nya adalah :

1) *Quaranti* / Karantina

Karantina adalah lembaga pemerintah yang berkedudukan di pelabuhan dengan tugas mengatur dan memantau pergerakan tumbuhan dan hewan yang keluar atau masuk wilayah kerja pelabuhan, serta melaksanakan pemeriksaan kesehatan terhadap awak kapal.

2) *Immigration* / Imigrasi

Imigrasi adalah instansi pemerintah di bawah Direktorat Jenderal Imigrasi, Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia, yang bertugas di pelabuhan untuk menyelenggarakan kegiatan terkait fungsi keimigrasian. keimigrasian yang terkait dengan pelayanan, perijinan, pengawasan, pengamanan pengendalian lalu lintas orang antar negara, serta keberadaan orang asing di wilayah negara Indonesia.

3) *Custom* / Bea Cukai

Jenderal Bea dan Cukai (Departemen Keuangan) yang bertugas di pelabuhan sebagai Pengawasan dan pengamanan pendapatan negara, termasuk Bea Masuk dan Cukai, dilaksanakan untuk menjamin kelancaran arus barang sesuai dengan dokumen ekspor dan impor, serta untuk mencegah terjadinya penyelundupan barang.

Setelah pemeriksaan petugas kesehatan maka terbitlah *certificate of pratique* (Sertifikat Izin Karantina) sertifikat izin bebas karantina yang di berikan kepada kapal yang datang dari luar negeri. Setelah pemeriksaan petugas dan terbitnya sertifikat izin bebas karantina maka kapal melakukan proses shifting/perpindahan dari karantina area ke *loading point*.

**Apa saja kendala – kendala yang dihadapi dalam melakukan kegiatan STS di PT. Pelayaran Sinar Dhafitha Utama**

a. Keterlambatan Pengurusan Dokumen

Proses pengurusan dokumen seperti *Shipping Instruction*, *PKKA*, dan *RKSP* sering mengalami keterlambatan, yang berdampak pada jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal. Hal ini dapat disebabkan oleh birokrasi yang rumit dan kurangnya koordinasi antara pihak-pihak terkait.

b. Kepatuhan Terhadap Regulasi yang Ketat

Proses kepatuhan terhadap regulasi yang ketat dari berbagai instansi (Karantina, Imigrasi, Bea Cukai, KSOP) dapat memperlambat proses *clearance in* dan *clearance out*. Birokrasi yang panjang dan persyaratan dokumen yang kompleks sering kali menjadi penghambat.

c. Ketergantungan pada Pihak Ketiga

Keterlambatan atau masalah yang dihadapi oleh pihak ketiga, seperti *surveyor* untuk *Draft Survey* atau perusahaan *stevedore*, dapat mengganggu kelancaran operasional. Ketergantungan ini membuat proses menjadi rentan terhadap faktor eksternal.

d. Risiko Keamanan dan Keselamatan

Potensi risiko keamanan dan keselamatan, baik bagi kru kapal maupun lingkungan, dapat menjadi kendala dalam pelaksanaan kegiatan STS. Insiden yang tidak terduga dapat menyebabkan penundaan dan memerlukan penanganan yang lebih lanjut.

Kendala-kendala ini menunjukkan kompleksitas dan tantangan yang dihadapi oleh PT. Pelayaran Sinar Dhafita Utama dalam menjalankan kegiatan STS, serta pentingnya strategi mitigasi untuk mengatasi masalah yang mungkin timbul.

## 5. KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan penulis dalam Peran Jasa PT. Pelayaran Sinar Dhafita Utama Pada Kapal Iuar Yang Melakukan Kegiatan. Pada Perairan Selat Bangka oleh PT. Pelayaran Sinar Dhafitha Utama dalam mengageni kapal – kapal sudah berjalan cukup baik meskipun masih ada beberapa kendala - kendala yang terjadi di lapangan itu sendiri yaitu manajemen keuangan PT. Pelayaran Sinar Dhafita Utama yang memerlukan kerjasama dan komunikasi yang baik dari pihak internal perusahaan maupun pihak eksternal atau perusahaan owner kapal supaya dalam kegiatan STS ( Ship To Ship ) bisa berjalan dengan lancar, Jika kegiatan STS berjalan dengan baik itu artinya memberikan dampak yang baik juga kepada Pt. Pelayaran Sinar Dhafita Utama untuk mencapai tujuan dan visi misi perusahaan.

## SARAN

### Untuk PT. Pelayaran Sinar Dhafita Utama:

- a. Peningkatan Koordinasi Logistik: Mengembangkan sistem koordinasi yang lebih efektif dengan pihak *shipper* dan penyedia kargo untuk meminimalkan *waiting cargo* dan memastikan ketersediaan muatan tepat waktu.

- b. Manajemen Risiko Cuaca: Menerapkan prosedur manajemen risiko cuaca yang lebih proaktif, termasuk pemantauan cuaca yang lebih intensif dan rencana kontingensi untuk menghadapi kondisi cuaca buruk.
- c. Perawatan dan Inspeksi Peralatan: Melakukan perawatan rutin dan inspeksi berkala pada semua peralatan bongkar muat, terutama *floating crane*, untuk mencegah kerusakan dan memastikan kelancaran operasional.
- d. Pelatihan dan Pengembangan SDM: Meningkatkan pelatihan bagi *boarding agent* dan kru kapal terkait penanganan dokumen dan prosedur operasional untuk meningkatkan efisiensi dan mengurangi kesalahan.

**Untuk Pihak Terkait (KSOP, Bea Cukai, Imigrasi, Karantina):**

- a. Harmonisasi Prosedur: Mengupayakan harmonisasi dan penyederhanaan prosedur *clearance in* dan *clearance out* antar instansi untuk mempercepat proses dan mengurangi birokrasi.
- b. Sistem Informasi Terintegrasi: Mengembangkan sistem informasi yang terintegrasi antar instansi terkait untuk mempermudah pertukaran data dan dokumen, sehingga mempercepat proses perizinan dan pengawasan.

**Untuk Penelitian Selanjutnya:**

- a. Melakukan penelitian lebih lanjut mengenai dampak ekonomi dari kendala-kendala yang dihadapi dalam kegiatan STS, serta menganalisis solusi inovatif berbasis teknologi untuk mengatasi masalah tersebut.
- b. Mengkaji lebih dalam faktor-faktor manusia dan organisasional yang mempengaruhi efisiensi operasional dalam kegiatan keagenan kapal.

**DAFTAR PUSTAKA**

- Ariya Agustin, M Bambang Purwanto, M. M. F. (2025). LEARNING ENGLISH IN IMMERSIVE ENVIRONMENTS: A STUDENT-CENTRIC PERSPECTIVE AT KAMPUNG INGGRIS PARE. In *Language and Education Journal* (Vol. 10, Issues 1 SE-Artikel, pp. 63–88). <https://doi.org/10.52237/ed8b8740>
- Despita, D., Fitri Indriani, R. A. R., Agustina, S. B., Malini, S., & Purwanto, M. B. (2025). Pendampingan Pengembangan E-Modul Interaktif Berbasis Multimedia Bagi Guru-Guru Inklusi. *Melayani: Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat*, 2(2 SE-Articles), 137–148. <https://doi.org/10.61930/melayani.v2i2.265>
- Dita Rahmawati, Wahyudi Syaputra, & M Bambang Purwanto. (2025). Pelatihan Peningkatan Kompetensi Komputer dan Literasi Digital untuk Siswa SMK. *Jurnal Pelayanan Masyarakat*, 2(2 SE-Articles), 14–23. <https://doi.org/10.62951/jpm.v2i2.1601>
- Erliana & Akrom. (2019). *Peran Boarding Agent dalam Kegiatan Bongkar Muat di Pelabuhan*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

- Faridatul Faridatul, & M Bambang Purwanto. (2025). Pemanfaatan Artificial Intelligence (AI) dalam Pemasaran Digital: Tantangan dan Peluang. *OPTIMAL Jurnal Ekonomi Dan Manajemen*, 5(3 SE-Articles), 607–622. <https://doi.org/10.55606/optimal.v5i3.7502>
- Indriani, R. A. R., Hatidah, H., & Purwanto, M. (2025). Implementasi Strategi Pemasaran Berbasis Nilai Budaya Lokal: Studi Rebranding Produk Wisata Di Sumatera Selatan. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Ekonomi Syariah (JIMESHA)*, 5(2 SE-Articles). <https://doi.org/10.36908/jimesha.v5i2.739>
- Indriansyah, A., Purwanto, M., Herawati, N., & Hatidah, H. (2025). Digital Marketing Management: Efektivitas Media Sosial Sebagai Strategi Promosi Kampus Swasta. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Perbankan Syariah (JIMPA)*, 5(2 SE-Articles). <https://doi.org/10.36908/jimpa.v5i2.708>
- Kurniawan, W. D., & Periyanto. (2018). *Manajemen Operasional Pelayaran dan Kepelabuhanan*. Surabaya: Graha Ilmu.
- M Bambang Purwanto, Vivin Afini, Ridayani, & Roberto Aldy Ratoeloedji. (2025). Marketing With Emotional Branding: A Case Study on English Courses in Kampung Pare. *INTERACTION: Jurnal Pendidikan Bahasa*, 12(3 SE-Articles), 379–394. <https://doi.org/10.36232/interactionjournal.v12i3.3901>
- Marisya, F., Wahasusmiah, R., Indriani, R. A. F., & Purwanto, M. B. (2025). Instagram Vs Tiktok: Analisis Komperatif Terhadap Arus Kas Dan Perencanaan Keuangan. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Perbankan Syariah (JIMPA)*, 5(2 SE-Articles). <https://doi.org/10.36908/jimpa.v5i2.711>
- Maulana, M. A. (2023). Transshipment dan Efisiensi Distribusi Barang di Wilayah Perairan Indonesia. *Jurnal Transportasi Laut Indonesia*, 9(2), 45–53.
- Moh. Nazir. (2017). *Metode Penelitian*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Prijono dalam Sunarijanto, A., dkk. (2008). *Manajemen Bongkar Muat di Laut Lepas*. Jakarta: PT Pelayaran Nusantara.
- Purwanto, M. B., Yuliasri, I., Widhiyanto, & Rozi, F. (2025). Boosting Accuracy and Fluency in Speaking Skills: An ARCS Model Intervention for Indonesian Tourism Students. *Journal of Education Research and Evaluation*, 9(3 SE-Articles), 550–558. <https://doi.org/10.23887/jere.v9i3.96536>
- Setyadie, R., & Darmaputra, B. (2021). Peran Agent on Board dalam Kegiatan Bongkar Muat Kapal di Pelabuhan. *Journal Logistik Maritim*, 6(1), 21–28.
- Sudjatmiko. (2007). *Prosedur Bongkar Muat di Pelabuhan*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Supriyono, R. A. (2018). *Konsep dan Praktik Keagenan Kapal dalam Dunia Maritim*. Yogyakarta: Deepublish.
- Umar, U., & Purwanto, M. B. (2025). AI and Decision Assistance for Enhancing Self-Directed Learning. *ETERNAL (English Teaching Journal)*, 16(2), 457–465. <https://doi.org/10.26877/3jqzpr36>
- Vivin Afini, Fitri Nurdianingsih, Ridayani, & M. B. P. (2025). TASK-BASED LANGUAGE TEACHING AS AN ENGLISH LEARNING METHOD FOR ROOM SERVICE AND RESERVATIONS EMPLOYEES: A CASE STUDY. In *Language and Education Journal* (Vol. 10, Issues 1 SE-Artikel, pp. 89–105). <https://doi.org/10.52237/2wbzfm80>