



Pengaruh Biaya Tambat dan Biaya Operasional pada Proses *Clearance In and Out* di PT Trans Cakrawala Perkasa

Davier Zola Gracia Taviono^{1*}, Indah Ayu Johana Putri², Prima Yudha Yudianto³,
Romanda Annas Amrullah⁴

¹⁻⁴ Politeknik Pelayaran Surabaya, Indonesia

Alamat: Jl. Gunung Anyar Boulevard No.1, Gn. Anyar, Kec. Gn. Anyar, Surabaya, Jawa Timur 60294

Korespondensi penulis: tavionogading@gmail.com

Abstract: *One of the challenges faced by sea transportation in Indonesia in supporting national and global economic growth is the high operational costs of ship agency services and berthing costs during the clearance in and out process at ports. This issue impacts reduced profitability and increased operational expenses for ship agency companies. This study aims to determine the influence of berthing costs and operational costs on the clearance in and out process of ships. The research was conducted using a quantitative method and analyzed with SPSS version 27. The results indicate that berthing costs and operational costs significantly affect the clearance in and out process. Partially, berthing costs contribute 18.8%, while operational costs contribute 55.6% to the clearance in and out process.*

Keywords: *In and Out Clearance, Mooring Costs, Operational Costs*

Abstrak: Salah satu kendala yang dihadapi transportasi laut di Indonesia dalam pertumbuhan perekonomian nasional serta global, adalah tingginya biaya operasional keagenan kapal dan biaya tambat dalam proses *clearance in & out* kapal di pelabuhan yang berdampak pada berkurangnya keuntungan dan pembengkakan biaya operasional pada perusahaan keagenan kapal. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui pengaruh dari biaya tambat, dan biaya operasional dalam proses *clearance in & out* kapal. Pengujian ini dilakukan menggunakan metode penelitian kuantitatif menggunakan SPSS versi 27. Hasil yang diperoleh menunjukkan bahwa adanya pengaruh biaya tambat dan biaya operasional dalam proses *clearance in & out* dan secara parsial mempunyai pengaruh masing – masing sebesar 18,8% untuk biaya tambat dan 55,6 % untuk biaya operasional terhadap proses *clearance in&out*.

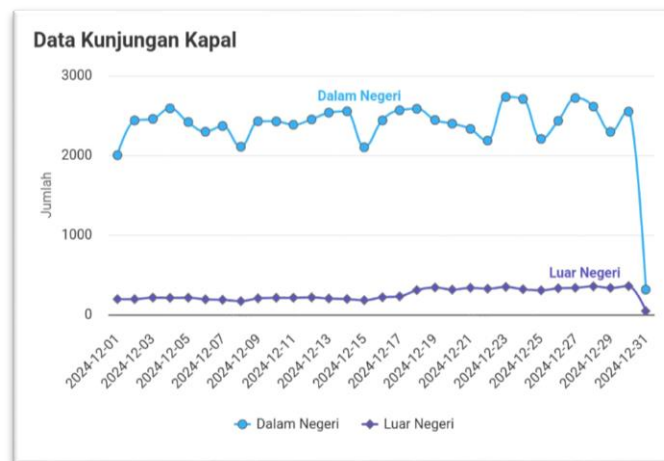
Kata kunci: Biaya Izin Masuk dan Keluar, Biaya Penambatan, Biaya Operasional

1. LATAR BELAKANG

Indonesia ialah negara kepulauan yang memiliki lautan luas dengan garis pantai terpanjang kedua di dunia. Posisi geografis Indonesia berada di daerah khatulistiwa Berada di antara dua benua, Asia dan Australia. Berada di posisi diantara dua samudera, Pasifik dan Hindia menjadikan sebuah lokus persilangan alur lalu lintas laut yang menghubungkan benua timur dan barat. Oleh karena itu dengan adanya transportasi laut dapat menghubungkan wilayah satu dengan yang lainnya melalui perairan dan transportasi laut merupakan suatu unsur yang sangat penting dalam menjalankan roda kehidupan (Sains & Seni Its, 2022). Sehingga transportasi laut mempunyai potensi kuat untuk dikembangkan dan peranannya, baik nasional maupun internasional sehingga mampu mendorong dan menunjang perekonomian nasional demi kesejahteraan masyarakat banyak.

Transportasi laut di Indonesia memiliki kapasitas untuk menjadi faktor besar dalam penunjang perekonomian suatu negara bila dimanfaatkan secara efektif. Pertumbuhan

ekonomi suatu negara maritim menuntut fasilitas pelabuhan dioperasikan, dikelola, dan dijalankan secara efisien untuk memungkinkan pertumbuhan ekonomi lebih lanjut. Oleh karena itu, transportasi laut merupakan salah satu pilar utama dalam mendukung pertumbuhan ekonomi global maupun nasional. Di Indonesia sebagai negara kepulauan dengan garis pantai yang panjang, transportasi laut memainkan peran krusial dalam rantai pasok berbagai industri di Indonesia, peran transportasi laut menjadi semakin penting dalam menghubungkan wilayah-wilayah antar pulau serta perdagangan internasional, hal ini dapat dilihat dari jumlah kunjungan kapal dalam negeri maupun luar negeri ke Indonesia.



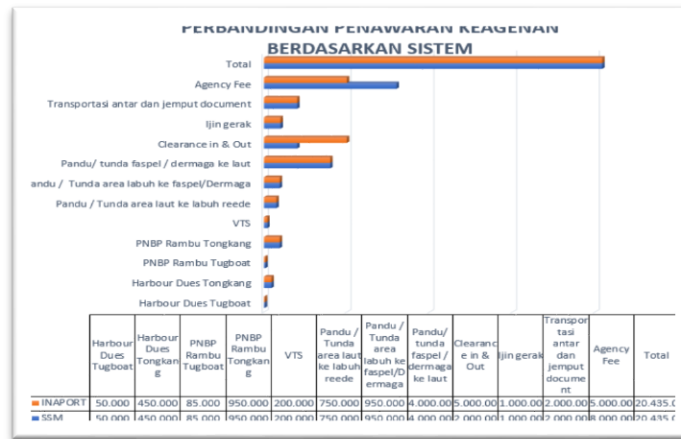
Gambar 1. Data Kunjungan Kapal

Sumber : Monitoring Inaportnet (2024)

Dengan memahami pengaruh transportasi laut terhadap perekonomian, pemerintah dan pemangku kepentingan dapat membuat keputusan strategis dalam investasi, regulasi dan inovasi di sektor maritim, langkah - langkah ini sangat penting untuk memaksimalkan potensi transportasi laut. Oleh karena itu transportasi laut dan industri pelayaran memiliki keterkaitan yang erat dalam mendukung perekonomian global. Sebagai moda transportasi utama, industri pelayaran memegang peran sentral dalam operasional transportasi laut. Dalam industri pelayaran efisiensi dan kehandalan dalam industri pelayaran berdampak langsung pada kelancaran transportasi laut, yang pada akhirnya memengaruhi arus perdagangan internasional dan rantai pasok global. Meskipun memiliki keunggulan dalam kapasitas muatan dan efisiensi jangka panjang, transportasi laut menghadapi tantangan signifikan terkait tingginya biaya operasional, keterbatasan infrastruktur, serta regulasi yang kurang efisien sehingga menghambat efisiensi transportasi laut. Terlihat dari peran industri pelayaran yang terus berinovasi dalam hal teknologi dan operasional untuk meningkatkan efisiensi dan menurunkan biaya operasional transportasi laut di Indonesia.

Biaya operasional dan tambat juga menjadi salah satu tantangan utama dalam transportasi laut. Biaya yang dikenakan di pelabuhan seperti biaya tambat dan biaya administrasi bisa sangat tinggi. Sering kali waktu tunggu kapal yang lama di pelabuhan adalah akibat dari regulasi yang kurang efisien sehingga dapat berdampak pada meningkatnya biaya tambat dan biaya lainnya. Ketidakpastian ini dapat memengaruhi efisiensi waktu dan biaya bagi pelaku industri atau perusahaan pelayaran yang sangat bergantung pada ketetapan waktu dalam pelayanan kapal di pelabuhan. Tantangan biaya ini, jika tidak diatasi, dapat menghambat efisiensi dan daya saing transportasi laut terutama dalam industri pelayaran di negara dengan ekonomi berbasis maritim seperti Indonesia. Tingginya biaya transportasi laut tidak hanya berdampak pada perusahaan pelayaran, tetapi juga pada rantai pasok industri lain yang bergantung pada pengiriman laut. Oleh karena itu pemahaman dan analisis yang mendalam terhadap faktor – faktor biaya ini sangat penting. Langkah – langkah strategis seperti modernisasi infrastuktur pelabuhan, peningkatan efisiensi operasional dan mengatasi tantangan yang dihadapi sektor transportasi laut, baik di tingkat domestik maupun internasional.(Vivian Karim Ladesi & Anindiya Fitriana, 2020).

Biaya operasional dan biaya tambat memainkan peran yang signifikan. Biaya operasional mencakup pengeluaran biaya operasional keagenan kapal, tenaga kerja, serta biaya yang dikeluarkan untuk mengatasi berbagai prosedur dan izin masuk atau keluar pelabuhan. Biaya tambat di sisi lain mengacu pada biaya yang dikenakan untuk penggunaan dermaga dan fasilitas-fasilitas pelabuhan, dan layanan terkait lainnya yang dibutuhkan kapal selama proses keberangkatan dan kedatangan kapal di suatu pelabuhan. Pengaruh dari kedua jenis biaya ini terhadap proses *clearance in* dan *out* cukup signifikan. Peningkatan biaya operasional dapat mengakibatkan beban keuangan yang lebih besar pada perusahaan pelayaran, yang berpotensi memperpanjang proses *clearance in* dan *clearance out* akibat kendala anggaran. Disisi lain, tingginya biaya tambat dapat menyebabkan kapal bertahan lebih lama di pelabuhan dan pada akhirnya berdampak pada efisiensi operasional dan keuntungan *agen fee* perusahaan pelayaran yang sedikit. Berikut adalah contoh perbandingan penawaran perusahaan keagenan kapal terhadap penggunaan sistem inaportnet dan sistem *single window*.



Gambar 2. Biaya Perbandingan via Inaport dan SSm Pengangkutan

Sumber: PT. Trans Cakrawala Perkasa (2024)

Penyebab dari masalah tersebut adalah prosedur administrasi yang rumit sehingga menyebabkan proses perizinan dan dokumen di pelabuhan yang memakan waktu dan sering kali berlapis – lapis dan menyebabkan keterlambatan dan menimbulkan pembengkakan biaya tambat dan biaya operasional sehingga *agen fee* perusahaan pelayaran juga mengalami pengurangan, sedangkan menurut (Michael C. JENSEN, 2000) *agen fee* adalah jumlah dari biaya yang dikeluarkan prinsipal untuk melakukan pengawasan terhadap agen. Kurangnya Koordinasi antar lembaga, pelabuhan biasanya melibatkan instansi mulai dari bea cukai, karantina, hingga otoritas pelabuhan. Kurangnya koordinasi antar lembaga seringkali menyebabkan keterlambatan dalam proses izin, pemeriksaan dan bongkar muat barang. Hal ini membuat waktu pelayanan tidak optimal sehingga memperumit proses pelayanan kapal, khusus nya pada proses *clearance* in dan out, sehingga memperpanjang waktu tunggu dan menambah biaya. Sedangkan apabila perusahaan keagenan kapal tidak meningkatkan kualitas dalam pelayanan dan dalam perizinan maka akan mempengaruhi kinerja saat kapal akan sandar dan mengakibatkan keterlambatan keberangkatan kapal (Indah Ayu Johanda Putri, 2022). Ketidakefisienan ini menyebabkan waktu sandar yang lebih lama dan meningkatkan biaya operasional yang lebih banyak seperti biaya tambat, biaya tenaga kerja tambahan, dan biaya perpanjangan izin. Bagi Perusahaan Keagenan kapal, biaya – biaya ini sangat membebani, terutama ketika di hadapkan pada ketidakpastian jadwal dan pengeluaran biaya tambahan yang tidak terduga.

Dalam hal ini industri pelayaran dan transportasi laut di indonesia harus terus berkembang seiring dengan meningkatnya aktivitas perdagangan internasional maupun perdagangan dalam negri. seperti banyak negara lainnya, Indonesia merangkak maju dalam menerapkan Revolusi Industri yang lebih modern sebagai respons terhadap dinamika

global yang semakin kompleks. Indonesia tidak hanya melihatnya sebagai suatu keharusan untuk bersaing di panggung global, tetapi juga sebagai momentum besar untuk melakukan transformasi menyeluruh, khususnya dalam Penataan Sistem pelayanan kedatangan dan keberangkatan kapal, harus memfokuskan pada efektivitas proses *Clearance* in (kedatangan) dan *Clearance* out (keberangkatan) kapal guna mengurangi biaya yang harus dikeluarkan oleh Perusahaan Pelayaran.

Menurut Peraturan menteri perhubungan Nomor PM 65 tahun 2019 Bab I pasal 1 Perusahaan pelayaran atau perusahaan angkutan laut adalah perusahaan yang berbadan hukum indonesia yang melakukan kegiatan angkutan laut di dalam wilayah perairan indonesia, sedangkan Dalam Peraturan menteri Keagenan kapal adalah kegiatan usaha untuk mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan laut asing atau kapal perusahaan angkutan laut nasional selama melakukan aktivitas di Perairan Indonesia. Salah satu perusahaan pelayaran yang melakukan aktivitas di perairan indonesia adalah , PT. Trans Cakrawala Perkasa yang bergerak di bidang perusahaan keagenan kapal dan mempunyai 6 (enam) kantor cabang yang tersebar di Indonesia yaitu cabang Celukan bawang, cabang Balikpapan, cabang Lombok Timur, cabang Patimban, cabang Banyuwangi, cabang Labuan bajo, Cabang Kupang, dan mempunyai kantor pusat yang berada di bali.

Perusahaan pelayaran PT. Trans Cakrawala Perkasa merupakan perusahaan keagenan swasta yang menyediakan jasa keagenan kapal, perusahaan ini dipercayai oleh *principal* (owner) untuk mengageni kapal – kapalnya, tentunya dengan kualitas yang di berikan dan layanan yang efesien untuk mengageni kapal – kapalnya dan kompetitif untuk industri pelayaran nasional maupun internasional. Menjadi perusahaan pelayaran yang unggul dibidangnya hampir 14 tahun sejak didirikan pada tahun 2019 di Bali. Perusahaan ini telah mendukung perkembangan industri pelayaran di indonesia khususnya di bidang jasa keagenan kapal domestgik maupun kapal asing, oleh sebab itu dalam organisasi perusahaan PT. Trans Cakrawala Peraksa menerapkan kualitas sumber daya manusia yang memiliki kemampuan berfikir dan bertindak yang kompeten dan sesuai dengan apa yang diharapkan perusahaan.

Dalam Operasionalnya PT. Trans Cakrawala Perkasa Bali, di bantu oleh 6 staff operasional dan 1 accounting yang mampu melaksanakan kinerja dengan baik sesuai apa yang diberikan oleh perusahaan untuk mencapai tujuan perusahaan yang diinginkan. Oleh sebab itu PT. Trans Cakrawala Perkasa menekankan kepada seluruh Karyawaannya untuk melaksanakan pekerjaan pelayanan kapal tepat waktu dan dalam hal apapun yang berhubungan dengan pelayanan keagenan kapal. Dalam kegiatan Kedatangan dan

keberangkatan kapal PT.Trans Cakrawala Perkasa mengirim perwakilannya sebagai *Boarding officer* yang bertujuan untuk mengecek dokumen – dokumen kapal yang diperlukan dan mendampingi petugas dari instansi terkait. Serta memeriksa kelayakan dokumen kapal yang akan diurus ke instansi pemerintah, PT.Trans Cakrawala perkasa mempercayakannya kepada *Clearance Officer* yang bekerja mengurus setiap dokumen kapal sebelum maupun sesudah kapal datang.

Clearance officer dalam pelaksanaan pekerjaannya sering berintraksi dengan instansi - instansi pemerintah seperti syahbandar, *Costum*, Dan *Quarantine* yang memerlukan kinerja yang lebih optimal untuk memaksimalkan ketepatan waktu yang diperlukan, tapi dalam kenyataannya menurut Indah Ayu johanda Putri, (banyak ditemukan masalah yang ada di lapangan seperti prosedur administrasi yang rumit dan kurang praktis sehingga menyebabkan proses - proses perizinan dan dokumen di pelabuhan yang memakan waktu sehingga menyebabkan keterlambatan dan menimbulkan pembengkakan biaya tambat dan biaya operasional. Kurangnya Koordinasi antar lembaga, pelabuhan biasanya melibatkan instansi mulai dari syahbandar, *Costum*, Dan *Quarantine* hingga otoritas pelabuhan. Kurangnya koordinasi antar lembaga seringkali menyebabkan keterlambatan dalam proses perizinan. Hal ini tentu saja membuat waktu pelayanan tidak optimal sehingga memperumit proses pelayanan kapal, khusus nya pada proses *clearance in dan out*, sehingga memperpanjang waktu tunggu dan menambah biaya. hal menyebabkan waktu sandar yang lebih lama dan meningkatkan biaya operasional yang lebih banyak seperti biaya tambat, biaya tenaga kerja tambahan, dan biaya perpanjangan izin. Bagi PT.trans Cakrawala Perkasa , biaya – biaya ini sangat membebani, terutama ketika di hadapkan pada ketidakpastian jadwal dan pengeluaran biaya tambahan yang tidak terduga.

Pada dasarnya PT. Trans Cakrawala Perkasa ingin memberikan pelayanan yang maksimal kepada pihak principal yang berdampak pada biaya operasional dan biaya tambat seminim mungkin dan membuat keuntungan perusahaan meningkat dan menambah kesejahteraan pada karyawan yang berada di pusat dan cabang perusahaan. Oleh karna itu PT. Trans cakrawala perkasa menerapkan revolusi industri, sebagai respons terhadap dinamika global dan berdasarkan Berdasarkan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2020 mengenai Penataan Ekosistem Logistik Nasional dan Rencana Aksi Penataan Ekosistem Logistik Nasional Tahun 2020-2024, tujuannya adalah untuk mempermudah akses layanan logistik melalui kolaborasi sistem pemerintah disektor logistik. Rencana ini melibatkan penggabungan sistem layanan pengajuan pemberitahuan

keberangkatan dan kedatangan kapal yang berskala internasional, sebagai bagian dari upaya penataan ekosistem logistik nasional.

Penggabungan sistem ini bertujuan untuk meningkatkan efisiensi dan transparansi dalam proses logistik di Indonesia sehingga dapat menyebabkan waktu sandar yang lebih cepat dan mengurangi biaya operasional yang lebih banyak, pengurangan biaya tenaga kerja, dan biaya perpanjangan izin dapat dikurangi. Bagi PT. Trans Cakrawala Perkasa pergantian sistem dari Inaportnet, Phinisi, Sinkarkes, *Costum*, *Imigration* menjadi sistem melalui National Single Window (INSW) dapat mengurangi pengeluaran biaya yang tidak diperlukan seperti biaya tambat dan biaya operasional, oleh karena itu penulis memilih judul Pengaruh Biaya Tambat dan Biaya Operasional Pada Proses *Clearance In* dan *Out* di PT Trans Cakrawala Perkasa.

2. KAJIAN TEORITIS

Biaya Tambat

Biaya tambat adalah biaya yang dikenakan kepada kapal selama bersandar di pelabuhan, dihitung berdasarkan ukuran kapal (Gross Tonnage/GT) dan lamanya waktu sandar. Terdapat dua jenis tarif dalam biaya tambat, yaitu tarif normal dan tarif progresif. Tarif normal berlaku dalam periode standar waktu tertentu, sedangkan tarif progresif dikenakan bila waktu tambat melebihi batas waktu yang ditentukan. Biaya ini penting dalam operasional pelabuhan karena berdampak pada efisiensi pelayanan kapal serta keuntungan perusahaan pelayaran.

Biaya Operasional

Biaya operasional dalam keagenan kapal mencakup seluruh pengeluaran yang berkaitan dengan kegiatan kapal selama di pelabuhan, seperti biaya labuh, biaya pandu, biaya tunda, serta biaya tidak langsung seperti gaji pegawai dan manajemen. Komponen utama dalam penelitian ini dibagi menjadi tiga bagian, yaitu port charge, owner matter, dan agency charge. Biaya operasional ini sangat mempengaruhi kelancaran proses clearance, terutama jika tidak dikelola secara efisien dapat menimbulkan pembengkakan biaya dan menurunkan daya saing perusahaan.

Clearance In dan Clearance Out

Clearance in adalah proses pemeriksaan dan pelaporan administrasi kedatangan kapal oleh instansi terkait, sedangkan clearance out adalah proses pemberian izin berlayar bagi kapal yang telah selesai beraktivitas di pelabuhan. Proses ini melibatkan berbagai instansi seperti syahbandar, bea cukai, karantina, dan imigrasi, dan membutuhkan kelengkapan

dokumen untuk memastikan kepatuhan terhadap regulasi keselamatan dan keamanan pelayaran. Efisiensi proses ini sangat dipengaruhi oleh kesiapan dokumen dan koordinasi antarinstansi.

Keagenan Kapal

Keagenan kapal adalah badan usaha yang mewakili kepentingan kapal selama berada di pelabuhan, baik milik perusahaan pelayaran asing maupun nasional. Agen bertanggung jawab mengurus seluruh administrasi, perizinan, dan komunikasi antara kapal dan instansi pelabuhan. Dalam konteks penelitian ini, keagenan berperan penting dalam mengelola waktu dan biaya selama proses clearance agar proses sandar dan berangkat kapal berjalan efektif tanpa penundaan.

Pelabuhan

Pelabuhan merupakan fasilitas penting dalam sistem transportasi laut yang berfungsi sebagai titik bongkar muat barang dan penumpang, serta menjadi pusat kegiatan logistik. Pelabuhan harus memiliki infrastruktur yang memadai untuk menunjang efisiensi pelayanan kapal. Dalam penelitian ini, pelabuhan menjadi tempat utama terjadinya proses clearance, sehingga kualitas layanan pelabuhan, terutama sistem informasi dan koordinasi antarinstansi, sangat menentukan keberhasilan operasional keagenan kapal.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan jenis penelitian deskriptif korelasional. Data yang digunakan berupa data sekunder yang diperoleh dari dokumen-dokumen PT. Trans Cakrawala Perkasa dan sistem Monitoring Inaportnet selama periode Juli 2023 hingga Juli 2024. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh kapal yang menggunakan jasa keagenan kapal, sebanyak 63 kapal, dan seluruh populasi digunakan sebagai sampel melalui teknik sampling jenuh.

Teknik pengumpulan data dilakukan melalui observasi langsung selama praktik darat dan dokumentasi. Analisis data menggunakan metode regresi linier berganda dengan bantuan perangkat lunak SPSS versi 27. Analisis dilakukan untuk mengetahui pengaruh variabel bebas, yaitu biaya tambat dan biaya operasional, terhadap variabel terikat yaitu proses clearance in dan out. Uji asumsi klasik juga digunakan untuk memastikan kelayakan model regresi yang digunakan.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Pengaruh Biaya Tambat terhadap *Clearance in dan out*

Berdasarkan paparan diatas data menunjukan bahwa variabel Biaya tambat (X1) mempengaruhi kegiatan transshipment yang berpengaruh positif dan signifikan terhadap kegiatan *clearance in & out* terbukti dengan adanya peningkatan variabel sebesar 18,8% terhadap proses *clearance in & out* pada uji analisis regresi Berganda. Sehingga setiap terjadinya peningkatan variabel biaya tambat (X1) maka kegiatan *clearance in & out* meningkat sebesar 18,8% atau sebaliknya. Serta didukung dengan $F_{hitung} 9.703 > F_{tabel} 3,15$ pada uji F yang menegaskan bahwa hubungan antara variabel biaya tambat dan proses *clearance in & out* bersifat signifikan secara statistik. sehingga dapat dikatakan terdapat pengaruh yang signifikan terhadap proses *clearance in & out* (Y).

Berdasarkan hasil tersebut, menunjukan terdapat pengaruh biaya tambat terhadap proses *clearance in & out* kapal. Hasil ini sesuai dengan penelitian (Widyanto et al., 2023b), yang menyatakan agen kapal harus memastikan biaya tambat dan biaya lainnya telah terbayarkan sebelum mengajukan permohonan keberangkatan kapal sehingga dapat membantu mempercepat proses *clearance in & out* kapal. Serta menurut (Reja Hidayat, 2021) pembengkakan biaya tambat dapat menyebabkan pembengkakan biaya operasional perusahaan pelayaran sehingga dapat menyebabkan proses *clearance in & out* dapat lebih lama.

Serta hasil penelitian yang telah dilakukan dapat diinterpretasikan bahwa semakin tinggi biaya tambat yang dibayarkan dan dikeluarkan, semakin meningkat pula intensitas atau efisiensi proses *clearance in & out*. Oleh karena itu, manajemen pelabuhan dan perusahaan pelayaran perlu mempertimbangkan dan melaksanakan strategi terbaik dalam mengelola biaya tambat untuk meningkatkan kelancaran proses *clearance in & out*.

Pengaruh Biaya operasional terhadap *clearance in & out*

Hasil penelitian ini menunjukan bahwa biaya operasional memiliki pengaruh positif terhadap proses *clearance in & out*, terbukti dengan adanya peningkatan variabel biaya tambat sebesar 55,6% terhadap variabel *clearance in & out* pada uji analisis regresi berganda. Serta didukung dengan uji F dengan hasil $F_{hitung} 9.703 > F_{tabel} 3,15$ serta $t_{hitung} 3,726$ nilai $t_{tabel} 2,000$ sehingga analisis statistik menunjukan $F_{hitung} 9.703$ lebih besar dibandingkan $F_{tabel} 3,15$, yang berarti model regresi dapat dikatakan biaya tambat berpengaruh secara signifikan terhadap proses *clearance in & out*. Selain itu $t_{hitung} 3,726$ lebih besar dari pada $t_{tabel} 2,000$, yang mengindikasikan bahwa variabel biaya tambat secara individual memiliki dampak yang signifikan terhadap proses *clearance in & out*.

Berdasarkan hasil tersebut, menunjukkan terdapat pengaruh antara biaya operasional terhadap proses *clearance in & out*. Hasil ini sesuai dengan penelitian (Suyadi & Hendi Prasetyo, 2016), yang menyatakan pembengkakan biaya operasional keagenan disebabkan keterlambatan yang cukup lama di pelabuhan, serta pentingnya koordinasi yang baik dengan instansi – instansi terkait seperti syahbandar, dan kesehatan pelabuhan sehingga dapat mengurangi waktu kapal di pelabuhan. Serta sesuai dengan penelitian oleh (Muh. Ali Rahmadani, 2021), yang menyatakan mempercepat proses *clearance in & out* untuk menghindari biaya tambahan akibat kapal berlama – lama di pelabuhan.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan hasil dan pembahasan di atas dapat disimpulkan bahwa:

a. Pengaruh Biaya tambat.

Biaya tambat berpengaruh positif dan signifikan terhadap proses *clearance in & out*. Hal ini mengindikasikan semakin lama waktu kapal *clearance in* sampai dengan *clearance out*, maka akan semakin meningkat juga biaya tambat, sehingga menghambat proses *clearance in & out*.

b. Pengaruh Biaya operasional

Biaya operasional juga berpengaruh positif terhadap efisiensi proses *clearance in & out*. Hal ini mengindikasikan semakin lama proses *clearance in & out* mempengaruhi biaya operasional kapal selama di pelabuhan serta biaya operasional yang membengkak dapat meningkatkan beban perusahaan pelayaran khususnya pada keagenan kapal, yang pada akhirnya memengaruhi proses *clearance in & out*.

c. *Clearance in & out*

Kombinasi pengelolaan biaya tambat serta biaya operasional yang efektif akan berdampak pada proses *clearance in & out* kapal yang lebih efisien, dan juga akan berdampak pada perusahaan pelayaran khususnya keagenan kapal.

Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan kesimpulan diatas, berikut adalah beberapa saran yang dapat diberikan sebagai upaya pembelajaran maupun perbaikan:

a. Bagi perusahaan.

- 1) Melakukan evaluasi rutin terkait setiap kegiatan pelayanan keagenan setiap kapal masuk sampai dengan kapal keluar pelabuhan.

- 2) Menerapkan sistem Indonesia *National Single Window* (INSW) untuk mendukung proses clearance guna mengurangi waktu, biaya administrasi pelabuhan, serta tenaga kerja keagenan.
 - 3) Perusahaan pelayaran memberikan pelatihan kepada staf terkait pengelolaan biaya operasional agar dapat bekerja lebih efisien dan produktif sehingga menunjang kegiatan operasional keagenan kapal.
- b. Bagi penulis.
- 1) Penelitian ini dapat dijadikan refrensi untuk studi lebih lanjut dengan memperluas variabel penelitian, seperti pengaruh regulasi pemerintah, serta *Gross tonnage* (GT) kapal yang berpengaruh pada biaya pelabuhan.
 - 2) Untuk penulis selanjutnya disarankan untuk menambahkan teknik pengumpulan data wawancara supaya penelitian ini lebih akurat dan melakukan kajian pustaka yang lebih mendalam sehingga data menjadi lebih valid.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih kepada manajemen dan staf PT Trans Cakrawala Perkasa atas kesempatan dan data yang telah diberikan, sehingga penelitian mengenai pengaruh biaya tambat dan biaya operasional terhadap proses clearance in dan out dapat terlaksana dengan baik. Penulis juga berterima kasih kepada dosen pembimbing, rekan-rekan, serta keluarga tercinta yang senantiasa memberikan dorongan, arahan, dan motivasi hingga jurnal ini dapat terselesaikan. Semoga karya ini bermanfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan dan praktik di bidang logistik dan kepelabuhanan.

DAFTAR REFERENSI

- Abbas Salim, H. A. (1993). *Manajemen transportasi*. Raja Grafindo Persada.
- Amrullah, R. A. (2020). *Pelabuhan dan serba-serbinya (Bisnis, jasa & fasilitas)* (A. Maryati, Ed.). PIP Semarang.
- Durbin, J., & Watson, G. S. (1995). Testing for serial correlation in least squares regression, (II).
- Fadilah, S. J. (n.d.).
- Ghozali, I. (2005). *Aplikasi analisis multivariate dengan SPSS*.
- Ghozali, I. (2016). *Desain penelitian kuantitatif dan kualitatif: Untuk akuntansi, bisnis, dan ilmu sosial lainnya*.

- Hardani, S. P., Utami, E. F., Sukmana, I. J., & Istiqomah, R. R. (2020). *Metode penelitian kualitatif & kuantitatif* (H. Abadi, Ed.). CV. Pustaka Ilmu Group Yogyakarta.
- Haridasari, A., Diansisti, A., & Amni, M. (n.d.). Alsaba. <https://ejournal.ahmaddahlan.ac.id/index.php/alsaba/index>
- Hidayat, R. (2021). Akal-akalan tarif tambat kapal & pasal siluman di Pelabuhan Batam. *Tirto.Id*.
- Jensen, M. C., & Meckling, W. H. (2000). *Theory of the firm: Managerial behavior, agency cost, and ownership structure* (1st ed.).
- Johanda Putri, I. A. (2022). Kualitas pelayanan jasa keagenan kapal pada perusahaan pelayaran, 7(1). www.worldbank.org
- Karim Ladesi, V., & Fitriana, A. (2020). Analisis perhitungan tarif biaya pelabuhan.
- Lasse, D. A. (2014). *Manajemen kepelabuhanan*. Raja Grafindo Persada.
- Latiefah, U. (2013). *Pesantren waria dan konstruksi identitas (Studi tentang waria dalam membangun identitasnya melalui pesantren waria Al-Fattah Notoyudan, DIY)* (Skripsi). Universitas Gadjah Mada Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Jurusan Sosiologi.
- M. S., & Ustiawaty, J. (2020). *Buku metode penelitian kualitatif & kuantitatif*. CV. Pustaka Ilmu Group.
- Rahmadani, M. A. (2021). Analisis tata cara clearance pada PT. Adhigana Pratama Mulya. *Skripsi sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Pendidikan Diploma IV Pelayaran*.
- Ridwan, & Widiyati. (2014). *Kamus kepelabuhanan dan pelayaran*. PT Leutika Nouvalitera.
- Salim, H. A. (1993). *Manajemen transportasi*. Raja Grafindo Persada.
- Sugiyono, P. (2021). *Metode penelitian komunikasi* (Vol. 1). ALFABETA, CV.
- Sugiyono. (2017). *Neraca pembayaran: Konsep, metodologi dan penerapan*.
- Suyadi, D., & Prasetyo, E. H. (2016). Proses ketetapan waktu clearance kapal pada jadwal operasional kapal penumpang PT. Pelni (Persero) di pelabuhan Tanjung Priok, 1.
- Tijan, E., Agatić, A., Jović, M., & Aksentijević, S. (2019). Maritime national single window-a prerequisite for sustainable seaport business. *Sustainability (Switzerland)*, 11(17). <https://doi.org/10.3390/su11174570>
- Widyanto, H., Astriawati, N., & Tinggi Maritim Yogyakarta Jl Magelang km, S. (2023a). Aktivitas port clearance pengurusan dokumen PT. Pelayaran Sumatra Timur Indonesia, 9(1).
- Widyanto, H., Astriawati, N., & Tinggi Maritim Yogyakarta Jl Magelang km, S. (2023b). Aktivitas port clearance pengurusan dokumen PT. Pelayaran Sumatra Timur Indonesia, 9(1).