

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

PT. Pertamina Trans Kontinental memiliki kantor utama yang bertempat di Jakarta pusat, Perusahaan tersebut memiliki beberapa kantor cabang yang hampir tersebar di wilayah Indonesia, salah satunya adalah PT. Pertamina Trans Kontinental (PTK) cabang Tuban. Perusahaan tersebut merupakan salah satu dari anak perusahaan dari PT. Pertamina (persero) yang didirikan di Jakarta pada tanggal 9 September 1969. Pada awalnya perusahaan tersebut bernama PT. Pertamina Tongkang menjadi PT. Pertamina Trans Kontinental (PTK) secara hukum mulai beroperasi pada 29 November 2011. Selama 53 tahun menjadi bagian dari Pertamina Group, khususnya *Subholding Integrated Marine & Logistics*, PTK telah menjadi perusahaan terkemuka dalam bidang pelayaran sektor energi, jasa laut, dan jasa logistik. Perusahaan tersebut bergerak di bidang jasa keagenan kapal yang mengurus segala kebutuhan kapal dan *crew* kapal selama berada di pelabuhan. Selain itu PT. Pertamina Trans Kntinental juga menyediakan pelayanan jasa pengadaan bahan bakar untuk didistribusikan ke semua pelabuhan di seluruh wilayah Indonesia yang kapal tanker tidak dapat mencapainya dan juga Pengadaan transportasi laut untuk Pertamina Logistik untuk pembangunan proyek di seluruh Indonesia.

PT.Pertamina Trans kontinental cabang Tuban memiliki 7 karyawan yang di bagi menjadi 1 *supervisor II agency operation*, 1 orang dibagian staff admin operasional, dan 5 orang dibagian agen lapangan serta di dukung dengan fasilitas yang tersedia seperti mobil, Komputer, printer dan berbagai kebutuhan lainnya. PT.Pertamina Trans Kontinental mengelola 46 armada kapal, termasuk 11 kapal milik Perusahaan dan 35 kapal *Back to Back Charter*. Beberapa kapal milik PTK termasuk Transko Andalas, Transko Moloko, Transko Celebes, Transko Gagak, Transko Dara, Transko Balihe,

dan Transko Barito. Namun, kapal *Anchor Handling Tug Supply Vessel* (AHTS) dan Tug Pelabuhan adalah jenis kapal yang paling umum. Adapun kapal berjenis *Tug Boat* yang beroperasi di cabang tuban yaitu Transko Dara, Transko Bangau, Patra Tunda, Transko Patin dan Transko Oskar.

Dalam menangani proses kegiatan *clearance in-out* kapal didapati beberapa kendala yang di sebabkan oleh tidak maksimalnya informasi mengenai kapal, baik secara dokumentasi maupun fisik kapal oleh agen kepada pihak kapal saat kapal tiba di area pelabuhan Tuban. Beberapa hambatan termasuk menyediakan dokumen *clearance* seperti sertifikat surat laut, surat ukur internasional, *manifest cargo*, *bill of lading*, dan dokumen yang masa berlakunya telah habis atau sudah kadaluarsa (*expired*) di PT Pertamina Trans Kontinental cabang Tuban yang menyebabkan pada saat kapal telah tiba di Pelabuhan mengalami kondisi ketidaksiapan dokumen untuk melakukan *clearance*, sehingga proses *clearance* menjadi terhambat. Adapun masalah kedua yang di temukan oleh penulis yaitu terjadinya gangguan jaringan sistem inaportnet selama 7 hari Yang menyebabkan proses *clearance* menjadi terhambat.

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 (Aji Pandita Ratu Rukmantara et al.,2017). Setiap perusahaan keagenan akan berusaha untuk membuat cara yang efisien terutama bagaimana memberikan pelayanan jasa *clearance in-out* kapal dalam waktu yang cepat dan lancar, tanpa mengalami hambatan apapun, guna mencegah terjadinya keterlambatan kapal tiba pada pelabuhan berikutnya. Memberikan pelayanan keagenan kapal yang sebaik-

baiknya merupakan bentuk persaingan para perusahaan pelayaran (Nawawi et al., 2021).

Perusahaan pelayaran mengurus semua keperluan kapal dimulai dari kedatangan kapal, pada saat kapal berada di pelabuhan hingga waktu keberangkatan kapal. Maka hal tersebut diharapkan adanya sarana dan prasarana pelabuhan dan pengangkutan laut yang memadai. Sehingga kegiatan kapal dapat berjalan dengan baik. Hal ini diharapkan agar tidak terjadinya permasalahan pada saat kapal berlayar dan sandar dipelabuhan yang akan dituju (Suriani & Devita, 2021).

Adapun pelayanan jasa kapal tidak luput dari kegiatan proses *Clearance In* dan *Clearance Out* di mana proses *Clearance* adalah suatu proses pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar terhadap kedatangan dan keberangkatan kapal dari pelabuhan untuk memastikan bahwa awak kapal dan muatannya secara teknis administratif telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim, proses *Clearance In* dan *Clearance Out* ini adalah tanggung jawab dari pihak agen kapal (Indah et al., 2024).

Dari latar belakang diatas peneliti tertarik melakukan penelitian mengenai **“Anallisis Waktu *Clearance In-Out* Terhadap Keterlambatan kapal kapal Tanker di PT Pertamina Trans Kontinental Cabang Tuban”** dikarenakan banyaknya ketidaktahuan publik yang terkait tentang pengurusan *port clearance* dengan sistem yang terbaru.

## **1.2 Ruang Lingkup Permasalahan**

Adanya pembatasan masalah bertujuan untuk memperjelas ruang lingkup masalah yang akan di teliti oleh penulis agar permasalahan tidak keluar atau menyimpang dari inti topik pembahasan yang telah ditentukan. pada skripsi ini dibatasi pada pembahasan analisis waktu *clearance in-out* terhadap keterlambatan kapal tanker di PT.Pertamina Trans Kontinental cabang Tuban. yang telah di amati dan observasi dalam kurun waktu 21 Agustus 2023 sampai dengan 30 April 2024.

### 1.3 Perumusan Masalah

Perumusan masalah berisikan tentang pertanyaan-pertanyaan mengenai permasalahan yang muncul ketika saat sedang melaksanakan praktek industri, adapun rumusan masalah yaitu:

1. Bagaimana proses *clearance in-out* yang dilakukan oleh PT Pertamina trans kontinental cabang Tuban?
2. Apa saja faktor-faktor penghambat yang menyebabkan terjadinya keterlambatan kapal tanker di PT.Pertamina Trans Kontinental cabang Tuban?
3. Apa saja upaya yang dapat mencegah terjadinya keterlambatan kapal pada saat melakukan proses *clearance in-out* kapal tanker di PT Pertamina Tuban?

### 1.4 Tujuan dan Manfaat Skripsi

#### 1.4.1 Tujuan Skripsi

1. Mengetahui proses *clearance in-out* yang dilakukan oleh PT Pertamina trans kontinental cabang Tuban
2. Mengetahui faktor - faktor penghambat yang menyebabkan terjadinya keterlambatan kapal tanker di PT.Pertamina Trans Kontinental cabang Tuban.
3. Merumuskan upaya yang dapat mencegah terjadinya keterlambatan kapal pada saat melakukan proses *clearance in-out* kapal tanker di PT Pertamina Tuban

#### 1.4.2 Manfaat Penelitian

1. Aspek Teoritis  
sebagai bahan referensi atau masukan untuk perkembangan ilmu pengetahuan dan dapat menambah kajian ilmu pelayaran khususnya bidang Transportasi Laut sehingga dapat bermanfaat untuk bahan penelitian selanjutnya tentang seberapa besar pengaruh lamanya waktu pelayanan *clearance in-out* kapal terhadap jumlah kunjungan kapal dalam kegiatan usaha jasa keagenan kapal.

## 2. Aspek Praktis

### 1. Bagi karyawan perusahaan keagenan

Dapat memberikan pedoman dan pengembangan mengenai waktu *clearance* pada saat melayani jasa keagenan kapal.

### 2. Bagi perusahaan

Pada hasil penelitian ini perusahaan keagenan dapat menjadikan referensi atau bahan pertimbangan untuk meningkatkan kualitas pelayanan *clearance in-out* kapal.

### 3. Bagi peneliti

Hasil penelitian tersebut dapat menambah referensi penelitian serupa mengenai lamanya waktu *clearance in-out kapal* dan dapat dijadikan bahan pembelajaran mengenai keagenan kapal.

### 4. Bagi pembaca

Dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi pihak-pihak terkait dalam hal bagaimana memberikan pelayanan jasa *clearance in-out* kapal agar dapat terlaksana dengan cepat dan lancar tanpa terkendala sehingga dapat menambah kunjungan kapal yang diageni oleh perusahaan.