Jurnal Transformasi Bisnis Digital
Volume. 2 Nomor. 6 November 2025
e-ISSN : 3046-8744, p-ISSN 3046-8825, Hal. 74-84
DOI: https://doi.org/10.61132/jutrabidi.v2i6.1045
Tersedia: https://ejournal.arimbi.or.id/index.php/JUTRABIDI

Strategi Operasional dalam Mendukung Kelancaran Aktivitas Kapal Mt. Meghna Trader di Pelabuhan Pelindo Dumai oleh PT. Samudera Sarana Karunia Dumai

Ilhamsyah Putra Vangaon[1*], Syarifur Ridho[2], Lilis[3]
[1-3]Prodi KPNK, Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan, Indonesia
**Penulis Korespondensi penulis: syaputrailham921@gmail.com*

Abstract. *This research is aimed at examining the operational strategies carried out by PT. Samudera Sarana Karunia Dumai in ensuring the smooth operation of the Mt. Meghna Trader ship at Pelindo Dumai Port. The main focus of the research is directed at the identification and assessment of the effectiveness of operational strategies which include the planning, implementation, and control stages of various activities such as loading and unloading, logistics, coordination with relevant parties at the port, and operational risk management. This research also includes consideration of external factors, including port regulations, market conditions, available infrastructure, and supply chain dynamics. In addition, this study emphasizes the importance of continuous performance evaluation to ensure that ship operations can run according to safety standards, time efficiency, and procedural accuracy. A qualitative approach with a case study design is used and reinforced by quantitative data to get a more comprehensive analytical picture. Data was obtained through in-depth interviews, direct observations in the field, review of operational documents, and surveys involving internal and external parties who play a role in supporting the operational process of ships at the port.*

Keywords: *Operations; Port; Risk Management; Ship; Strategy.*

Abstrak. Penelitian ini ditujukan untuk menelaah strategi operasional yang dijalankan oleh PT. Samudera Sarana Karunia Dumai dalam memastikan kelancaran aktivitas kapal Mt. Meghna Trader di Pelabuhan Pelindo Dumai. Pokok perhatian penelitian diarahkan pada identifikasi serta penilaian efektivitas strategi operasional yang mencakup tahap perencanaan, pelaksanaan, hingga pengendalian berbagai kegiatan seperti bongkar muat, logistik, koordinasi dengan pihak yang berkaitan di pelabuhan, dan pengelolaan risiko operasional. Penelitian ini juga memasukkan pertimbangan faktor eksternal antara lain regulasi pelabuhan, kondisi pasar, infrastruktur yang tersedia, dan dinamika rantai pasok. Selain itu, penelitian ini menekankan pentingnya evaluasi kinerja secara berkelanjutan untuk memastikan bahwa operasional kapal dapat berjalan sesuai standar keselamatan, efisiensi waktu, serta ketepatan prosedur. Pendekatan kualitatif dengan desain studi kasus digunakan dan diperkuat oleh data kuantitatif untuk mendapatkan gambaran analitis yang lebih komprehensif. Data diperoleh melalui wawancara mendalam, observasi langsung di lapangan, telaah dokumen operasional, serta survei yang melibatkan pihak internal maupun eksternal yang berperan dalam mendukung proses operasional kapal di pelabuhan.

Kata kunci: Kapal; Manajemen Risiko; Operasional; Pelabuhan; Strategi.

1. LATAR BELAKANG

Indonesia sebagai negara kepulauan menempatkan pembangunan pelabuhan sebagai salah satu aspek utama dalam mendorong pertumbuhan ekonomi di berbagai wilayah (Alwi Sina, 2020:87). Aktivitas kepelabuhanan diatur secara jelas dalam Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 92, yang menetapkan bahwa layanan kepelabuhanan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) harus dijalankan melalui mekanisme konsesi atau bentuk lain yang disahkan oleh Otoritas Pelabuhan (OP) melalui suatu perjanjian. Konsesi dipahami sebagai pemberian hak resmi dari pihak pengelola pelabuhan kepada Badan Usaha Pelabuhan untuk menyelenggarakan kegiatan tertentu dalam penyediaan maupun pelayanan jasa kepelabuhanan dengan batas waktu tertentu serta imbalan atau kompensasi sesuai ketentuan yang berlaku.

Naskah Masuk: 29 September 2025; Revisi: 27 Oktober 2025; Diterima: 24 November 2025; Terbit: 30 November 2025

Konsep strategi dipahami sebagai pola keputusan yang dibuat oleh organisasi maupun perusahaan, di mana pola ini menegaskan sasaran dan tujuan yang ingin dicapai, merumuskan kebijakan utama, serta menyusun langkah-langkah untuk mencapai tujuan tersebut, termasuk menetapkan jangkauan usaha yang akan digeluti (Wibowo, 2015:14). Meski demikian, dalam praktik di lapangan, kegiatan kapal di pelabuhan tidak jarang menghadapi kendala operasional, seperti keterlambatan dalam bongkar muat, lamanya antrean kapal, keterbatasan fasilitas dan infrastruktur, serta kurang maksimalnya pengelolaan sumber daya manusia dan pemanfaatan teknologi. Permasalahan tersebut dapat menimbulkan hambatan dalam operasional, yang kemudian berdampak pada meningkatnya biaya, keterlambatan distribusi barang, dan turunnya daya saing pelabuhan. Dengan demikian, sangat diperlukan strategi operasional yang tepat guna dan efektif agar proses pelayanan kapal di pelabuhan dapat berjalan dengan lancar sekaligus mendukung aktivitas secara optimal.

2. KAJIAN TEORITIS

Pengertian Operasional

Anwar (2024:1) menyatakan bahwa operasional mencakup serangkaian tindakan dalam suatu organisasi yang bertujuan menghasilkan sekaligus menyalurkan produk atau layanan kepada pelanggan. Operasional terdiri atas aktivitas merencanakan, mengorganisasi, mengawasi, dan mengendalikan proses produksi barang maupun penyediaan jasa. Wahjono (2021:115) menjelaskan operasional sebagai proses pengelolaan yang meliputi perencanaan, pengorganisasian, pengoordinasian, dan pengendalian terhadap keseluruhan aktivitas yang berhubungan dengan penanganan barang maupun jasa secara langsung.

Pengertian Mendukung

Menurut Ali Hasan (2015:594), dukungan adalah mencerminkan sejauh mana partisipasi yang diperlukan untuk menjaga keberlangsungan suatu organisasi.

Pengertian Kelancaran

Erny Rachmawati (2021) mengemukakan bahwa kelancaran adalah kemampuan individu untuk menghasilkan berbagai gagasan atau ide secara cepat dan tanpa hambatan.

Pengertian Aktivitas

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2004, istilah kegiatan adalah bagian dari program yang dilaksanakan oleh satu atau beberapa satuan kerja sebagai bagian dari pencapaian sasaran terukur pada suatu program dan terdiri dari sekumpulan tindakan pengerahan.

Pengertian Kapal

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, kapal didefinisikan sebagai sarana transportasi air dengan bentuk serta jenis tertentu, yang dapat digerakkan menggunakan tenaga angin, tenaga mesin, maupun sumber energi lainnya. Definisi ini juga mencakup kendaraan dengan daya dukung dinamis, kapal selam, serta berbagai jenis alat apung maupun bangunan terapung yang bersifat tetap dan tidak berpindah tempat.

Pengertian Pelabuhan

Subekhan (2023: 9-10) menyebutkan bahwa pelabuhan adalah kawasan darat dan perairan dengan batas tertentu yang dimanfaatkan untuk kegiatan pemerintahan maupun ekonomi, menjadi lokasi kapal bersandar, berlabuh, menaikkan atau menurunkan penumpang, serta bongkar muat barang, lengkap dengan fasilitas pendukung dan sarana perpindahan intra maupun antarmoda transportasi.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian Lapangan (*Field research)*

Metode Observasi

Observasi adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mengamati langsung objek penelitian sekaligus mencatat kondisi maupun perilaku yang tampak. Dalam metode ini penulis hadir di lapangan untuk melihat secara nyata bagaimana strategi operasional dijalankan dalam mendukung kelancaran aktivitas kapal di pelabuhan, serta mendokumentasikan setiap dinamika yang muncul secara detail dan sistematis.

Metode Dokumentasi

Metode dokumentasi merupakan teknik pengumpulan data melalui catatan tertulis dari suatu peristiwa yang memuat penjelasan serta analisis terhadap kejadian yang sedang berlangsung. Pada penelitian ini, dokumentasi digunakan untuk memperoleh data tentang strategi operasional yang berperan dalam menunjang kelancaran aktivitas kapal di pelabuhan, sekaligus menjadi pelengkap atas temuan observasi langsung yang dilakukan oleh penulis.

Penelitian Pustaka (Library research)

Analisis pustaka dilaksanakan dengan menghimpun berbagai informasi dan referensi yang diperoleh dari perpustakaan POLTEK AMI, baik berupa buku, bahan bacaan tertulis, maupun literatur yang relevan. Pendekatan ini memberikan pemahaman lebih luas kepada penulis terkait istilah, konsep, dan pengertian yang berhubungan dengan topik pembahasan, serta memperkuat landasan teori dalam menjelaskan strategi operasional di pelabuhan.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Strategi Operasional dalam Mendukung Kelancaran Aktivitas Kapal MT. Meghna Trader di Pelabuhan Pelindo Dumai oleh PT. Samudera Sarana Karunia Dumai

Sebelum kapal memasuki area pelabuhan, agen yang telah ditunjuk oleh *principal* akan menerima jadwal kedatangan kapal sesuai rute pelayaran yang dijalankan. Agen bertanggung jawab mengurus segala keperluan kapal serta memastikan semua pelayanan di pelabuhan yang menjadi tempat singgah dapat terlaksana tanpa hambatan. Dalam hal ini, *Agent Office* menjalankan fungsi pengurusan dokumen *custom clearance in* maupun *custom clearance out* melalui sistem yang berlaku. Sedangkan *Boarding Agent* adalah petugas lapangan yang berhubungan langsung dengan kapal, biasanya menjadi orang pertama yang naik ketika kapal merapat dan terakhir meninggalkan kapal pada saat keberangkatan.

Sebelum Kapal Tiba di Area Labuh

Sebelum kapal tiba (ETA), pihak agen kapal melaksanakan strategi operasional yang intensif untuk memastikan proses masuk kapal berjalan efektif dan seluruh izin administratif siap. Tindakan yang dilakukan meliputi:

1) Melakukan kontak langsung dengan Nahkoda atau perwakilan kapal untuk mendapatkan perkiraan waktu tiba (ETA) yang akurat dan memastikan kelengkapan dokumen kedatangan, termasuk dokumen kepabeanan Dumai.
2) Berkoordinasi dengan seluruh instansi terkait (Karantina, Imigrasi, Bea Cukai, dan Syahbandar/KSOP) mengenai jadwal kedatangan kapal, sehingga mereka dapat mempersiapkan pemeriksaan administratif lebih awal.
3) Menghubungi PT Pelindo sebagai otoritas pelabuhan untuk mengurus izin sandar, memastikan ketersediaan dermaga (slot sandar), dan melengkapi semua dokumen yang disyaratkan oleh KSOP, Imigrasi, dan Bea Cukai.
4) Mempersiapkan dokumen wajib yang akan diserahkan kepada petugas pemeriksa, termasuk daftar muatan (Cargo Manifest), kondisi kapal (Ship Condition), daftar barang yang tidak dilaporkan (Nil List), hingga Deklarasi Berlayar Nahkoda (Master Sailing Declaration).
5) Agen mengajukan Pemberitahuan Rencana Kedatangan Kapal (PKK) kepada Pelindo, yang kemudian digunakan untuk menentukan lokasi dan waktu sandar kapal (Ploting). Pengajuan PKK ini harus melampirkan:
    a) Pemberitahuan Rencana Kedatangan Kapal (PKK)
    b) Surat Penunjukan Keagenan
    c) Rincian Spesifikasi Kapal (Ship Particular)

6) Berkoordinasi dengan Perusahaan Bongkar Muat (PBM) untuk mengatur jadwal bongkar muat, serta menghubungi Surveyor (pihak yang ditunjuk oleh pengirim/pemilik kapal) agar proses pemeriksaan muatan dapat segera dilakukan setelah kapal sandar.

Setelah Kapal Tiba di Area Labuh

Saat kapal tiba di perairan pelabuhan, terlebih dahulu dilakukan pengecekan awal di area labuh sebelum kapal benar-benar merapat untuk bersandar. Pada tahap ini petugas operasional (agent) memberikan informasi resmi kepada pihak pelabuhan dan instansi terkait mengenai kedatangan kapal, sekaligus memastikan tidak terdapat hambatan teknis yang dapat mengganggu kelancaran proses berikutnya. Beberapa langkah penting yang dilaksanakan setelah kapal tiba antara lain:

1) Menyampaikan pemberitahuan kepada pihak pelabuhan serta instansi terkait untuk melakukan pemeriksaan awal terhadap kapal, awak, dan muatan. Setelah itu petugas operasional naik ke kapal bersama tim karantina kesehatan dan juga petugas imigrasi guna melakukan pemeriksaan langsung.
2) Tim karantina memeriksa kondisi kesehatan awak kapal, mengecek kebersihan serta sanitasi kapal termasuk kualitas air minum, makanan, dan tempat tinggal awak. Jika hasil pemeriksaan tidak menimbulkan masalah serius, maka diterbitkan dokumen COP (*Certificate of Pratique*) sebagai bukti kapal dinyatakan sehat.
3) Petugas imigrasi melaksanakan pemeriksaan terhadap awak kapal dan penumpang bila ada, dengan memastikan seluruh dokumen perjalanan seperti paspor dan visa masih berlaku dan lengkap. Proses ini juga meliputi pengecekan keabsahan dan masa berlaku dokumen secara menyeluruh.
4) Petugas operasional memeriksa dokumen kapal untuk kemudian diserahkan ke *agent office* agar dilaporkan kepada instansi terkait. Dokumen penting seperti paspor seluruh awak akan dibawa ke kantor untuk nantinya digunakan dalam proses *clearance out* menjelang keberangkatan kapal sebagai bukti bahwa seluruh kegiatan awak di Indonesia telah selesai tanpa kendala. Selain itu operasional juga mengumpulkan informasi penting berupa *end of sea passage*, waktu tiba, saat jangkar dijatuhkan, *notice of readiness tendered*, hingga *pilot on board* atau *pilot off* yang kemudian dilaporkan ke General Agent dan dimasukkan ke dalam dokumen *Statement*

of Fact (*time sheet*). Setelah tahap ini tuntas dan tidak ada masalah, kapal diizinkan merapat dengan bantuan pandu serta kapal tunda.

Pengurusan Penyandaran Kapal di Pelabuhan Pelindo Dumai

Proses penyandaran kapal di Pelabuhan Pelindo Dumai dilakukan dengan tahapan resmi dan pengawasan ketat:

1) **Permintaan Jasa Kepelabuhanan:** Agen mengajukan permintaan layanan kapal kepada PT Pelindo, meliputi jasa pemanduan (Pandu), penundaan (Tunda), dan penambatan (Tambat), yang merupakan layanan operasional pelabuhan.
2) **Penerbitan Izin Olah Gerak:** Mengurus dan mendapatkan **Surat Persetujuan Olah Gerak Kapal (SPOG)** melalui sistem Inaportnet di Kantor KSOP Kelas I Dumai, yang menjadi izin resmi bagi kapal untuk melakukan pergerakan, sandar, hingga meninggalkan pelabuhan.

Setelah kapal berhasil merapat dengan aman (*all fast*) dan tangga kapal (*gangway*) diturunkan, Agen mendampingi petugas instansi terkait untuk melakukan pemeriksaan dokumen lengkap:

1) **Pemeriksaan Bea Cukai:**
    a) Daftar Awak Kapal (Crew List)
    b) Daftar Penumpang (Passenger List)
    c) Daftar Barang yang Tidak Dilaporkan (Nil List)
    d) Daftar Pelabuhan Sebelumnya (Port Of Call)
    e) Manifesto Kargo (Cargo Manifest)
    f) Daftar Persediaan Kapal (Bound Storage List)
    g) Spesifikasi Kapal (Ship Particular)
    h) Daftar Narkotika (Narcotic List)
2) **Pemeriksaan Otoritas Pelabuhan (Syahbandar/KSOP):**
    a) Daftar Awak dan Penumpang
    b) Sertifikat Sanitasi Kapal (Ship Sanitation Certificate)
    c) Sertifikat Manajemen Keselamatan (Safety Management Certificate)
    d) Sertifikat Pendaftaran Kapal (Certificate Of Registry)
    e) Sertifikat Tonase Internasional (International Tonnage Certificate)
    f) Sertifikat Garis Muat (Load Line Certificate)
    g) Sertifikat Keamanan Kapal Internasional (ISSC)

h) Sertifikat Perlengkapan Keselamatan Kapal Barang (Cargo Ship Safety Equipment)
i) Spesifikasi Kapal (Ship Particular)
j) Sertifikat Pencegahan Pencemaran Minyak Internasional (IOPP)

Setelah pemeriksaan dokumen oleh otoritas pelabuhan selesai, Surveyor melakukan pemeriksaan brankas dan tanki kapal. Jika tanki dianggap layak, proses pemuatan/pembongkaran dimulai.

Laporan dimulainya kegiatan kargo dirangkum dalam tahapan:

a. Pertemuan Keselamatan (Safety Meeting)
b. Penyerahan Pemberitahuan Kesiapan (NOR/Notice Of Readiness)
c. Pemeriksaan Tanki (Tanks Inspection)
d. Pemberitahuan Kesiapan Diterima (NOR Accepted)
e. Penyambungan Selang Kargo (Cargo Host Connected)
f. Memulai Pemuatan / Pembongkaran (Commenced Loading / Unloading)

Selama Kapal Berada di Pelabuhan Pelindo Dumai

Selama kapal berada di Pelabuhan Pelindo Dumai, petugas operasional wajib mengawasi sekaligus melayani kebutuhan kapal, misalnya permintaan suplai *fresh water* dan bunker. Pengawasan tidak berhenti pada suplai saja, tetapi juga mencakup seluruh proses pemuatan maupun pembongkaran barang. Dalam pelaksanaannya, operasional bersama surveyor dan awak kapal secara aktif memantau jalannya pemuatan untuk memastikan kegiatan berlangsung lancar, sekaligus mencegah risiko keterlambatan yang bisa mengganggu jadwal pengiriman.

Pada saat kapal melakukan kegiatan *loading* maupun *discharging*, petugas operasional memiliki sejumlah tugas, antara lain:

a. Memantau kegiatan bongkar muat di dermaga secara terus menerus, dengan kesiapan siaga 24 jam bila muncul kendala, serta segera melaporkannya ke *agent office* atau *general agent.*
b. Menyusun dokumen *Statement of Fact (SOF)* berdasarkan catatan waktu kegiatan kapal selama berada di pelabuhan.
c. Memberikan laporan perkembangan kegiatan bongkar muat tiga kali sehari (pagi, siang, sore) kepada *general agent* berikut estimasi penyelesaian serta keberangkatan kapal.
d. Setelah kegiatan selesai, operasional menyerahkan laporan hasil pemantauan, sekaligus mengumpulkan dokumen bongkar muat dari

surveyor maupun pihak kapal.

Selain itu, otoritas pelabuhan juga menyediakan pelayanan resmi selama kapal berada di area pelabuhan, yang terbagi menjadi dua bagian utama:

1) Pelayanan Jasa Kapal

Pelayanan ini mencakup seluruh operasional kapal sejak masuk hingga keluar pelabuhan. Rincian layanan antara lain:

a. Jasa labuh, yaitu fasilitas agar kapal dapat berlabuh dengan aman sambil menunggu kegiatan selanjutnya seperti bongkar muat.
b. Pelayanan pandu, di mana pandu memberikan arahan kepada nakhoda mengenai kondisi perairan setempat agar navigasi berlangsung aman dan teratur. Fungsi kapal tunda juga mendukung.
c. Jasa tunda, yaitu kegiatan membantu mengikat serta melepaskan tali kapal ketika bergerak menuju atau meninggalkan dermaga, pelampung, atau fasilitas lainnya.
d. Layanan mooring, yaitu pengikatan kapal di tambatan secara aman sehingga kapal dapat melakukan bongkar muat dengan efisien.

2) Pelayanan Barang

Layanan ini diberikan untuk mendukung aktivitas bongkar muat antara kapal dan pemilik barang, mencakup:

a. Dermaga sebagai lokasi bongkar muat, dengan tarif ditentukan berdasarkan tonase atau volume barang (*wharfage*).
b. Servis penumpukan barang untuk komoditas yang disimpan sementara di lapangan dalam atau luar ruangan. Biaya dihitung berdasarkan tonase/volume dan jumlah hari penyimpanan, meskipun ada masa tertentu yang dibebaskan dari biaya.
c. Jasa persewaan peralatan bongkar muat, di mana setiap pelabuhan memiliki tarif tersendiri untuk penggunaan alat dan fasilitas yang disediakan.

Pengurusan Pemberangkatan Kapal dari Pelabuhan Pelindo Dumai

Setelah seluruh kegiatan bongkar/muat selesai (*loading/unloading completed*) dan semua dokumen PBM serta Surveyor rampung, Agen mengajukan izin keberangkatan:

1) Staf kantor agen (*Agent Office*) memulai proses *clearance out* dan mengajukan permohonan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) atau *Port Clearance* kepada KSOP melalui sistem *online* (Inaportnet).

2) Sebelum mengajukan SPB, *Agent Office* harus menyelesaikan semua *clearance out* pada instansi terkait, seperti pencatatan passport keluar dan penerbitan PHQC (*Port Health Quarantine Clearance*).
3) Setelah SPB terbit dan dokumen siap, Agen memberitahu Nahkoda satu setengah jam sebelum dokumen dibawa ke kapal (*on board*), agar Nahkoda dan awak kapal dapat mempersiapkan mesin (*start engine*) dan kesiapan kapal lainnya.
4) Agen menginformasikan perkiraan waktu dokumen tiba (*on board*) kepada Pilot Pandu, sehingga Pilot dapat bersiap di lokasi. Setelah Agen menyerahkan dokumen dan turun dari kapal, Pilot segera naik (*on board*) untuk memandu kapal keluar dari area pelabuhan (*sailing*).
5) Agen mengembalikan semua dokumen asli yang dipinjam (seperti *passport* dan *health book*) dan mengirimkan dokumen akhir (*final stowage plan*, *out/inword manifest*, dan SPB) kepada kapal melalui email.

Instansi yang Terkait Dalam Mendukung Kelancaran Aktivitas Kapal di Pelabuhan Pelindo Dumai

Dalam proses pelayanan dan keagenan kapal, terdapat sejumlah instansi yang memiliki peran penting dalam menjaga kelancaran aktivitas di pelabuhan. Berikut uraian instansi terkait yang terlibat langsung:

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP)

Sesuai PM No. 36 Tahun 2012, KSOP merupakan unit teknis Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada Dirjen Perhubungan Laut. KSOP membantu agen kapal mengurus dokumen kedatangan maupun keberangkatan, seperti *Notice of Arrival (NOA)*, Persetujuan Kedatangan Kapal (PKK), dan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).

Kantor Imigrasi

Dalam UU Keimigrasian Pasal 1 disebutkan bahwa keimigrasian menyangkut keluar masuk orang dari dan ke wilayah Indonesia serta pengawasannya untuk menjaga kedaulatan negara.

Kantor Karantina Kesehatan Pelabuhan

Berdasarkan UU No. 6 Tahun 2018, karantina berarti pembatasan atau pemisahan orang yang terpapar penyakit menular meski tanpa gejala. KKP melakukan pemeriksaan kesehatan awak maupun penumpang kapal untuk mendeteksi penyakit menular dan memastikan kondisi kesehatan tetap baik.

Kantor Bea Cukai

UU No. 17 Tahun 2006 menjelaskan bahwa bea merupakan pungutan atas barang ekspor dan impor, sedangkan cukai adalah pungutan terhadap barang dengan kriteria tertentu sesuai undang-undang.

PT. Pelabuhan Indonesia

Pelindo adalah BUMN yang diberi mandat mengelola pelabuhan di Indonesia, sebagaimana diatur dalam UU No. 19 Tahun 2003 tentang BUMN. Perusahaan ini bertanggung jawab atas pengelolaan, pengembangan infrastruktur, serta pemberian jasa kepelabuhanan.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Penerapan strategi operasional dalam mendukung kelancaran aktivitas kapal di pelabuhan secara umum telah terlaksana dengan cukup baik, terbukti mampu mendukung kegiatan bongkar muat serta pelayanan kapal secara menyeluruh. Namun demikian, dalam praktiknya masih terdapat hambatan yang perlu diperhatikan, terutama berkaitan dengan kurang maksimalnya koordinasi serta komunikasi antara petugas operasional dengan instansi terkait di lingkungan pelabuhan. Saran yang dapat diberikan yaitu agen perlu meningkatkan kemampuan komunikasi baik secara lisan maupun tulisan sesuai standar internasional, memanfaatkan teknologi komunikasi modern agar informasi tersampaikan lebih cepat, menjaga profesionalisme dalam setiap kegiatan lapangan, serta memperkuat hubungan kerja sama dengan instansi pelabuhan sehingga seluruh aktivitas kapal dapat berjalan lebih efisien dan terkoordinasi.

DAFTAR REFERENSI

Anwar. (2024). Pengantar manajemen operasional. Seval Literindo Kreasi.

Bawole, A., dkk. (2023). Manajemen & operasional pelabuhan. CV Bintang Semesta Media.

Harimurti, C. (2018). Model peningkatan kinerja sistem logistik yang efektif dan efisien. Jurnal Logistik Indonesia, 1(1). https://doi.org/10.31334/jli.v1i1.127

Hasan, A. (2015). Tourism marketing. Media Pressindo.

Hidayat, R. (2023). Manajemen pemasaran. CV Azka Pustaka. https://doi.org/10.31219/osf.io/k46tn

Kalangi, M. E. H. (2021). Administrasi pelayaran niaga. Scopindo.

Khairunnisa, W., & Sabila, F. H. (2023). Songs as media to improve students' achievement in understanding English pronunciation (The classroom action research of eight graders at SMP Muhammadiyah 07 Medan). BRIGHT VISION Journal of Language and Education, 3(1), 8–22. https://doi.org/10.30821/brightvision.v3i1.2900

Lusianti, D., dkk. (2023). Teknik menganalisa kelayakan rencana bisnis. PT Nasya Expanding Management.

Pemerintah Republik Indonesia. (2004). Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2004 tentang Penyusunan Rencana Kerja dan Anggaran Kementrian Negara/Lembaga.

Pemerintah Republik Indonesia. (2006). Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Kepabeanan Bea dan Cukai.

Pemerintah Republik Indonesia. (2007). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 21 Tahun 2007 tentang Prosedur dan Sistem Pelayanan Kapal, Barang ataupun Penumpang.

Pemerintah Republik Indonesia. (2008). Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Pemerintah Republik Indonesia. (2012). Peraturan Menteri Nomor 36 Tahun 2012 tentang Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.

Pemerintah Republik Indonesia. (2018). Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2018 tentang Karantina.

Pemerintah Republik Indonesia. (2019). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 65 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan.

Rachmawati, E., dkk. (2021). Teori dan konsep kewirausahaan. IKAPI.

Sina, A. (2020). Model penerapan konsesi pelabuhan di Indonesia: Studi kasus Terminal Teluk Lamong. Jurnal Penelitian Transportasi Laut, 22(2). https://doi.org/10.25104/transla.v22i2.1664

Subekhan. (2023). Perspektif regulasi manajemen keselamatan kapal niaga di Indonesia. Damera Press.

Wahjono. (2021). Peran manajemen operasional dalam menunjang keberlangsungan kegiatan perusahaan. Jurnal Infokam, 17(2), 115. https://doi.org/10.53845/infokam.v17i2.302

Wibowo, D. H. (2015). Analisa strategi pemasaran untuk meningkatkan daya saing UMKM (Studi pada Butik Diajeng Solo). Jurnal Administrasi Bisnis, 29(1). http://administrasibisnis.studentjournal.ub.ac.id