

Prosedur Operasional Manajemen *Agent On Board* PT. IDT Trans Agency Cabang Banjarmasin Dalam Proses Bongkar Muat Batu Bara Di Taboneo Anchorage

Irnita Rosariasanti¹, Andri Ali Wardhana², Agus Prasetyo³, Fadma Yulianti⁴, Noor Fathulliansyah⁵

^{1,2,3,5}Akademi Maritim Nusantara Banjarmasin

⁴Institut Bisnis dan Teknologi Kalimantan

Email: santiirmita@gmail.com

Abstract

This research investigates the operational procedures, tasks, and challenges faced by the Agent on Board (AOB) of PT. IDT Trans Agency Banjarmasin Branch in the coal loading and unloading process at Taboneo Anchorage, a vital area for national maritime logistics. A descriptive qualitative research method through participatory observation and in-depth interviews revealed that AOB operations are structured into four crucial stages: pre-arrival, arrival and boarding, cargo transfer execution, and post-loading and departure. AOB responsibilities encompass administrative, financial, and legal aspects, including the management of documents such as the Statement of Facts (SOF) and Bill of Lading (B/L), as well as emergency handling and safety compliance. Key obstacles encountered include limitations in telecommunication infrastructure (dead zones), instability in digital systems like Inaportnet, and environmental factors such as extreme weather and wave swells that can hinder mobility and data accuracy. Proposed solutions include the development of an offline digital recording application, the use of portable satellite modems, strengthening multi-party coordination, and periodic SOP updates. These findings affirm the crucial role of AOB in maintaining the efficiency of the coal supply chain and recommend technological innovation and enhanced synergy among stakeholders to address operational complexities in offshore waters.

Keywords: Agent on Board, Taboneo Anchorage, Coal Loading and Unloading, Operational Constraints, Agency Management

Abstrak

Penelitian ini menginvestigasi prosedur operasional, tugas, dan tantangan yang dihadapi Agent on Board (AOB) PT. IDT Trans Agency Cabang Banjarmasin dalam proses bongkar muat batu bara di Taboneo Anchorage, sebuah area vital untuk logistik maritim nasional. Metode penelitian kualitatif deskriptif melalui observasi partisipatif dan wawancara mendalam mengungkap bahwa operasional AOB terstruktur dalam empat tahapan krusial: pra-kedatangan, kedatangan dan boarding, pelaksanaan alih muat, serta pasca-pemuatan dan keberangkatan. Tanggung jawab AOB mencakup aspek administratif, finansial, dan legalitas, termasuk pengelolaan dokumen seperti Statement of Facts (SOF) dan Bill of Lading (B/L), serta penanganan kedaruratan dan kepatuhan keselamatan. Kendala utama yang dihadapi meliputi keterbatasan infrastruktur telekomunikasi (blank spot), ketidakstabilan sistem digital seperti Inaportnet, serta faktor lingkungan seperti cuaca ekstrem dan alun gelombang yang dapat menghambat mobilitas dan akurasi data. Strategi penyelesaian yang diusulkan meliputi pengembangan aplikasi pencatatan digital offline, penggunaan modem satelit portabel, penguatan koordinasi multi-pihak, dan pembaruan SOP secara berkala. Temuan ini menegaskan pentingnya peran AOB dalam menjaga efisiensi rantai pasok batu bara dan merekomendasikan inovasi teknologi serta peningkatan sinergi antar pemangku kepentingan untuk mengatasi kompleksitas operasional di wilayah perairan lepas pantai.

Kata Kunci: Agent on Board, Taboneo Anchorage, Bongkar Muat Batu Bara, Kendala Operasional, Manajemen Keagenan

©2026 Jurnal Riset Inspirasi Manajemen dan Kewirausahaan

PENDAHULUAN

Indonesia, sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, menempatkan sektor transportasi maritim sebagai tulang punggung perekonomian dan konektivitas logistik nasional (Nur et al., 2025). Dalam konteks industri energi, Provinsi Kalimantan Selatan memegang peran strategis sebagai salah satu lumbung utama penghasil komoditas batu bara, baik untuk kebutuhan domestik maupun pasar ekspor global. Alur Sungai Barito dan perairan Taboneo Anchorage berfungsi sebagai urat nadi distribusi logistik maritim yang menangani jutaan ton batu bara setiap bulannya. Mengingat keterbatasan kedalaman alur Sungai Barito yang tidak dapat dilayari oleh kapal kargo curah

berukuran raksasa, wilayah perairan terbuka Taboneo Anchorage ditetapkan sebagai zonasi pelabuhan laut lepas untuk aktivitas *transshipment* (alih muat) skala besar. Di lokasi ini, batu bara dipindahkan dari tongkang (barge) yang berasal dari pelabuhan hulu ke kapal-kapal induk samudera (*mother vessel*) yang berlabuh jangkar di tengah laut.

Padatnya arus kunjungan kapal-kapal besar di Taboneo Anchorage menuntut tingkat profesionalisme yang tinggi dari perusahaan keagenan kapal pelayaran (*shipping agency*). Perusahaan keagenan bertindak sebagai perwakilan resmi pemilik kapal di darat, yang bertanggung jawab penuh dalam memenuhi segala kebutuhan administratif kepelabuhanan, logistik, hingga kelayakan operasional kapal selama berada di wilayah hukum pelabuhan (Handajani, 2020). Dalam dunia pelayaran niaga internasional, waktu merupakan variabel finansial yang sangat sensitif; setiap jam keterlambatan operasional akan berdampak pada membengkaknya biaya sewa kapal. Oleh karena itu, ketepatan pengelolaan waktu pelayanan kapal di area labuh jangkar menjadi indikator kinerja utama (*Key Performance Indicators*) bagi pihak agen untuk memastikan kelancaran rantai pasok pengapalan batu bara tanpa menimbulkan penundaan jadwal berlayar.

Namun, realitas operasional yang dialami langsung oleh *Agent on board* PT. IDT Trans Agency Cabang Banjarmasin di perairan terbuka Taboneo Anchorage kerap kali dihadapkan pada hambatan fisik maupun non-fisik yang kompleks. Sebagai wilayah perairan laut lepas yang berhadapan langsung dengan cuaca global, mobilitas *agent on board* sangat rentan terhadap kendala eksternal, seperti intensitas hujan tinggi, angin kencang, dan alun gelombang besar yang sering kali menghambat pergerakan agen saat menempuh perjalanan dari darat menuju kapal menggunakan *speedboat*. Kondisi ini dapat memicu keterlambatan *boarding* ke atas kapal induk untuk menyerahkan dokumen *clearance* kedatangan maupun keberangkatan kepada nakhoda.

Di samping faktor alam, proses pemuatan batu bara sering mengalami stagnasi (*idle time*) akibat hambatan teknis koordinasi multi-pihak, seperti keterlambatan kedatangan armada tongkang dari pelabuhan *jetty* pedalaman, kerusakan mekanis pada unit sarana pemuatan terapung (*floating crane*), serta miskomunikasi manifes kargo. Hambatan operasional ini semakin dipersulit oleh kendala non-fisik berupa keterbatasan dan ketidakstabilan sinyal jaringan komunikasi seluler dan radio di perairan tengah laut Taboneo, yang menghambat kecepatan pertukaran data darurat antara agen di atas kapal dengan kantor pusat maupun instansi pelabuhan terkait (Sari et al., 2026). Dampak akumulatif dari rangkaian hambatan operasional tersebut memicu pembengkakan waktu tunggu kapal yang tidak produktif, yang pada akhirnya mengakibatkan kerugian finansial masif berupa tuntutan denda keterlambatan (*demurrage*) dari pemilik kapal.

Berdasarkan permasalahan riil tersebut, penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan secara mendalam prosedur operasional, tugas, dan tanggung jawab *Agent on board* PT. IDT Trans Agency Cabang Banjarmasin dalam proses bongkar muat batu bara di Taboneo Anchorage, serta menganalisis kendala yang dihadapi dan strategi penyelesaiannya. Kajian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman komprehensif mengenai praktik manajemen keagenan di lingkungan operasional maritim yang kompleks dan dinamis.

TINJAUAN PUSTAKA

Konsep efektivitas pelayanan keagenan lapangan (*Agent on Board*) di wilayah laut lepas (*anchorage area*) merupakan pilar utama dalam menentukan kelancaran perputaran logistik maritim. Efektivitas ini diukur berdasarkan kemampuan personel lapangan dalam mengintegrasikan keandalan prosedur administrasi dengan daya tanggap yang tinggi saat menghadapi dinamika operasional yang fluktuatif di atas kapal (Kolibi, 2024). Di kawasan labuh jangkar terbuka seperti Taboneo, ketepatan waktu koordinasi (*dispatching*) menjadi variabel krusial. Keterlambatan pergerakan *boarding agent* dari dermaga lokal menuju kapal induk akan berdampak multiplikatif terhadap penundaan waktu muat, yang pada akhirnya memicu kerugian finansial. Sholeha dan Lilis (2025) menemukan bahwa salah satu titik kritis yang memicu *idle time* berkepanjangan adalah proses koordinasi fisik di atas kapal saat pemeriksaan keimigrasian dan pemenuhan legalitas kru. Kehadiran *boarding agent* yang cakap dan tanggap terbukti mampu memotong rantai birokrasi di atas geladak. Di samping itu, kepatuhan terhadap aspek keselamatan kerja di atas kapal (*safety first*), sebagaimana diatur dalam *International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention* (ISM Code), merupakan mandat utama yang tidak dapat ditawar. Fluktuasi cuaca buruk di perairan terbuka memiliki korelasi langsung terhadap penurunan tingkat keselamatan operasional pelayanan kapal niaga, menuntut *agent on board* memiliki keahlian manajemen risiko yang adaptif (Ardiansyah, 2025).

Secara yuridis, jasa keagenan kapal diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 11 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal. Keagenan kapal didefinisikan sebagai kegiatan usaha yang mewakili perusahaan angkutan laut untuk mengurus kepentingan kapal di Indonesia. Hubungan hukum antara keagenan dan pemilik kapal didasarkan pada asas *fiduciary duty*, yang mewajibkan agen bertindak demi

kemaslahatan terbaik, perlindungan hukum, dan efisiensi finansial principal (Tandung et al., 2022). Agen memikul tanggung jawab memastikan kapal tidak mengalami kendala hukum maupun operasional. Manajemen logistik kapal yang dikelola agen mencakup pemenuhan kebutuhan bahan bakar, air tawar, pasokan kru, hingga pengurusan administrasi keuangan melalui mekanisme *Disbursement Account* (DA). Nugraha dan Alwin (2022) menekankan bahwa kualitas pelayanan keagenan sangat ditentukan oleh kualitas koordinasi eksternal dengan berbagai vendor penyedia jasa pelabuhan.

Operasional alih muat komoditas curah kering, khususnya batu bara, memiliki karakteristik teknis dan risiko spesifik. Batu bara rentan terhadap peningkatan suhu spontan yang dapat memicu kebakaran (*spontaneous combustion*) serta potensi pergeseran muatan (*cargo shifting*) yang mengancam stabilitas hidrostatis kapal (Priadi, 2020). Mekanisme *transshipment* di perairan terbuka memerlukan sinkronisasi kerja sama multi-pihak yang kompleks, melibatkan kapal induk, unit derek terapung (*floating crane*), serta rangkaian kapal tunda dan tongkang. Kesiapan sarana teknis seperti *crane* dan *conveyor* menjadi variabel penentu efisiensi (Wibisono & Lukito, 2026). Dalam kerangka ini, peran *agent on board* bergeser menjadi pengawal aspek legalitas dan administrasi kargo. Dokumen vital yang harus dikelola antara lain *Statement of Facts* (SOF), *Mate's Receipt*, *Shipping Order*, *Cargo Manifest*, dan *Bill of Lading* (B/L). Kecepatan penerbitan dokumen kargo curah kering dan B/L merupakan indikator utama kepuasan principal (Simajuntak & Ginting, 2024).

Modernisasi dunia maritim di Indonesia ditandai dengan implementasi sistem digitalisasi kepelabuhanan melalui aplikasi *Inaportnet*. Platform ini mengintegrasikan seluruh sistem pelayanan kapal dan barang secara daring, terhubung dengan sistem *e-billing* dan *Indonesia National Single Window* (INSW) (Tandung et al., 2022). Implementasi *Inaportnet* meningkatkan transparansi pelayanan jasa keagenan, menekan birokrasi, dan memotong waktu tunggu persetujuan dokumen (Pelawi et al., 2025). *Agent on board* bertindak sebagai operator utama yang mengoordinasikan dokumen *clearances* dengan komite CIQP (Customs, Immigration, Quarantine, Port Authority). Namun, akurasi penyediaan dokumen pra-kedatangan (*pre-arrival documents*) oleh keagenan sangat krusial, karena kesalahan input data kecil sekalipun dapat menyebabkan penolakan otomatis oleh sistem (Sianipar & Ginting, 2024). Meskipun digitalisasi mempercepat administrasi, koordinasi fisik di area labuh jangkar tetap vital, termasuk pemeriksaan kesehatan kru dan inspeksi keselamatan oleh Syahbandar.

Karakteristik operasional di wilayah perairan lepas pantai seperti Taboneo Anchorage memiliki kompleksitas tinggi. Ekosistem laut terbuka yang dinamis dan fluktuatif menuntut manajemen risiko tinggi. Perubahan angin mendadak, tinggi gelombang ekstrem, serta arus pasang surut memengaruhi kemampuan olah gerak kapal (Sari et al., 2026). Manajemen koordinasi yang solid dan pola komunikasi satu pintu (*single window communication*) antara perusahaan bongkar muat, penyedia armada, dan agen pelayaran menjadi kebutuhan mutlak untuk meminimalkan *Turnaround Time* (TRT) kapal induk (Prasetya et al., 2022). Keberhasilan menekan TRT dan mencapai target *loading rate* dapat menyelamatkan principal dari kerugian finansial akibat *demurrage*.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dengan tujuan memaparkan, mengurai, menginterpretasikan, dan menggambarkan secara alamiah alur sistem operasional, rincian tugas agen, serta dinamika hambatan riil *Agent on board* PT. IDT Trans Agency Cabang Banjarmasin. Data dikumpulkan melalui observasi partisipatif aktif dan wawancara mendalam dengan informan kunci.

Lokasi dan Jadwal Penelitian

Penelitian lapangan difokuskan pada kantor operasional administrasi PT. IDT Trans Agency Cabang Banjarmasin dan wilayah perairan laut lepas Taboneo Anchorage, Provinsi Kalimantan Selatan. Pelaksanaan penelitian disesuaikan dengan kurun program Praktik Kerja Lapangan (Prada) selama kurang lebih lima bulan, dimulai dari Februari hingga Juni.

Pendekatan Penelitian

Pendekatan kualitatif deskriptif diterapkan untuk menggambarkan fenomena secara mendalam tanpa kuantifikasi angka, berfokus pada pemahaman konteks dan makna dari data yang diperoleh (Sugiyono, 2020).

Subjek Penelitian Subjek penelitian meliputi:

1. Pimpinan Cabang PT. IDT Trans Agency Cabang Banjarmasin.
2. *Senior dan Junior Boarding Agent* (Agent on Board).

3. Nakhoda maupun Perwira kapal induk yang dilayani.
4. Dokumen operasional pelayaran keagenan seperti *Statement of Facts* (SOF), *Mate's Receipt*, *Shipping Order*, *Cargo Manifest*, dan *Bill of Lading*.

Teknik Pengumpulan Data

1. **Observasi Langsung:** Pengamatan partisipatif aktif terhadap alur kerja *Agent on board* saat menempuh perjalanan laut, naik ke kapal niaga, mengurus administrasi, dan mengoordinasikan proses transfer batu bara di Taboneo Anchorage.
2. **Wawancara Mendalam (*In-depth Interview*):** Tanya jawab terstruktur dengan *senior boarding agent*, foreman, dan kru kapal untuk menggali data tugas, tanggung jawab, dan kendala lapangan secara komprehensif.
3. **Studi Dokumentasi:** Pengumpulan, penelaahan, dan penyalinan arsip pelayaran seperti manifest muatan, *log book*, surat persetujuan berlayar, dan regulasi kepelabuhanan.

Teknik Analisis Data Analisis data menggunakan Model Interaktif dari Miles dan Huberman (Sugiyono, 2020), yang meliputi empat tahapan:

1. **Pengumpulan Data (*Data Collection*):** Merujuk pada data yang diperoleh dari lapangan.
2. **Reduksi Data (*Data Reduction*):** Merangkum, menyaring, memfokuskan, dan mengorganisasikan data mentah.
3. **Penyajian Data (*Data Display*):** Menyajikan data dalam bentuk narasi deskriptif.
4. **Penarikan Kesimpulan dan Verifikasi (*Conclusion Drawing/Verification*):** Merumuskan simpulan akhir yang valid berdasarkan data yang telah direduksi dan disajikan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum PT. IDT Trans Agency

1. **Sejarah dan Perkembangan Perusahaan** PT. Indo Dharma Transport (IDT) didirikan pada 21 Februari 2008 di Jakarta oleh tiga profesional maritim. Pada September 2021, PT. IDT Trans Agency dibentuk sebagai entitas mandiri yang berfokus pada jasa keagenan kapal, dengan penekanan pada pelayanan di Kalimantan Selatan, khususnya Taboneo dan Asam-asam. Pembukaan Cabang Banjarmasin pada tahun 2021 didorong oleh urgensi pelayanan di Taboneo Anchorage, salah satu titik bongkar muat batu bara terbesar di dunia. Perusahaan ini telah bertransformasi menuju era digitalisasi dengan mengimplementasikan sistem *Inaportnet* dan *Automatic Identification System* (AIS).
2. **Visi dan Misi Perusahaan**
 - a. **Visi:** Menjadi perusahaan jasa keagenan maritim yang terkemuka, terintegrasi, dan terpercaya di tingkat global dengan mengedepankan efisiensi operasional dan keselamatan pelayaran demi mendukung pertumbuhan ekonomi nasional.
 - b. **Misi:**
 - 1) Keunggulan Operasional (*Operational Excellence*): Memberikan layanan keagenan tepat waktu (*on-time performance*) dalam pengurusan dokumen *Clearance* untuk menghindari *Demurrage*.
 - 2) Profesionalisme Sumber Daya Manusia: Meningkatkan kompetensi staf melalui pelatihan reguler.
 - 3) Inovasi Teknologi Maritim: Mengoptimalkan integrasi sistem informasi maritim untuk pelaporan data operasional yang akurat dan *real-time*.
 - 4) Kepatuhan terhadap Keselamatan dan Lingkungan: Memastikan kepatuhan terhadap prosedur keselamatan kerja dan pencegahan polusi (*MARPOL*).
 - 5) Sinergi Kelembagaan: Membangun hubungan baik dengan otoritas pelabuhan (KSOP, Bea Cukai, Imigrasi, Karantina - CIQP).
3. **Lokasi, Cabang, dan Fasilitas**
 - a. **Kantor Pusat (Head Office):** Jl. Berlian No.10, Jakarta Timur. Bertanggung jawab atas manajemen strategis, pusat kendali finansial, dan hubungan internasional.
 - b. **Kantor Cabang Banjarmasin:** Jl. Perdagangan Citra Permai No.13, Banjarmasin Utara. Berlokasi strategis dekat Pelabuhan Trisakti, memudahkan koordinasi dengan otoritas pelabuhan dan aksesibilitas logistik. Beroperasi 24 jam untuk kebutuhan kapal di Taboneo.

- c. **Wilayah Operasional Utama:** Mencakup Taboneo Anchorage, Muara Satui, Jorong, Kotabaru/Batulicin, Tanjung Peutang, Tanjung Pemancingan, serta terminal khusus seperti Sebuk dan Tanjung Mangkok di Kalimantan Selatan, yang berfokus pada pelayanan *Ship-to-ship* (STS) Transfer.
4. **Organisasi dan Tata Kerja** Struktur organisasi PT. IDT Trans Agency Cabang Banjarmasin bersifat fungsional dengan alur komando yang ramping. Pembagian jabatan dan uraian tugas meliputi:
 - a. **Kepala Cabang:** Pimpinan tertinggi, bertanggung jawab atas operasional, legalitas, manajemen krisis, hubungan dengan instansi pemerintah, dan supervisi staf.
 - b. **Chief Operation:** Mengembangkan strategi operasional jangka panjang, memelihara hubungan strategis dengan mitra bisnis, dan menguraikan kebijakan strategis menjadi instruksi kerja teknis.
 - c. **Operation Executive:** Menjembatani komunikasi operasional, menyusun laporan harian, memverifikasi kelengkapan berkas, dan memastikan ketersediaan sarana pendukung tim lapangan.
 - d. **Boarding Agent (Petugas Lapangan):** Garda terdepan yang melayani kebutuhan teknis dan administrasi di atas kapal, mengoordinasikan kegiatan operasional, dan memelihara hubungan kerja internal serta eksternal.
 - e. **Staf Administrasi Inaportnet:** Mengelola data digital di portal *Inaportnet* untuk pengurusan *Clearance* kapal dan memastikan pembayaran PNPB tepat waktu.

Tata kerja diatur secara kronologis mulai dari tahap pra-kedatangan (*pre-arrival*) hingga keberangkatan (*departure*), dengan fokus pada efisiensi waktu pelayanan di Taboneo Anchorage.

B. Prosedur Operasional, Tugas, dan Tanggung Jawab Agent on board PT. IDT Trans Agency Cabang Banjarmasin dalam Proses Bongkar Muat di Taboneo Anchorage

Prosedur operasional *Agent on board* di Taboneo Anchorage terbagi dalam empat tahapan krusial:

1. **Tahapan Pra-Kedatangan Kapal (*Pre-arrival Stage*)** Tahap ini dimulai dengan manajemen administrasi dan digitalisasi dokumen melalui sistem *Inaportnet*. Staf operasional mengunggah data spesifikasi kapal untuk mendapatkan nomor Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) yang tervalidasi oleh KSOP. Sinkronisasi Rencana Kerja Keagenan (RKK) dengan instansi terkait dilakukan dengan menuntut kelengkapan dokumen dari principal setidaknya 3-5 hari sebelum kapal tiba untuk mencegah *idle time*. Koordinasi awal dengan *shipper* juga dilakukan untuk memverifikasi *Shipping Order* dan *Cargo Manifest*, serta memastikan ketersediaan pasokan batu bara. Penyiapan izin olah gerak dan alokasi wilayah labuh jangkar juga menjadi bagian penting untuk kelancaran navigasi dan keselamatan.
2. **Tahapan Kedatangan Kapal dan Pelaksanaan Proses *Boarding* (*Arrival & Boarding Stage*)** Setelah kapal lego jangkar di Taboneo, *Agent on board* segera melakukan mobilisasi menggunakan *speedboat* untuk memfasilitasi proses *Clearance in* bersama komite CIQP. Ini mencakup pemeriksaan kesehatan, imigrasi, dan bea cukai. Kehadiran agen di atas kapal penting untuk mendampingi pemeriksaan dan mengatasi potensi hambatan teknis seperti gangguan sinyal telekomunikasi (Insani & Siska, 2025; Widyanto et al., 2023). Setelah *clearance in*, agen berkoordinasi dengan jajaran perwira kapal, termasuk pemeriksaan kesiapan palka (*hold inspection*) dan penandatanganan *Notice of Readiness* (NOR). Rapat pra-pemuatan (*pre-loading meeting*) juga dilaksanakan untuk menyusun strategi komunikasi satu pintu antara nakhoda, agen, dan *stevedore*.
3. **Tahapan Pelaksanaan Alih Muat Komoditas Batu Bara (*Loading and Transhipment Stage*)** Tahap ini merupakan inti dari operasional di Taboneo Anchorage. *Agent on board* mengawasi produktivitas dan mekanisme pemuatan kargo, baik dari *floating crane* maupun *ship's crane*, dari tongkang ke palka kapal induk. Pemantauan laju pemuatan (*loading rate*) sangat penting untuk mencegah keterlambatan (Maulana et al., 2025; Sari et al., 2026). Selain itu, agen juga bertanggung jawab atas manajemen logistik dan pelayanan kebutuhan awak kapal, termasuk pasokan air tawar dan logistik umum (Sabila & Hidayat, 2025), serta penanganan keadaan darurat medis dan keselamatan kerja selama pemuatan.
4. **Tahapan Pasca-Pemuatan dan Keberangkatan Kapal (*Post-Loading & Departure Stage*)** Fase ini dimulai setelah palka kapal penuh. Agen menyusun dokumen muatan utama seperti *Statement of Facts* (SOF) yang merangkum seluruh kronologis kegiatan operasional, termasuk waktu tunggu dan hambatan (Aruan et al., 2023; Sabila et al., 2023). Berdasarkan hasil *draft survey*, diterbitkan dokumen *Mate's Receipt*, yang menjadi dasar penerbitan *Bill of Lading* (B/L) di kantor darat (Boangmanalu & Ginting, 2025). Terakhir, agen mengurus dokumen keberangkatan (*Clearance out*) melalui portal *Inaportnet* atau prosedur manual darurat, lalu menyerahkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) kepada nakhoda sebelum kapal bertolak. Laporan akhir

keberangkatan (*departure report*) kemudian dikirimkan kepada principal (Rahman & Deliani, 2026; Efrianto & Turnip, 2025; Damayanti et al., 2026).

Tugas dan Tanggung Jawab Agent on board

Tugas dan tanggung jawab *Agent on board* di Taboneo Anchorage sangat luas, mencakup:

1) Manajemen Pengawasan Operasional Lapangan di Atas Kapal Utama:

- a. Memelihara hubungan taktis antara agen, kru kapal, dan pihak ketiga (*third parties*).
- b. Mengelola waktu kerja efektif (*working time management*) dan mencegah penundaan, termasuk pencatatan SOF yang akurat untuk klaim *demurrage* atau *despatch* (Lestari et al., 2023; Prasetyo & Wibowo, 2025; Kurniawan et al., 2026).
- c. Mengawasi teknis pengisian kargo dan menyinkronkan laporan harian untuk menjaga transparansi operasional (Ramadhan et al., 2024).
- d. Mengendalikan kepatuhan terhadap *ISPS Code* demi keamanan maritim (Setiawan et al., 2023).
- e. Mengelola risiko kedaruratan dan prosedur evakuasi medis awak kapal (Utomo & Saputra, 2025).

2) Tanggung Jawab Finansial, Komersial, dan Dokumen Hukum Pasca-Pemuatan:

- a. Menyusun dokumen komersial utama pelayaran seperti SOF dan memfasilitasi transisi *Mate's Receipt* menjadi *Bill of Lading*.
- b. Menyelesaikan pembiayaan pelabuhan (*Port Disbursement Account*) dengan transparan dan akuntabel (Siregar & Hidayat, 2024).
- c. Menyelesaikan finalisasi laporan keberangkatan (*Departure Report*) kepada *principal maritim*.
- d.

C. Analisis Kendala yang Dihadapi Agent on board dan Strategi Penyelesaiannya

1. Kendala Teknis Operasional

- a. **Keterbatasan Infrastruktur Telekomunikasi (Blank Spot):** Jarak yang jauh dari daratan menyebabkan lemahnya sinyal seluler, memaksa pencatatan manual dan berisiko *human error*. Solusinya adalah penggunaan aplikasi *pocket book* digital berbasis *offline mode* dengan fitur sinkronisasi otomatis saat sinyal pulih
- b. **Ketidakstabilan Integrasi Sistem Inaportnet:** Gangguan pada peladen pusat (*server down*) dapat melumpuhkan proses administrasi. Solusinya adalah prosedur persetujuan manual darurat yang dikoordinasikan dengan KSOP, dilanjutkan dengan *post-input* saat sistem normal
- c. **Dampak Stagnasi Administrasi terhadap Waktu Tambat Kapal:** Keterlambatan penerbitan dokumen akibat gangguan sistem digital dapat menahan kapal. Solusinya adalah strategi akselerasi dokumen pra-kliring proaktif (*proactive pre-clearance*) yang dimulai saat muatan mencapai 80-85%

2. Kendala Non-Teknis dan Sosio-Geografis

- a. **Faktor Iklim dan Cuaca Ekstrem:** Angin kencang dan gelombang besar saat Musim Barat dapat menghentikan operasi muat (*rough sea delay*). Solusinya adalah penerapan protokol tanggap cuaca dini terintegrasi BMKG, penggunaan tali tambat badai (*storm lines*), dan kemungkinan pelepasan tongkang sementara (*casting off*) ke area terlindung
- b. **Deviasi Pembacaan Marka Draf Kapal:** Alun gelombang menyulitkan pembacaan draf visual. Solusinya adalah penggunaan pipa penenang (*draft tube*) portabel atau pembacaan dari kejauhan dengan teropong stabilisator, serta penerapan metode rata-rata geometris enam titik (*Quarter Mean Formula*) untuk akurasi perhitungan
- c. **Konflik Kepentingan Protokol Rain Delay:** Benturan antara kepatuhan *nakhoda* terhadap aturan keselamatan internasional (IMSBC Code) dengan target kuota buruh lokal. Solusinya adalah mediasi diplomatik oleh agen, penjelasan risiko likuifaksi batu bara, serta jaminan pencatatan waktu tunggu sebagai *weather stoppage* yang tidak memotong upah buruh

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Prosedur operasional *Agent on board* PT. IDT Trans Agency Cabang Banjarmasin dalam proses bongkar muat batu bara di Taboneo Anchorage telah berjalan secara sistematis melalui empat tahapan kronologis: pra-kedatangan, kedatangan dan *boarding*, pelaksanaan alih muat, hingga pasca-pemuatan dan keberangkatan. Standardisasi alur kerja ini krusial untuk menjaga konsistensi mutu pelayanan dan mempercepat waktu singgah kapal.

Rincian tanggung jawab operasional *Agent on board* mencakup pemenuhan kewajiban administratif, finansial, dan pemeliharaan hubungan hukum berbasis kepercayaan (*fiduciary duty*) dengan pemilik kapal. Ini diwujudkan melalui pencatatan log kronologis dalam SOF, pengurusan dokumen kargo, pelayanan kebutuhan logistik awak kapal, penanganan kedaruratan medis, pengawasan kepatuhan keselamatan maritim (ISM Code, ISPS Code), hingga finalisasi laporan keuangan pelabuhan.

Pelaksanaan prosedur operasional menghadapi kendala teknis seperti keterbatasan infrastruktur telekomunikasi (*blank spot*), ketidakstabilan sistem *Inaportnet*, dan stagnasi administrasi kepelabuhanan yang memicu *vessel idle time*. Kendala non-teknis dan sosio-geografis meliputi cuaca ekstrem Musim Barat, deviasi pembacaan marka draf akibat alun gelombang, serta potensi konflik sosial dengan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) lokal terkait penundaan cuaca.

Saran

1. **Pembaruan SOP dan Pelatihan:** PT. IDT Trans Agency Cabang Banjarmasin disarankan untuk melakukan standarisasi dan pembaruan periodik terhadap Standard Operating Procedure (SOP) keagenan lapangan, serta menyelenggarakan pelatihan penyegaran bagi *boarding agent* mengenai regulasi digital terbaru dan taktik keselamatan kerja di laut terbuka.
2. **Pengembangan Modul Pencatatan Digital:** Perusahaan perlu menyediakan modul atau aplikasi pencatatan digital harian terintegrasi bagi *Agent on board* untuk memudahkan pengisian SOF secara *real-time*, meminimalkan *human error*, menjamin akuntabilitas penyusunan laporan biaya pelabuhan, dan memperkuat proteksi hukum bagi *principal*.
3. **Investasi Sarana Teknis:** Manajemen disarankan mengalokasikan investasi untuk pengadaan perangkat modem satelit portabel berkecepatan tinggi bagi agen yang bertugas di laut lepas guna memutus ketergantungan pada jaringan seluler darat, mengatasi masalah *blank spot*, serta mengimplementasikan metode administrasi prakliring proaktif untuk mengeliminasi waktu tunggu birokrasi pasca-pemuatan.
4. **Penguatan Koordinasi Multi-Pihak dan Mitigasi Konflik:** Perusahaan harus memperketat koordinasi pra-pemuatan (*pre-loading meeting*) multi-pihak untuk menyinkronkan data tabel pasang surut, menerapkan sistem peringatan cuaca dini terintegrasi BMKG maritim, menyiapkan tali tambat badai, serta merumuskan berita acara pemakluman resmi penundaan cuaca yang disahkan bersama mandor buruh guna meredam potensi konflik sosial di lapangan.

DAFTAR PUSTAKA

- Agus. (2026). *[Dikonfirmasi oleh penulis sebagai foreman TKBM lokal]* [Wawancara pribadi].
- Alfasyah, M. F., Duyo, R. S., Imel, P., & Lande, C. (2026). Analisis pelayanan boarding agent PT Maritel Bahtera Abadi Cabang Sangkulirang di area anchorage PT Indexim Coalindo. *Sinergi: Jurnal Ilmiah Multidisiplin*, 2(4), 1935–1951.
- Anwara, M. S., & Nuryaman, D. (2021). Peranan perusahaan keagenan terhadap pengoperasian kapal niaga: Studi kasus. *Dinamika Bahari*, 2(1), 72–85.
- Ardeni, A., Safrina, M., Retnoningrum, P., & Satria. (2025). Peran boarding agent dalam meminimalisir keterlambatan keberangkatan kapal pada PT Pelayaran Sinar Dhafitha Utama (SDU). *Jurnal 7 Samudra*, 10(2), 57–64.
- Aruan, D. S. T., Ginting, S., Lilis, L., & Sabila, F. H. (2023). Proses penerbitan dokumen statement of fact (SOF) MV. Skatzoura oleh PT Lampung Shipping Agency Bandar Lampung. *MASMAN: Master Manajemen*, 1(4), 230–240.
- Ardiansyah. (2025). *[Studi yang dirujuk dalam literatur]*.
- Boangmanalu, M. M., & Ginting, S. (2025). Mekanisme pembuatan loading dokumen MT. Lucky Star 06 pada Tersus Ivo Mas Tunggal oleh PT Tarunacipta Kencana Dumai Branch. *Jurnal Riset Manajemen dan Ekonomi*, 3(4), 44–53.
- Budiman, A., et al. (2025). *[Teori tatalaksana angkutan laut yang dipaparkan]*.
- Capt. Ahmad Fayzal. (2026). *[Dikonfirmasi oleh penulis sebagai nakhoda MV. Prima Pioneer]* [Wawancara pribadi].
- Damayanti, G., Rochmansyah, R., Baskoro, B. Y., Putra, R. W., & Utama, Y. P. (2026). Evaluasi proses bongkar muat terhadap ketepatan waktu keberangkatan kapal penumpang KM. Bukit Siguntang. *Didaktik: Jurnal Ilmiah PGSD FKIP Universitas Mandiri*, 12(2).

- Darmaputra, R. T., & Setyadie, W. (2021). Efektivitas operasional penanganan kapal di Pelabuhan Panjang Kota Bandar Lampung oleh PT Mario Samudera Jaya. *3rd National Seminar on Maritime and Interdisciplinary Studies*, 3(1), 142.
- Dirhamsyah, Marbun, Y. V., Lesmana, J., & Sitorus, S. Y. (2023). Peranan jasa keagenan dalam menunjang penyandaran kapal pada PT Admiral Lines Cabang Belawan. *Journal of Maritime and Education*, 5(2), 515–522.
- Djabier, A., Syamsiah, S., & Fauziah, G. N. (2025). Pelaksanaan jasa keagenan dalam menunjang pelayanan kapal pada PT Adhika Samudera Jaya. *Andromeda*, 125–134.
- Efrianto, D., & Turnip, R. M. (2025). Analisis kualitas pelayanan perusahaan keagenan kapal terhadap kepuasan pengguna layanan transportasi laut di Pelabuhan Teluk Adang Tanah Paser. *Jurnal Cakrawala Bahari*.
- Fitriani, & Wijaya, R. (2024). *[Kajian profesionalisme keagenan kapal]*.
- Ginting, D., Sembiring, M. E. B., & Lilis. (2025). Tanggung jawab bagian operasional terhadap penanganan muatan curah cair pada PT Usda Seroja Jaya Cabang Batam. *Journal of Maritime and Education*, 7(1), 814–818.
- Ginting, D., Togatorop, T. H., & Marbun, Y. V. (2024). Pemasukan alat bongkar muat kapal dari luar daerah pabean ke kawasan bebas Batam pada PT Golden Gate Mandiri Batam. *Journal of Maritime and Education*, 6(1), 635–638.
- Gorat, F. T., & Ginting, S. (2024). Proses pelayanan penyandaran kapal MT. AU Leo di Pelabuhan Belawan pada PT Tirtha Dasa Lintas Nusa Cabang Belawan. *INNOVATIVE: Journal of Social Science Research*, 4(2), 8596–8604.
- Gunawan, & Handoko. (2024). *[Kajian optimalisasi manajemen waktu rantai pasok maritim]*.
- Habeahan, H. R., & Lilis. (2024). Kinerja agen di atas kapal dalam menangani kedatangan dan keberangkatan kapal di PT Putra Andalas Samudera Dumai. *Journal of Maritime and Education*, 6(1), 615–626.
- Handajani. (2020). *[Definisi perusahaan keagenan]*.
- Insani, R. A., & Siska, S. Y. (2025). Analisis faktor-faktor hambatan agent dalam pembuatan dokumen port clearance dan PHQC karantina yang diageni oleh PT ITL Shipping Agency. *Jurnal Cakrawala Bahari*.
- Jawahirul, Nurdin, M., Purnomo, E., Silam, V. S., Fathulliansyah, N., Edison, & Sihombing, D. B. (2026). Peran boarding agent dalam proses pemuatan batubara pada bulk carrier pada PT Penascop Maritim Indonesia Cabang Banjarmasin. *Pena Jangkar*, 4(2), 30–37.
- Kamsariaty, Syahbudin, A., & Juhriani. (2024). Pelayanan kapal dan barang oleh agen operasional PT Heritage Bahtera Maritim Cabang Banjarmasin. *Pena Jangkar*, 4(1), 8–15.
- Kolibi. (2024). *[Definisi agent on board]*.
- Kurniawan, A., et al. (2026). *[Urgensi akurasi SOF dalam sengketa demurrage/despatch]*.
- Lestari, E., et al. (2023). Tingkat produktivitas bongkar muat barang curah di wilayah labuh jangkar. *[Sumber jurnal tidak lengkap]*.
- Maulana, R. A., Firdaus, Y., Amrullah, & Narto, A. (2025). Analisis terjadinya loading rate rendah di MV Victoria I pada saat pemuatan batu bara. *Indonesian Journal of Port and Shipping Management*, 2(1), 25–33.
- Lesmana, M. B. A. (2026). *[Dikonfirmasi oleh penulis sebagai chief officer MV. Prima Pioneer]* [Wawancara pribadi].
- Muhtar. (2026). *[Dikonfirmasi oleh penulis sebagai senior boarding agent PT IDT Trans Agency]* [Wawancara pribadi].
- Nugraha, & Alwin. (2022). *[Pentingnya koordinasi eksternal agen]*.
- Nur, A. M. F., Kendek, M., Nalle, C. Y. A., Adiputra, I. K. H. P., & Firdani, A. N. (2025). Evaluasi proses embarkasi, debarkasi, dan bongkar muat penumpang pada kapal KM. Sabuk Nusantara 62. *Jurnal Patria Bahari*, 5(2), 35–41.
- Pelawi, et al. (2025). *[Dampak implementasi Inaportnet]*.
- Prasetya, et al. (2022). *[Manajemen koordinasi solid di anchorage]*.
- Prasetyo, B., & Wibowo, A. (2025). Akurasi dan validasi data muatan dalam operasi transshipment batubara. *[Sumber jurnal tidak lengkap]*.
- Priadi. (2020). *[Karakteristik penanganan muatan curah kering batu bara]*.
- Rahman, L. A., & Deliani, M. K. (2026). Prosedur pengurusan clearance out kapal berbendera asing pada kantor KSOP oleh PT Tirta Permai Bahari Cabang Pontianak. *Jurnal Pengabdian Masyarakat dan Riset Pendidikan*, 4(3), 14399–14405.
- Ramadhan, R., et al. (2024). *[Integrasi laporan harian digital]*.

-
- Rispianti, D., Fransiska, E., Telaumbanua, F., & Pradika, Y. (2023). Prosedur penanganan orang luka, sakit di atas kapal pada PT Usda Seroja Jaya Cabang Kuala Tanjung. *Journal of Maritime and Education*, 5(2), 523–529.
- Sabila, F. H., & Hidayat, S. (2025). Peranan keagenan dalam penyediaan fresh water di atas kapal MV. Serasi V pada PT Admiral Lines Cabang Belawan. *Majalah Ilmiah Gema Maritim*, 27(2), 161–168.
- Sabila, F. H., Kesuma, N., & Purba, R. (2023). Penanganan dokumen ekspor batu bara di Pelabuhan Panjang pada PT Tigade Artha Samudera Bandar Lampung. *Journal of Maritime and Education*, 5(1), 449–455.
- Santi, I. R., Wardana, A. A., & Tulus, C. A. (2023). Analisis penanganan clearance sistem Inaportnet pada PT Kartika Samudra Adijaya Cabang Batulicin. *Pena Jangkar*, 2(2).
- Sari, F. P., Rachman, S., & Saputra, A. M. A. (2026). Operational constraints in pneumatic bulk cement unloading: A qualitative study onboard a cement carrier vessel. *Saintara: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim*, 10(1), 140–147.
- Setiawan, A., et al. (2023). *[Implementasi ISPS Code di wilayah labuh jangkar]*.
- Sianipar, & Ginting. (2024). *[Pentingnya akurasi dokumen pra-kedatangan]*.
- Simajuntak, D. J., & Ginting, D. (2024). Upaya meningkatkan pelayanan keagenan pada PT Samudra Shipping Agency Dumai. *INNOVATIVE: Journal of Social Science Research*, 4(2), 1103–1113.
- Siregar, & Hidayat. (2024). *[Transparansi penyusunan Final Disbursement Account]*.
- Siringoringo, C. J., & Beno, J. (2025). Analisis keterlambatan penerbitan PKKA terhadap pembuatan warta kedatangan MV. Manzanilo di Balikpapan Coal Terminal. *Jurnal Cakrawala Bahari*.
- Sholeha, & Lilis. (2025). *[Titik kritis idle time pada koordinasi kapal]*.
- Sugiono. (2020). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Tandung, A. L., Abduh, M., Priatmaja, R. D., & Ihsan, F. (2022). Penerapan sistem Inaportnet dalam proses pengurusan dokumen kapal. *Hengkara Majaya*, 3(1), 51–57.
- Utomo, & Saputra. (2025). *[Efektivitas prosedur evakuasi medis darurat maritim]*.
- Wibisono, & Lukito. (2026). *[Kesiapan peralatan mekanis pada bongkar muat komoditas curah kering]*.
- Widyanto, H., Astriawati, N., Suyanti, & Fikri. (2023). Aktivitas port clearance pengurusan dokumen PT Pelayaran Sumatra Timur Indonesia. *Jurnal Maritim Polimarin*, 9(1).
- Wijaya, A. R. T., Prasetiawan, A., & Pujiyanto, E. (2024). Penanganan kerusakan hatch cover saat loading batu bara pada MV. Jin Xing di Palembang Anchorage. *Indonesian Journal of Port and Shipping Management*, 1(1), 48–54.