

**KARYA ILMIAH TERAPAN**  
**ANALISIS PERAN KEAGENAN PT. BAHTERA SETIA GRESIK DALAM**  
**MELAKSANAKAN PELAYANAN CLEARANCE DI PELABUHAN**  
**GRESIK**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Pendidikan  
Diploma IV Pelayaran

**RIA SUMBERTA**

**NIT 07.19.017.2.12**

**PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT**

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN**

**POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA**

**TAHUN 2023**

**ANALISIS PERAN KEAGENAN PT. BAHTERA SETIA GRESIK DALAM  
MELAKSANAKAN PELAYANAN CLEARANCE DI PELABUHAN  
GRESIK**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Pendidikan  
Diploma IV Pelayaran

**RIA SUMBERTA**

**NIT 07.19.017.2.12**

**PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT**

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN**

**POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA**

**TAHUN 2023**

## **PERNYATAAN KEASLIAN**

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Ria Sumberta

Nomor Induk Taruna : 07.19.017.2.12

Program Studi : Diploma IV Transportasi Laut

Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul:

**ANALISIS PERAN KEAGENAN PT.BAHTERA SETIA GRESIK DALAM MELAKSANAKAN PELAYANAN CLEARANCE DI PELABUHAN GRESIK**

Merupakan karya asli dan seluruh ide yang ada di dalam KIT tersebut kecuali tema yang saya gunakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan diatas terbukti tidak benar saya bersedia untuk menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya.

SURABAYA, 12 Juli 2023

**Ria Sumberta**

**PERSETUJUAN SEMINAR  
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : **ANALISIS PERAN KEAGENAN PT.BAHTERA  
SETIA GRESIK DALAM MELAKSANAKAN  
PELAYANAN CLEARANCE DI PELABUHAN  
GRESIK**

Nama Taruna : Ria Sumberta

NIT : 07.19.017.2.12

Program Studi : Diploma IV Transportasi Laut

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II

**MAULIDIAH RAHMAWATI, S.Si, M.Sc.**

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 197702282006042001



**ANTONY DAMANIK, S.E.**

Pembina (IV/a)

NIP. 197509111997031005

Mengetahui

Ketua Jurusan Studi Transportasi Laut

**FARIS NOFANDI, S.Si.T., M.Sc**

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 198411182008121003

**PENGESAHAN  
KARYA ILMIAH TERAPAN**

**ANALISIS PERAN KEAGENAN PT.BAHTERA SETIA GRESIK DALAM  
MELAKSANAKAN PELAYANAN CLEARANCE DI PELABUHAN  
GRESIK**

Disusun dan Diajukan Oleh :

RIA SUMBERTA  
NIT.07.19.017.2.12

Telah dipresentasikan didepan Panitia Ujian Karya Ilmiah Terapan

Politeknik Pelayaran Surabaya

Pada Tanggal 12 Juli 2023



Dosen Penguji I

Dosen Penguji II

Dosen Penguji III

(Romanda Annas Amrullah,S.ST ,MM)

(Antony Damanik, S.E.)

(Maulidiah Rahmawati,S.Si,M.Sc.)

Penata (III/c)

Pembina (IV/a)

Penata Tk. I (III/d)

NIP.198406232010121005

NIP. 197509111997031005

NIP. 197702282006042001

Mengetahui

Ketua Jurusan Transportasi Laut

Faris Nofandi, S.Si.T., M.Sc

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 198411182008121003

## KATA PENGANTAR

Puji syukur atas kehadiran Allah Yang Maha Kuasa atas segala limpahan rahmat dan hidayah serta karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan KIT yang berjudul” ANALISIS PERAN KEAGENAN PT. BAHTERA SETIA GRESIK DALAM MELAKSANAKAN PELAYANAN CLEARANCE DI PELABUHAN GRESIK”. Karya tulis ini disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Studi Diploma IV Transportasi Laut Politeknik Pelayaran Surabaya.

Karya tulis dapat diselesaikan berkat bantuan dari beberapa pihak, oleh karena itu penulis menyampaikan banyak terima kasih kepada pihak-pihak yang terlibat dalam penyelesaian karya tulis ini, antara lain kepada:

1. Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya, Bapak Capt Heru Widada, M.M.
2. Ketua Jurusan Transportasi Laut, Bapak Faris Nofandi, S.Si.T., M. Sc
3. Pembimbing I, Ibu Maulidiah Rahmawati, S. Si, M.Sc.
4. Pembimbing II, Bapak Antony Damanik, S.E.
5. Seluruh Civitas Akademika Politeknik Pelayaran Surabaya
6. Orang tua, nenek dan keluarga tercinta yang terus mendoakan dan mendorong saya menyelesaikan proposal dan tak putus mendoakan.
7. Seluruh teman teman Taruna/i angkatan X khususnya Bombom Fans dan sahabat-sahabat kelas D-IV Transportasi Laut Mandiri A yang telah memberikan semangat dan support dalam penyelesaian karya tulis ini.

Akhir kata penulis berharap karya tulis ini semoga dapat meningkatkan performa keagenan kapal di pelabuhan Indonesia. Semoga Tuhan melimpahkan segala rahmat-Nya dan memberkati kita semua. Aamiin.

SURABAYA, 12 Juli 2023

**RIA SUMBERTA**

NIT 07.19.017.2.12

## ABSTRAK

RIA SUMBERTA , Analisis Peran Keagenan PT. Bahtera Setia Gresik Dalam Melaksanakan Pelayanan Clearance Di Pelabuhan Gresik. Dibimbing oleh Ibu Maulidiah Rahmawati, S.Si, M.Sc. dan Bapak Antony Damanik, S.E.

Keagenan kapal adalah perusahaan jasa agen yang memiliki kegiatan usaha mengurus segala kebutuhan kapal saat berada di kawasan perairan di Indonesia. Dalam melaksanakan kegiatan keagenan, ada proses *Clearance In* (kedatangan kapal) dan *Clearance Out* (keberangkatan kapal). Saat pelaksanaan *Clearance* agen memiliki peran dan tanggung jawab yang besar agar proses kegiatan keagenan berjalan dengan lancar sampai kapal melanjutkan perjalanan ke pelabuhan selanjutnya. Dalam pelaksanaan keagenan juga terdapat hambatan-hambatan yang sering terjadi saat kapal datang maupun kapal akan berangkat. Pokok pembahasan dalam karya tulis ini adalah peran agen dalam melaksanakan kegiatan *Clearance* di pelabuhan Gresik dan mengetahui hambatan yang sering terjadi beserta upaya yang bisa dilakukan untuk mengatasi hambatan tersebut. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengkaji peran agen dalam melaksanakan *Clearance* di pelabuhan Gresik dan mengidentifikasi hambatan yang sering terjadi. Untuk memperoleh data penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan teknik pengumpulan data secara observasi yaitu mengamati kegiatan kapal dari kapal masuk hingga kapal keluar, wawancara dengan pihak divisi dinas luar dari PT. Bahtera Setia Gresik yang menangani kegiatan *Clearance In* maupun *Clearance Out*, dan dokumentasi kegiatan-kegiatan clearance saat kapal berada di pelabuhan Gresik. Dalam melaksanakan kegiatan clearance sering terjadi hambatan seperti cuaca yang buruk, awak kapal berhalangan untuk On Board, dokumen kapal belum diperpanjang saat akan melaksanakan clearance out, dan dokumen hilang. Untuk mengatasi segala hambatan tersebut perlu adanya komunikasi antar pihak agen dan pihak-pihak terkait agar proses clearance berjalan dengan lancar.

**Kata kunci:** Agen, Peran Agen, Hambatan clearance

## **ABSTRACT**

*RIA SUMBERTA , Analysis Of The Role Of The Agency Of PT. Bahtera Setia Gresik In Implementing Clearance Services At The Port Of Gresik . Supervised by Mrs. Maulidiah Rahmawati, S.Si, M.S.c. and Mr. Antony Damanik, S.E.*

*Ship agency is a service company that is engaged in managing all the needs of a ship while it is in the waters of Indonesia. In carrying out agency activities, there are processes called Clearance In (arrival of the ship) and Clearance Out (departure of the ship). During the clearance process, the agent plays a significant role and has a great responsibility to ensure that the agency activities run smoothly until the ship continues its journey to the next port. However, there are often obstacles encountered in the execution of agency activities when ships arrive or are about to depart. The focus of this paper is to examine the role of the agent in carrying out clearance activities at Gresik port and to identify the common obstacles along with the efforts that can be made to overcome these obstacles. The aim of this research is to assess the role of the agent in conducting clearance at Gresik port and to identify the frequent obstacles. To obtain the research data, a qualitative research method is employed with observation as the data collection technique, which involves observing the ship's activities from arrival to departure, conducting interviews with the external division of PT. Bahtera Setia Gresik, which handles both Clearance In and Clearance Out activities, and documenting the clearance activities when the ship is at Gresik port. Common obstacles encountered during clearance activities include adverse weather conditions, crew members being unable to be on board, delays in extending ship documents for clearance out, and document loss. To overcome these obstacles, effective communication between the agency and relevant parties is necessary to ensure a smooth clearance process.*

**Keywords:** *Ship Agency, Role of the Agent, Clearance obstacles*

## DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL .....	i
PERNYATAAN KEASLIAN .....	ii
PERSETUJUAN SEMINAR.....	iii
PENGESAHAN KARYA ILMIAH TERAPAN .....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
ABSTRAK .....	vi
<i>ABSTRACT</i> .....	vii
DAFTAR ISI .....	viii
DAFTAR TABLE .....	x
DAFTAR DOKUMENTASI.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN .....	xii
BAB I PENDAHULUAN .....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah .....	2
C. Batasan Masalah .....	2
D. Tujuan Penelitian.....	3
E. Manfaat Penulisan .....	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA .....	4
A. Review Penelitian Sebelumnya .....	4
B. Landasan Teori .....	5
C. Kerangka Penelitian.....	20
BAB III METODE PENELITIAN .....	21
A. Jenis Penelitian .....	21
B. Tempat dan Waktu Penelitian .....	21
C. Sumber Data .....	22
D. Teknik Pengumpulan Data .....	22
E. Teknik Analisis Data .....	24
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....	26
A. Gambaran Umum Objek Penelitian.....	26

B. Hasil Penelitian.....	28
1. Penyajian Data.....	29
2. Analisis Data .....	34
C. Pembahasan .....	36
<b>BAB V PENUTUP.....</b>	<b>42</b>
A. Kesimpulan.....	42
B. Saran.....	43
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>44</b>

## DAFTAR TABLE

	Halaman
Table 2. 1 Review Penelitian Sebelumnya.....	5
Table 2. 2 Kerangka Penelitian .....	20
Table 4. 1 Struktur Organisasi PT. Bahtera Setia Gresik.....	28
Table 4. 2 Hasil Observasi Keterlambatan Clearance Out TB. BUR 3 .....	32
Table 4. 3 Daftar Partisipan .....	33

## DAFTAR DOKUMENTASI

	Halaman
Dokumentasi 1. 1 Permohonan SPB .....	52
Dokumentasi 1. 2 Porth Health Quarantine Clearance .....	53
Dokumentasi 1. 3 PNBP VTS .....	53
Dokumentasi 1. 4 PNBP Rambu .....	54
Dokumentasi 1. 5 LK3 .....	54
Dokumentasi 1. 6 Manifest Muatan .....	55
Dokumentasi 1. 7 Crew list.....	55

## DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1. 1 Wawancara Dengan Pak Andre .....	46
Lampiran 1. 2 Wawancara Dengan Pak Lisan Erlando .....	48
Lampiran 1. 3 Wawancara Dengan Pak Apriza .....	51

# BAB I PENDAHULUAN

## A. Latar Belakang

Indonesia adalah salah satu negara yang mempunyai sumber daya alam yang melimpah dan tidak dimiliki negara lain. Populasi masyarakat yang pesat, industri yang kian berkembang, menjadikan peran transportasi penting untuk mendukung kegiatan industri. Dengan perkembangan industri, maka kebutuhan pelayanan pelayaran akan terus menerus ada. Dengan itu perusahaan pelayaran berlomba-lomba bersaing dalam mendapatkan konsumen. Syarat sederhana agar perusahaan pelayaran dengan mudah mendapat konsumen melalui kemampuan perusahaan untuk menyediakan jasa sesuai dengan permintaan konsumen.

Salah satu jasa yang diberikan perusahaan pelayaran yaitu jasa keagenan kapal yang mempunyai tugas utamanya adalah mengurus segala sesuatu yang dibutuhkan oleh kapal dan mengurus proses *clearance in* (kedatangan kapal) dan *clearance out* (keberangkatan kapal). Tugas yang termasuk dalam jasa keagenan kapal pelayanan awak kapal, pemeliharaan kapal, perbaikan kapal, dan penyediaan kebutuhan kapal, pengurusan bongkar dan muat, dan lashing kapal.

Suatu kapal yang akan melaksanakan masuk atau keluar dari lingkungan pelabuhan memerlukan berbagai layanan dan wajib mengikuti aturan saat berada di pelabuhan tujuan. Aturan ini berlaku untuk kapal yang melaksanakan kegiatan *clearance in* maupun kapal yang melaksanakan kegiatan *clearance out*. Dengan penjelasan sederhana kapal tidak diperkenankan keluar masuk sembarangan.

Maka dari itu terdapat pelayanan jasa keagenan kapal untuk mengoperasikan kapal-kapal pada saat berada di pelabuhan tujuan. Begitupun dengan PT. Bahtera Setia Gresik yang beralamatkan di Jln. Yos Sudarso Blok II No. 10 Gresik, Jawa Timur adalah perusahaan pelayaran yang beroperasi di bidang jasa keagenan kapal. Memberikan tanggung jawab dengan memenuhi kebutuhan kapal saat kapal datang maupun keluar wilayah

pelabuhan Gresik. PT. Bahtera Setia Gresik mempunyai sebuah tujuan untuk meningkatkan perekonomian pelayanan jasa keagenan di pelabuhan, serta mendapatkan keuntungan dengan melakukan usaha-usaha lainnya seperti menyediakan bahan bakar, pergantian awak kapal, menyediakan air bersih. Dengan begitu dapat meningkatkan daya saing keagenan kapal di Indonesia. Dari penjelasan yang dipaparkan di atas, penulis membuat judul **“ANALISIS PERAN KEAGENAN PT.BAHTERA SETIA GRESIK DALAM MELAKSANAKAN PELAYANAN CLEARANCE DI PELABUHAN GRESIK”**

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang, penulis mengangkat penelitian terkait kegiatan *clearance*. Dengan adanya jasa keagenan, diharapkan proses *clearance in* maupun *clearance out* dapat berjalan lancar saat berada di pelabuhan. Maka penulis merumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana peran agen PT. Bahtera Setia Gresik saat melayani kapal tiba (*clearance in*) dan kapal berangkat (*clearance out*) di Pelabuhan Gresik?
2. Apa hambatan PT. Bahtera Setia Gresik saat pelaksanaan Clearance di Pelabuhan Gresik?

## **C. Batasan Masalah**

Batasan masalah adalah pemfokusan ke masalah yang sedang diteliti saat mengidentifikasi masalah. Tujuannya adalah agar masalah penelitian lebih spesifik dan tidak mengambang. Dalam penelitian ini batasan masalah hanya meliputi peran keagenan kapal PT. Bahtera Setia Gresik dalam melaksanakan *clearance out* kapal dan serta kendala yang sering terjadi saat pelaksanaan kegiatan *clearance out*.

#### **D. Tujuan Penelitian**

Adapun beberapa tujuan , yaitu :

1. Mengetahui peran agen terutama pada proses *Clearance* di Pelabuhan Gresik.
2. Mengetahui kendala dalam melaksanakan proses *Clearance* di Pelabuhan Gresik.

#### **E. Manfaat Penelitian**

Berdasarkan tujuan penelitian maka manfaat dalam penulisan ini adalah :

##### a) Manfaat Teoritis

Penulis berharap bisa menambah pengetahuan dan wawasan pembaca tentang keagenan kapal serta dapat mengetahui bagaimana peran agen saat berada di pelabuhan. Juga diharapkan dapat mengembangkan ilmu pengetahuan dan dapat dipelajari saat di perkuliahan.

##### b) Manfaat Praktis

###### 1) Bagi Penulis

Penelitian ini diharapkan menjadi sarana yang bisa memberi manfaat dalam mengimplementasikan pengetahuan penulis tentang keagenan kapal, proses kegiatan *clearance* kapal, dan mengetahui hambatan hambatan yang sering terjadi saat proses kegiatan keagenan kapal.

###### 2) Bagi Perusahaan Keagenan Kapal PT. Bahtera Setia Gresik

Penelitian ini diharapkan bisa menjadi masukan dan saran dalam mengembangkan kinerja keagenan saat kegiatan *clearance* kapal, dan meningkatkan kualitas dan citra perusahaan di masyarakat luas.

## BAB II TINJAUAN PUSTAKA

### A. Review Penelitian Sebelumnya

NO	Nama Penulis	Judul Penelitian	Hasil Penelitian
1.	Lisan Erlando (2019)	Pelayanan Jasa Keagenan Oleh PT. Bahtera Setia Gresik di Dermaga Taluk Tegak Pelabuhan Umum Gresik.	Lebih mengetahui peran agen dalam kegiatan keagenan oleh PT. Bahtera Setia Gresik di pelabuhan Gresik dari kapal datang sampai dengan kapal berangkat ke pelabuhan selanjutnya. Mengetahui hambatan-hambatan yang sering terjadi saat kapal datang maupun kapal berangkat
2.	Fernando Bintang Putra (2015)	Analisis Proses Penanganan Dokumen Kapal Guna Kelancaran Clearance In dan Out Pada PT. TemasTbk, Jakarta ( Vol.5 No.1, Maret 2021 )	Saat proses penanganan clearance kapal masih sering terjadi hambatan dalam pengurusan dokumen kapal yaitu kurang optimalnya pengurusan dokumen oleh instansi terkait dan masih kurangnya perhatian dalam informasi cuaca yang berakibat terlambat proses Clearance.

3.	Lis Lesmini, Deny J. Najoan, Muhammad Nurman Ruslani, Muhammad Iqbal Firdaus, Primadi Candra Susanto, Ryan Firdiansyah Suryawan (2021)	Strategi Pelayanan Perusahaan Jasa Keagenan Kapal Dalam Menangani Kedatangan Dan Keberangkatan Kapal.	Masih ada beberapa masalah yang ditemui saat proses Clearance yaitu pelayanan kegiatan Clearance yang terlalu lama karena beberapa hambatan yaitu proses administrasi, human error, minim menguasai inaportnet dan cuaca yang berubah-ubah. Maka dari itu masih perlu dilakukan komunikasi antara awak kapal dan agen agar proses Clearance tidak mengalami keterlambatan.
----	--	---	--

Table 2. 1 Review Penelitian Sebelumnya

## B. Landasan Teori

### 1. Keagenan Kapal

#### a) Pengertian Keagenan Kapal

Keagenan kapal adalah kegiatan usaha perusahaan pelayaran untuk mengurus kebutuhan dan kepentingan kapal perusahaan nasional maupun perusahaan luar negeri saat berada di wilayah perairan Indonesia (PM Nomor 65, 2019). Juga mengatur bahwa agen kapal harus memenuhi persyaratan tertentu, seperti memiliki izin usaha agen kapal, memiliki personel yang terlatih dan kompeten dalam melaksanakan tugas keagenan kapal, serta mematuhi ketentuan hukum dan peraturan yang berlaku. Agen kapal juga diharapkan dapat memberikan informasi yang akurat dan terkini kepada pemilik kapal atau operator kapal mengenai perkembangan kegiatan kapal di pelabuhan.

Secara keseluruhan, keagenan kapal merupakan layanan yang diberikan oleh agen kapal untuk memfasilitasi dan mengkoordinasikan kegiatan kapal di pelabuhan, dengan tujuan memastikan kelancaran, keamanan, dan kepatuhan terhadap regulasi yang berlaku.

Kegiatan keagenan kapal menurut PM Nomor 65 (2019) adalah:

- 1) Pelaporan tertulis tentang kedatangan dan keberangkatan kapal
- 2) Penyerahan dokumen kapal ke instansi terkait dan instansi pemerintah yang terkait
- 3) Pengurusan segala kebutuhan kapal
- 4) Menunjuk perusahaan bongkar muat (PBM)
- 5) Pengurusan dokumen kapal yang telah habis masa berlaku
- 6) Pemungutan uang tambang (freight) sesuai perintah pemilik kapal
- 7) Menerbitkan Bill of Loading atas nama pemilik kapal
- 8) Melakukan penyelesaian tagihan atas nama pemilik kapal
- 9) Melakukan bunker bahan bakar minyak (BBM) dan air tawar
- 10) Mengupdate informasi kapal ke pemilik kapal

#### **b) Jenis agen kapal**

Jenis-jenis keagenan dibagi menjadi beberapa jenis dari usaha keagenan, yaitu:

##### **1.) General Agent**

Perusahaan yang ditunjuk oleh pemilik kapal baik dari perusahaan nasional maupun perusahaan asing untuk mengageni kapal saat berada di lingkungan pelabuhan tujuan.

Tugas dari general agent sendiri yaitu mengkoordinasi operasi kapal, memastikan kapal sandar sesuai dengan tempat yang sudah ditentukan dan memastikan bahwa kegiatan bongkar muat kapal berjalan dengan lancar dan di kerjakan dengan baik oleh PBM (Perusahaan Bongkar Muat).

##### **2) Sub-Agent**

Perusahaan yang ditunjuk oleh general agent untuk melaksanakan pemenuhan segala kebutuhan kapal. Memiliki tugas

sebagai wakil dari general agent yaitu memenuhi segala kebutuhan kapal, awak kapal, dan pemeliharaan kapal.

**c) Peran keagenan**

Saat menjalankan peran sebagai agen, agen bertanggung jawab penuh mengurus segala kebutuhan kapal dan awak kapal agar selama kapal berada di lingkungan pelabuhan tidak mengalami hambatan-hambatan. Ada beberapa peran agen yaitu:

1) Mengurus proses *clearance*.

Keagenan kapal memiliki tugas yang penting dalam mengurus proses *clearance* kapal. Ini mencakup pemenuhan persyaratan administratif dan regulasi yang diperlukan oleh otoritas pelabuhan. Keagenan kapal berperan dalam memproses dokumen-dokumen *clearance*, seperti surat izin berlayar (SPB), pemberitahuan keberangkatan kapal (PKK), dan dokumen-dokumen lainnya yang diperlukan untuk memastikan legalitas dan izin kapal melanjutkan pelayarannya. Mereka juga berkoordinasi dengan pihak berwenang dalam menyelesaikan proses *clearance* dengan lancar.

2) Mengurus segala kebutuhan kapal

Keagenan kapal bertanggung jawab dalam memenuhi kebutuhan kapal selama berada di pelabuhan. Mereka mengatur pengisian bahan bakar, penyediaan air tawar, dan persediaan bahan-bahan lain yang diperlukan oleh kapal. Keagenan kapal bekerja sama dengan penyedia jasa logistik dan perusahaan pemasok untuk memastikan kapal memiliki persediaan yang mencukupi, termasuk makanan, obat-obatan, peralatan, dan barang-barang lainnya yang diperlukan selama pelayaran.

3) Mengurus segala kebutuhan awak kapal

Selain mengurus kebutuhan kapal, keagenan kapal juga bertanggung jawab dalam memenuhi kebutuhan awak kapal. Mereka membantu dalam pengaturan perizinan dan persyaratan

imigrasi yang diperlukan oleh awak kapal. Keagenan kapal juga dapat membantu dalam mengurus keperluan medis, akomodasi, dan fasilitas lainnya yang dibutuhkan oleh awak kapal selama berada di pelabuhan.

4) Mengurus proses bongkar muat kapal.

Keagenan kapal memainkan peran penting dalam mengatur dan mengawasi proses bongkar muat kapal. Mereka berkoordinasi dengan agen kargo, pengusaha angkutan, dan petugas pelabuhan untuk memastikan kelancaran dan efisiensi dalam proses bongkar muat. Keagenan kapal membantu dalam pemantauan dan pengawasan terhadap kegiatan bongkar muat, termasuk pengaturan jadwal, pengendalian kargo, dan penanganan muatan yang tepat.

5) Mengurus dokumen kapal dan awak kapal

Keagenan kapal juga bertanggung jawab dalam mengurus dokumen-dokumen kapal dan awak kapal. Mereka memastikan semua dokumen yang diperlukan, seperti sertifikat kapal, dokumen keamanan, dokumen kesehatan kapal, serta dokumen kepegawaian awak kapal, lengkap dan sesuai dengan peraturan yang berlaku. Keagenan kapal bekerja sama dengan pihak berwenang dan instansi terkait untuk memastikan kelengkapan dan keabsahan dokumen-dokumen tersebut.

Dari tugas keagenan yang telah disebutkan, maka segala perlindungan terhadap kepentingan kapal, awak kapal, muatan, dan pemilik barang dapat diserahkan kepada agen. Saat kapal sudah sepenuhnya tanggung jawab agen, pemilik kapal mempercayakan sepenuhnya kapal miliknya dioperasikan sampai dengan kapal akan berangkat ke pelabuhan selanjutnya.

#### **d) Fungsi keagenan kapal**

Sebagai perusahaan yang bekerja di bidang jasa yang melayani segala kebutuhan kapal saat berada di lingkungan pelabuhan, agen mempunyai fungsi yaitu:

1. Menyusun operasional keagenan sesuai dengan kebijakan perusahaan.
2. Monitor dalam pelaksanaan kegiatan kedatangan kapal, keberangkatan kapal, dan kegiatan bongkar muat kapal.
3. Mengurus segala administrasi kegiatan kapal.
4. Evaluasi perkembangan kegiatan keagenan.
5. Memberi data perkembangan keagenan.
6. Mengupayakan kegiatan agen sehingga bisa memberi stimulant kegiatan pokok perusahaan keagenan.

#### **2. Clearance**

Clearance adalah proses pengawasan kegiatan kapal baik saat masuk atau keluar dari pelabuhan yang dilaksanakan oleh instansi-instansi terkait dengan memastikan awak kapal dan muatannya secara administratif sudah memenuhi persyaratan keamanan, keselamatan, dan perlindungan maritim. Didalam clearance ada dua istilah yaitu:

##### **a. Clearance In (Kedatangan Kapal)**

kegiatan pemberian izin masuk kapal ke dalam wilayah pelabuhan yang dilakukan oleh instansi terkait, seperti syahbandar dan otoritas pelabuhan. Pada saat kapal mendekati wilayah pelabuhan, nahkoda kapal diharuskan untuk memberitahukan kedatangan kapalnya melalui Stasiun Radio Pantai (SRPP). Informasi ini penting bagi pihak pelabuhan agar bisa mengetahui kedatangan kapal dan dapat mempersiapkan segala sesuatu yang diperlukan. Selain itu, nahkoda juga diharuskan memberitahu agen kapal yang telah ditunjuk sebelumnya oleh pemilik kapal mengenai rencana kedatangan kapal untuk memfasilitasi proses *clearance in*.

Proses *clearance in* diperlukan pemeriksaan dokumen kapal yang meliputi Surat Izin Berlayar (SPB), manifest muatan, daftar penumpang, sertifikat awak kapal, dokumen keselamatan kapal dan serta dokumen lain yang relevan. Semua dokumen ini harus valid dan telah memenuhi persyaratan yang sudah ditetapkan. Pihak berwenang dari pelabuhan juga akan memeriksa kelayakan awak kapal, serta memastikan bahwa mereka memiliki sertifikasi dan pelatihan yang sesuai.

Selama proses *clearance in*, kapal akan menjalani proses pemeriksaan fisik yang meliputi pemeriksaan keselamatan, kebersihan, dan kelaikan kapal. Bagian-bagian penting seperti mesin kapal, peralatan navigasi, sistem navigasi, dan peralatan keselamatan akan diperiksa untuk memastikan bahwa semua berfungsi dengan baik. Pemeriksaan juga meliputi kebersihan lambung kapal dan pengendalian hama guna mencegah penyebaran penyakit dan invasi organisme berbahaya. Proses tersebut bertujuan untuk melindungi keamanan dan keselamatan kapal, awak kapal, dan lingkungan maritim di sekitarnya. Dengan menerapkan persyaratan dan prosedur yang ketat, pelabuhan dapat memastikan bahwa kapal yang masuk memenuhi standar yang ditetapkan untuk mencegah potensi ancaman seperti penyelundupan narkoba, senjata dan bahan berbahaya lainnya. Selain itu, proses *clearance in* membantu menjaga keberlanjutan operasional pelabuhan dan mencegah terjadinya gangguan yang dapat membahayakan keselamatan kapal, muatan, dan awak kapal.

Dalam proses *clearance in* kapal, terdapat dokumen syarat yang harus dipenuhi oleh nahkoda yaitu:

1. Surat Izin Berlayar (SPB)

Merupakan dokumen penting yang menunjukkan bahwa kapal diizinkan untuk berlayar. Dokumen ini dikeluarkan oleh otoritas yang berwenang dan harus valid serta masih berlaku saat kapal memasuki

pelabuhan. SPB berisi informasi penting tentang kapal seperti nama kapal, nomor registrasi, bendera negara asal, asal tujuan perjalanan, gross tonnage kapal.

## 2. Manifest Muatan

Merupakan daftar lengkap muatan yang diangkut oleh kapal yang mencakup rincian tentang jenis muatan, jumlah muatan, berat muatan, dan informasi lain yang berkaitan dengan muatan. Manifest muatan diperlukan untuk keperluan perhitungan bea cukai, keamanan, dan manajemen bongkar muat di pelabuhan.

## 3. Sertifikat dan Dokumen Keselamatan Kapal

Kapal harus dilengkapi dengan berbagai sertifikat dan dokumen yang menunjukkan bahwa kapal telah memenuhi standar keselamatan yang ditetapkan. Semua dokumen harus valid, masih berlaku, dan sesuai persyaratan.

## 4. Surat Penunjukan Keagenan

Merupakan dokumen resmi yang dikeluarkan oleh pemilik kapal kepada agen kapal yang ditunjuk untuk mewakili kapal. Surat ini menunjukkan bahwa agen kapal memiliki kewenangan dan tanggung jawab untuk melaksanakan berbagai tugas terkait dengan kapal yang di ageni.

## 5. Rencana Pola Trayek

Merupakan perencanaan penentuan rute atau jalur yang akan diikuti oleh kapal selama operasioanalnya. Pola trayek ini mencakup titik-titik pemberhentian atau pelabuhan yang dikunjungi oleh kapal serta urutan atau jadwal keberangkatan dan kedatangan di setiap pelabuhan.

6. Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal (LK3)

Dokumen yang dibuat untuk mencatat dan melaporkan informasi terkait dengan kedatangan dan keberangkatan kapal di suatu pelabuhan.

7. Buku Kesehatan (*Health Book*)

Merupakan dokumen yang dikeluarkan oleh otoritas kesehatan setempat untuk mengkonfirmasi bahwa kapal tersebut telah memenuhi persyaratan kesehatan yang ditetapkan dalam International Health Regulations (IHR) 2005.

8. Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB)

Merupakan serangkaian proses dan prosedur yang terlibat dalam pengaturan, penanganan, pelayanan kapal dan barang yang tiba atau berangkat dari pelabuhan. Mempunyai tujuan untuk memastikan kelancaran dan keamanan aktivitas yang terkait dengan kapal dan barang di lingkungan pelabuhan.

**b. *Clearance Out* (Keberangkatan Kapal)**

*Clearance out* kapal adalah proses administratif dan operasional yang harus dilakukan sebelum sebuah kapal dapat meninggalkan pelabuhan tujuan atau melanjutkan perjalanannya ke tujuan berikutnya. Proses ini bertujuan untuk memastikan bahwa kapal memenuhi semua persyaratan hukum dan administratif yang ditetapkan oleh otoritas pelabuhan dan peraturan maritim. Selama proses *clearance out*, beberapa langkah penting harus dilakukan. Pertama, kapten kapal atau agen kapal harus mengajukan permohonan ke otoritas pelabuhan untuk mendapatkan izin keberangkatan kapal. Permohonan ini meliputi informasi rinci tentang kapal, tujuan perjalanan, serta data awak kapal dan muatan kapal. Selanjutnya, kapal akan menjalani pemeriksaan keamanan

yang dilakukan oleh otoritas pelabuhan. Pemeriksaan ini melibatkan pengecekan fisik kapal, perlengkapan keselamatan, dan kelengkapan dokumen keamanan seperti buku catatan keamanan kapal.

Selama proses *clearance out*, semua administrasi terkait harus diselesaikan. Ini meliputi kewajiban kepabeanan, bea cukai, imigrasi, karantina, dan perizinan lainnya. Kapten kapal atau agen kapal harus melaporkan muatan kapal, memenuhi persyaratan pajak, serta memastikan bahwa semua dokumen dan perizinan yang diperlukan telah terpenuhi sesuai dengan peraturan pelabuhan dan negara yang dikunjungi. Otoritas pelabuhan akan memeriksa semua dokumen yang diperlukan selama proses *clearance out*. Terakhir, kapten kapal harus melaporkan jumlah dan daftar awak kapal yang akan berlayar. Ini memastikan bahwa semua awak kapal memiliki dokumen perjalanan dan identifikasi yang sah sesuai dengan persyaratan imigrasi yang berlaku. Setelah semua langkah dan persyaratan terpenuhi, kapal akan diberikan pemberitahuan keberangkatan atau *clearance out* oleh otoritas pelabuhan. Hal ini menandakan bahwa kapal telah memenuhi semua persyaratan dan diizinkan untuk meninggalkan pelabuhan atau melanjutkan perjalanannya. Proses *clearance out* kapal sangat penting untuk menjaga keamanan, kepatuhan hukum, dan kelancaran perjalanan kapal. Kapten kapal, agen kapal, dan otoritas pelabuhan bekerja sama dalam proses ini untuk memastikan bahwa kapal siap berlayar dan memenuhi semua persyaratan yang ditetapkan.

Dalam proses *clearance out* kapal, terdapat dokumen syarat yang harus dipersiapkan yaitu:

1. Surat Sailing Declaration

Dokumen yang dikeluarkan oleh nahkoda kapal sebelum melaksanakan keberangkatan. Dokumen ini berisi informasi penting seperti identitas kapal, rute pelayaran yang akan ditempuh, jadwal

keberangkatan, tujuan perjalanan, dan jumlah serta jenis muatan yang diangkut kapal.

2. Manifest Muatan

Dokumen yang memuat daftar lengkap muatan yang akan diangkut oleh kapal. Dokumen ini berisi rincian seperti nama pengirim, nama penerima, jumlah dan jenis barang.

3. Crew list

Dokumen yang memuat daftar lengkap awak kapal yang berada di atas kapal selama perjalanan. Dokumen ini diperlukan sebagai keperluan administrasi, keamanan, dan pemeriksaan kepatuhan terhadap regulasi maritim.

4. Bukti PNB

Pembayaran Negara Bukan Pajak adalah dokumen yang membuktikan pembayaran biaya pelayanan jasa terkait dengan kegiatan kapal di pelabuhan.

Dari penjelasan yang telah dijelaskan, Clearance adalah kegiatan resmi yang harus dilakukan oleh setiap kapal jika akan memasuki dan meninggalkan lingkungan pelabuhan setelah memenuhi syarat laik laut kapal.

### **3. Pelabuhan**

#### **a. Pengertian Pelabuhan**

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri antara daratan dan perairan dengan batas tertentu sebagai tempat kegiatan perpindahan kapal, kegiatan pemerintahan, kegiatan perusahaan perusahaan, sebagai tempat sandarnya kapal, naik turun penumpang, dan sebagai tempat berlabuhnya kapal (PM Penyelenggaraan Bidang Pelayaran, 2021). Di pelabuhan juga dilengkapi dengan fasilitas yang memadai untuk menunjang kegiatan kepelabuhanan. Pelabuhan memiliki peran yang mendukung sistem

transportasi agar bisa menjadi titik penghubung antar daerah maupun antar negara. Dengan demikian, pelabuhan juga memberikan kontribusi sosial menjadikan fasilitas publik sebagai tempat berlangsungnya interaksi antar pengguna dan tentunya memberi dampak ke aktivitas perekonomian dan memudahkan pengguna mendistribusikan hasil hasil produksinya. Selain sebagai pusat aktivitas perekonomian, pelabuhan juga memberikan kontribusi layanan untuk beberapa kegiatan yaitu:

- a.) Pelayanan kapal labuh
- b.) Pelayanan handling bongkar muat barang
- c.) Pelayanan naik dan turun penumpang
- d.) Pelayanan jasa penumpukan muatan
- e.) Pelayanan jasa bunkering
- f.) Pelayanan jasa alat lahan industri
- g.) Pelayanan persewaan alat lahan industri

#### **b. Jenis Pelabuhan**

Menurut (Amrullah, 2020) dalam urusan transportasi, pelabuhan zaman sekarang terhubung dengan banyak cara yang sangat beragam, termasuk memanfaatkan sungai dan juga kanal. Jenis- jenis kendaraan berbeda saling bekerja sama membentuk satu kesatuan pusat angkutan yang sangat sibuk dan menggerakkan roda perekonomian, sejak dari kapal-kapal itu sendiri, kereta api, truk, mobil, bus, angkutan kota, hingga jalur menuju transportasi udara dan termasuk angkutan-angkutan online pada abad ke-21 sekarang ini.

Tak hanya itu, pusat-pusat kegiatan industri pun tumbuh berkembang di sekeliling area pelabuhan, seperti pergudangan, jasa ekspedisi, industri pengalengan, dan juga pabrik-pabrik pengolahan produk lainnya. Untuk menghemat biaya distribusi produk, terutama yang masuk pasar ekspor-impor, kawasan-kawasan itu berkerumun menempati lokasi di dekat pelabuhan sehingga alur pendistribusian barang dapat menempuh jarak seminimal mungkin. Perkembangan teknologi dan perekonomian kemudian memang membuat pelabuhan menjalankan fungsi-fungsi yang

sangat berbeda, sehingga karenanya kemudian satu pelabuhan tersusun atas banyak segmen tempat berbeda-beda tergantung keperluannya. Terminal menjadi salah satu areal terpokok pelabuhan modern, sebagai tempat berkumpul penumpang kapal, baik yang akan berangkat maupun yang baru saja turun dari kapal. Tak jarang sebuah terminal penumpang di pelabuhan yang menampung lalu lintas penumpang internasional dilengkapi dengan fasilitas bea dan cukai serta kepabeanan sebagaimana halnya bandar udara.

Bagian lain dari sebuah pelabuhan yang pasti selalu ada adalah pusat bongkar muat kargo, untuk menangani kiriman barang-barang dari berbagai jenis, seperti minyak mentah, beras, hewan ternak, gandum, produk elektronika, dan lain-lain. Karena komoditas-komoditas tersebut diangkut dalam jumlah masif dengan menggunakan kapal-kapal kargo berukuran raksasa dalam kontainer-kontainer besar, maka penanganannya pun memerlukan alat-alat bongkar muat yang tak jarang berukuran superbesar juga, seperti crane, forklift, dan juga stacker atau kendaraan untuk menumpuk kontainer secara rapi.

Satu lagi kegunaan pelabuhan modern adalah sebagai pusat pergerakan militer angkatan laut. Di sini, kapal-kapal perang disiapkan untuk menuju medan perang dalam situasi peperangan ataupun untuk melakukan patroli rutin pada masa-masa damai. Karena fungsi yang sangat beragam tersebut, banyak pelabuhan terkadang mengalami perubahan atau pergeseran operasional yang sangat besar seiring perkembangan zaman. Salah satu contoh pergeseran ini adalah apa yang dialami pelabuhan-pelabuhan di Liverpool dan Southampton, keduanya di Inggris. Sepanjang abad ke-19 mengalami masa keemasan sebagai pelabuhan penumpang menyeberangi Samudra Atlantik terutama dari Inggris menuju Amerika Serikat atau sebaliknya seperti kapal Titanic yang Legendaris itu, pelabuhan-pelabuhan Liverpool dan Southampton kehilangan mata pencahariannya dalam urusan kapal penumpang sebagai efek dari munculnya pesawat terbang dan industri penerbangan internasional.

Perubahan besar juga terjadi sebagai akibat dari makin besarnya ukuran kapal, terutama kapal-kapal kargo dan kapal tanker raksasa. Banyak pelabuhan kuno berada menjorok sedikit di pedalaman dan terhubung dengan tautan luas melalui sungai besar. Contohnya adalah Pelabuhan London di Inggris, yang berada tepat di Sungai Thames. Penambahan ukuran kapal membuat mereka tak mungkin lagi melintasi sungai, biar yang selabar dan sedalam apa pun. Tak aneh banyak pelabuhan masa kini yang memindahkan pusat operasionalnya makin ke hilir, di muara atau berada tepat di tepi laut. Banyak pula pelabuhan di Eropa yang dimiliki oleh perusahaan- perusahaan swasta mengalami kemunduran karena persaingan dari pelabuhan swasta lainnya dengan fasilitas yang jauh lebih maju dan modern. Secara lebih terperinci, beberapa jenis pelabuhan pada era modern sebagai berikut:

1) Dry Port

Ini merupakan sebutan untuk terminal kargo dan peti kemas yang berada di daratan, dan agak jauh dari pelabuhan laut yang sesungguhnya. Dari pelabuhan laut ke dry port biasanya dihubungkan dengan jenis-jenis transportasi angkutan barang, seperti truk-truk peti kemas dan juga kereta api barang. Dry port digunakan sebagai tempat peralihan barang-barang dari kapal menuju angkutan lain untuk didistribusikan ke lokasi-lokasi lain di daratan tersebut.

Salah satu contoh pelabuhan kering di Indonesia adalah Cikarang Dry Port, yang terletak di Kota Jababeka, Cikarang, Jawa Barat. Biasa disingkat CDP, pelabuhan ini berfungsi membantu mempercepat *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Priok, yang berjarak 44-kilometer dari CDP. Fasilitas ini dioperasikan mulai 2010 dan ditargetkan mampu mengurangi *dwelling time* dari 3,2 hari menjadi 2,5 hari.

## 2) Pelabuhan Pedalaman

Yang ini sedikit mirip dengan *dry port*, dalam arti bahwa pelabuhan bersangkutan ada di pedalaman daratan yang agak jauh dari lautan. Bedanya, pelabuhan pedalaman atau inland port masih terhubung dengan laut secara langsung lewat sungai, kanal, atau danau, meski dalam kasus-kasus tertentu, ada juga pelabuhan pedalaman yang tak terhubung dengan laut.

Contoh pelabuhan jenis ini ada di danau-danau besar di Kanada dan Amerika Serikat, seperti pelabuhan-pelabuhan di Toronto, Duluth-Superior, dan juga Chicago. Meski berlokasi ribuan kilometer jauhnya dari Samudra Atlantik, tempat-tempat ini masih terus beroperasi sebagai pelabuhan lewat Jalur Laut St. Lawrence, yang tersusun atas banyak kanal sehingga kapal-kapal besar dapat mencapai Danau Besar melalui hulu alur di Montreal, Kanada, hingga sejauh Danau Erie di AS.

## 3) Pelabuhan Perikanan

Seperti namanya, pelabuhan "genre" ini tentu berkaitan erat dengan urusan perikanan dan juga nelayan. Di Indonesia, pelabuhan-pelabuhan serupa ini pasti juga dilengkapi dengan TPI atau tempat pelelangan ikan, sebagai pintu awal ikan-ikan yang baru ditangkap dari laut memasuki pasaran umum bagi warga di daratan. Kekurangan pelabuhan perikanan adalah "masa berlaku"-nya yang sangat bergantung pada kekayaan laut di sekitar pelabuhan tersebut berada. Ketika produksi ikan dan hewan laut lain di situ tersendat, maka sisi ekonomis pelabuhannya pun berkurang hingga bisa benar-benar mati total dan para nelayan harus memindahkan pusat aktivitas ke pelabuhan lain.

## 4) Seaport

*Seaport* atau pelabuhan laut adalah istilah paling umum yang digunakan untuk pelabuhan-pelabuhan standar pada umumnya,

seperti Pelabuhan Tanjung Priok di Jakarta, Tanjung Emas di Semarang, atau Tanjung Perak di Surabaya. Ini jenis pelabuhan yang melayani penumpang dan barang sekaligus, sehingga oleh karenanya terbagi atas dua jenis area utama, yaitu pelabuhan kargo alias cargo port dan pelabuhan penumpang atau yang biasa disebut *cruise home port*. Terdapat juga pelabuhan laut lain yang lebih khusus menangani lalu lintas penumpang dalam jarak yang tak terlalu jauh menggunakan kapal-kapal ferry, seperti Pelabuhan Gilimanuk di Bali atau Bakauheni di Lampung.

#### 5) Pelabuhan Pintar

Yang ini merupakan konsep pelabuhan pada masa depan, dengan menggunakan teknologi maju semacam *Internet of Things* atau IoT. Tantangan zaman di mana kargo dan jumlah penumpang kian meningkat membutuhkan sistem manajemen yang jauh lebih cerdas dan efisien daripada tetek bengkek birokrasi dan mesin-mesin buatan manusia.

IoT yang mengkorelasikan peralatan komputasi, mesin mekanis dan digital, dan objek-objek tertentu dengan manusia dan juga hewan akan mempercepat masa pemrosesan segala hal di pelabuhan. Menggunakan peranti-peranti seperti sensor, kamera CCTV, drone, serta robot, segala perkara operasional di pelabuhan bersangkutan akan dapat dikerjakan lebih cepat daripada bila dikerjakan dengan tenaga manusia yang terbatas. Dikembangkan sejak 2017, pelabuhan yang sudah menerapkan *sistem smart port* adalah Hamburg di Jerman. Otoritas pelabuhan di tempat itu sudah menggunakan sistem sensor dan kamera serta *smart light* untuk mengoptimalkan arus lalu lintas agar makin lancar dan juga mengurangi emisi.

### C. Kerangka Penelitian

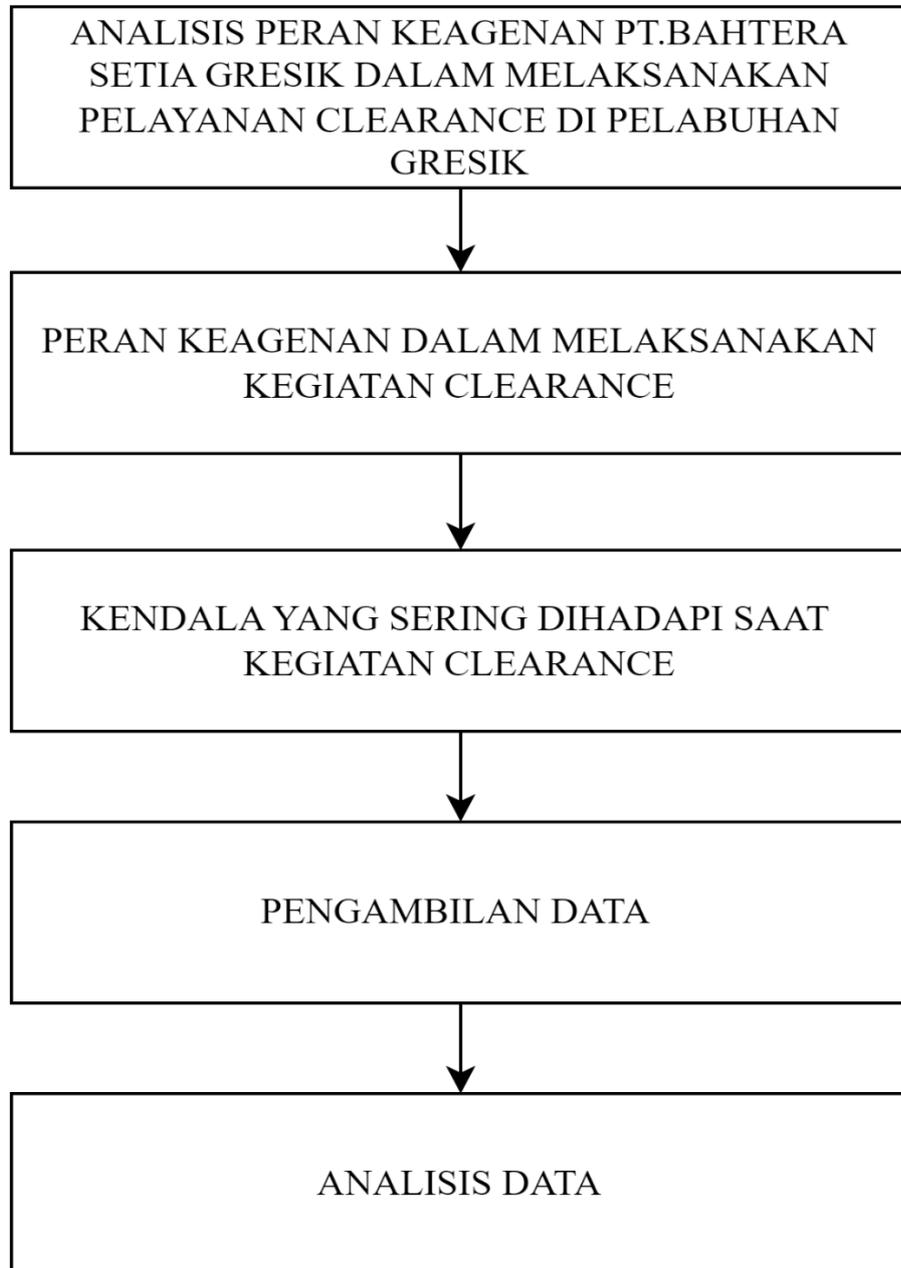


Table 2. 2 Kerangka Penelitian

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Jenis Penelitian**

Menurut Albi Anggito (2018) menyatakan bahwa penelitian kualitatif adalah penelitian yang menggunakan latar alamiah dengan menjelaskan fenomena yang terjadi dan melibatkan beberapa metode. Penelitian ini kualitatif bertujuan untuk menemukan dan menggambarkan secara naratif kegiatan yang sedang dilakukan dengan melihat dampak dari tindakan ke kehidupan. Penelitian kualitatif cocok diterapkan bila masalah belum jelas sehingga kondisi semacam ini peneliti akan masuk ke lapangan dan menemukan masalah, cocok untuk memahami interaksi sosial yang kompleks antara lain dengan cara menggunakan teknik observasi dan mendalam terhadap masalah yang diteliti, cocok untuk mengembangkan teori yang dibangun berdasarkan data yang telah diperoleh, dan sangat cocok untuk memastikan kebenaran data sosial dengan arti lain mengumpulkan data secara gabungan karena data akan lebih terjamin.

#### **B. Tempat dan Waktu Penelitian**

##### **1. Tempat Penelitian**

Tempat penelitian berada di perusahaan keagenan PT. Bahtera Setia Gresik yang beralamatkan di Jl. Yos Sudarso Blok II/10, Pulopancikan, Kebungson, Kec. Gresik, Kabupaten Gresik, Jawa Timur.

##### **2. Waktu Penelitian**

Penelitian dilaksanakan saat melaksanakan praktek darat (PRADA) yang dilaksanakan pada semester V dan VI pada tanggal 26 Juli 2021 sampai dengan 26 Juli 2022.

## **C. Sumber Data**

### **1. Data Primer**

Data primer adalah data yang sudah dikumpulkan oleh penulis secara langsung dari lapangan dimana penulis melakukan penelitian (Kaharuddin, 2021) . Dalam penelitian ini, data primer telah dikumpulkan oleh penulis dari hasil observasi dan wawancara saat proses *clearance* oleh agen PT. Bahtera Setia Gresik

### **2. Data Sekunder**

Data sekunder adalah data yang sumbernya dari data-data yang berasal dari buku, jurnal artikel, laporan hasil penelitian, dan lain lain (Kaharuddin, 2021). Dalam penelitian ini, dokumentasi kegiatan *clearance* dikumpulkan oleh penulis selama melaksanakan penelitian di agen PT. Bahtera Setia Gresik.

## **D. Teknik Pengumpulan Data**

Teknik pengumpulan data kualitatif yaitu pendekatan yang dilakukan untuk mengumpulkan data-data yang bersifat tidak mengandung angka (non-numerik). Ada beberapa teknik pengumpulan data kualitatif diantaranya yaitu:

### **1.) Wawancara**

Mengumpulkan data dengan cara mengajukan pertanyaan ke beberapa partisipan mengacu pada instrumen kuesioner yang telah dibuat oleh peneliti dan telah tervalidasi oleh pakar yang terkait. Pada penelitian ini, wawancara dilakukan oleh penulis kepada divisi dinas luar yang bertanggung jawab terhadap pelaksanaan Clearance di PT. Bahtera Setia Gresik saat kegiatan praktek darat (PRADA) , sehingga informasi-informasi yang diperoleh penulis sesuai dengan keadaan saat terjadi di perusahaan.

## 2.) Observasi

Observasi adalah mengumpulkan data-data berupa deskriptif berupa pengamatan yang telah dilaksanakan oleh peneliti secara langsung di lapangan. Metode observasi terbagi menjadi tiga, yaitu:

1. Observasi partisipasi

Adalah metode pengumpulan data yang digunakan untuk menghimpun data melalui cara pengamatan dan penginderaan saat peneliti ikut terlibat saat di lapangan.

2. Observasi tidak terstruktur

Adalah pengamatan yang dilakukan tanpa pedoman observasi sehingga peneliti mengembangkan penelitian berdasarkan pengembangan yang terjadi saat berada di lapangan.

3. Observasi kelompok

Adalah pengamatan yang dilakukan sekelompok peneliti terhadap isu-isu yang diangkat menjadi sebuah objek penelitian.

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah observasi partisipasi, di mana segala kegiatan agen saat *clearance* di amati oleh penulis saat melaksanakan praktek darat (PRADA).

### 3.) Dokumentasi

Dokumentasi yaitu pengumpulan data dengan memperoleh data dan informasi dalam bentuk dokumen, buku, arsip, gambar dan berupa laporan dengan keterangan yang dapat mendukung penelitian. Dokumentasi dalam bentuk gambar atau foto telah dikumpulkan oleh penulis sebagai penunjang kegiatan *Clearance* yang dilaksanakan oleh agen PT. Bahtera Setia Gresik.

## E. Teknik Analisis Data

Analisis data kualitatif adalah proses deskripsi, klasifikasi dan interkoneksi dari fenomena yang diteliti dijelaskan dengan tepat dan mampu menginterpretasikan data yang perlu dikembangkan dan diklasifikasikan. Setelah itu konsep dibangun dan terhubung satu sama lain (Rofiah, 2022). Tujuan umum menganalisis data adalah menjelaskan suatu fenomena dalam beberapa kasus lalu dikembangkan teori tersebut.

Teknik pengolahan data kualitatif dapat dilakukan melalui tiga tahap, yakni:

#### 1.) Reduksi Data (*Data Reduction*)

Mengumpulkan data dan di pilah dalam satu konsep kemudian hasil reduksi diproses sehingga terlihat utuh. Data bisa berupa sketsa, matrik, atau sinopsis.

#### 2.) Penyajian Data (*Data Display*)

Penyajian data yang dimaksud di sini dapat sesederhana tabel dengan format yang rapi, grafik, chart, pictogram, dan sejenisnya. Melalui penyajian data tersebut maka data terorganisasikan, tersusun dalam pola hubungan, sehingga semakin mudah untuk dipahami.

### 3.) Menarik Kesimpulan (*Drawing Verification*)

Penarikan kesimpulan adalah awal dikemukakan sifatnya masih sementara, dan akan berubah bila ditemukan bukti kuat yang mendukung pengumpulan data berikutnya. Tetapi apabila bukti yang valid dan konsisten saat peneliti kembali ke lapangan mengumpulkan data, maka kesimpulan yang dikemukakan merupakan kesimpulan yang kredibel.

Jenis teknik pengumpulan data yang digunakan oleh penulis yaitu reduksi data (*Data Reduction*), penyajian data (*Data Display*), dan menarik kesimpulan (*Drawing Verification*).