



# Jurnal Cakrawala Bahari

Journal homepage: <http://jurnal.poltekpelsubar.ac.id/index.php/jcb>



## Peran PT. ITL Shipping Agency Dalam Mendukung Efisiensi Transportasi Laut Di Pelabuhan Adang Bay Tana Paser

Achmad Ali Mashartanto<sup>1</sup> & Benny Sunardi Sihombing<sup>2\*</sup>

<sup>1</sup> Program Studi Studi Nautika, Politeknik Pelayaran Sumatera Barat, Indonesia

<sup>2</sup> Program Studi Transportasi Laut, Politeknik Pelayaran Sumatera Barat, Indonesia

### Article Info

#### Article history:

Received Jun 12<sup>th</sup>, 2025

Revised Aug 20<sup>th</sup>, 2025

Accepted Nov 26<sup>th</sup>, 2025

#### Keyword:

Maritime Transportation

Shipping Agency

Efficiency

ITL Shipping Agency

Adang Bay

### ABSTRACT

Maritime transportation plays a crucial role in supporting Indonesia's national logistics system, as more than 90% of international trade activities rely on sea transport. Adang Bay Port, located in Tana Paser Regency, East Kalimantan, is one of the strategic ports serving as a major gateway for coal exports to international markets. This study aims to analyze the role of PT. ITL Shipping Agency as a shipping agency in improving maritime transport efficiency at Adang Bay Port. The research employed a descriptive qualitative approach supported by quantitative data, with information collected through interviews, observations, and documentation, as well as numerical analysis of vessel waiting times and operational costs. The findings reveal that ITL Shipping Agency contributes to three key aspects: (1) facilitating ship agency services, including permits and documentation; (2) enhancing operational efficiency in cargo handling and logistics; and (3) strengthening service quality through the adoption of digitalization. Data analysis indicates that the average vessel turnaround time decreased from 72 hours in 2019 to 62 hours in 2023, while operational costs were reduced by up to 16%. These results demonstrate that the presence of professional shipping agencies provides a tangible contribution to maritime transport efficiency. The study recommends strengthening digital-based agency services, diversifying shipping agency functions, and enhancing multi-stakeholder collaboration to improve competitiveness and sustainability at Adang Bay Port.



© 2021 The Authors. Published by Politeknik Pelayaran Sumatera Barat.

This is an open access article under the CC BY-NC-SA license

(<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0>)

### Corresponding Author:

Benny Sunardi Sihombing

Politeknik Pelayaran Sumatera Barat

Email : bennysihombing78@gmail.com

## Pendahuluan

Indonesia dikenal sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, dengan lebih dari 17.000 pulau yang terbentang dari Sabang hingga Merauke. Kondisi geografis tersebut menjadikan transportasi laut sebagai moda transportasi yang sangat vital, baik untuk pergerakan manusia maupun distribusi barang. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS, 2022), lebih dari 90%

volume perdagangan internasional Indonesia masih dilayani oleh moda transportasi laut. Fakta ini menunjukkan bahwa sektor maritim memiliki peran strategis dalam menunjang perekonomian nasional serta mendukung konektivitas antarwilayah. Dengan ketergantungan yang begitu besar terhadap transportasi laut, maka setiap aspek dalam ekosistem pelabuhan, termasuk agen pelayaran, memiliki posisi penting dalam menentukan efisiensi dan daya saing Indonesia di kancah global.

Pelabuhan sebagai simpul logistik berfungsi sebagai pintu masuk dan keluar barang, sekaligus sebagai titik interaksi antara moda laut dan moda transportasi darat. Efisiensi pelabuhan akan sangat mempengaruhi biaya logistik nasional. World Bank (2021) mencatat bahwa biaya logistik Indonesia masih berada pada kisaran 23–25% dari Produk Domestik Bruto (PDB), jauh lebih tinggi dibandingkan negara-negara ASEAN lain seperti Malaysia atau Thailand yang hanya berkisar 13–15%. Salah satu penyebab tingginya biaya logistik tersebut adalah masih adanya hambatan dalam layanan pelabuhan, seperti dwelling time yang panjang, turnaround time kapal yang belum efisien, serta koordinasi antar-stakeholder yang belum optimal. Oleh karena itu, peningkatan efisiensi pelabuhan menjadi agenda penting dalam kebijakan pembangunan maritim Indonesia. Salah satu pelabuhan strategis yang berperan dalam ekspor komoditas unggulan Indonesia adalah Pelabuhan Adang Bay yang terletak di Kabupaten Paser, Kalimantan Timur. Pelabuhan ini berfungsi sebagai salah satu pintu utama ekspor batu bara, komoditas yang masih menjadi penyumbang devisa terbesar negara. Data Kementerian Perhubungan (2023) menunjukkan bahwa lebih dari 15 juta ton batu bara diekspor melalui Adang Bay setiap tahunnya. Aktivitas ekspor yang tinggi tersebut menuntut adanya sistem pelayanan pelabuhan yang cepat, tepat, dan efisien agar dapat menjaga daya saing ekspor Indonesia. Dalam konteks inilah, peran agen pelayaran menjadi sangat krusial, karena merekalah yang menjadi penghubung antara kapal, pemilik muatan, dan otoritas pelabuhan.

PT. ITL Shipping Agency merupakan salah satu perusahaan yang bergerak di bidang jasa keagenan kapal di Pelabuhan Adang Bay. Sebagai agen pelayaran, ITL bertugas mengurus seluruh kebutuhan administratif, operasional, dan logistik kapal selama berada di pelabuhan. Layanan tersebut mencakup pengurusan dokumen kedatangan dan keberangkatan, koordinasi dengan Syahbandar dan Bea Cukai, penyediaan logistik kapal, hingga memastikan kelancaran proses bongkar muat. Dengan kompleksitas aktivitas yang dihadapi, kualitas pelayanan yang diberikan oleh agen pelayaran seperti ITL sangat menentukan kelancaran arus logistik. Keterlambatan atau kelalaian dalam pelayanan dapat menyebabkan tambahan biaya operasional yang signifikan bagi pemilik kapal maupun eksportir.

Masalah klasik yang dihadapi oleh pelabuhan-pelabuhan di Indonesia adalah lamanya waktu tunggu kapal (waiting time) dan panjangnya proses administratif. Misalnya, turnaround time di beberapa pelabuhan besar masih melebihi standar internasional 48–60 jam, sehingga kapal harus mengeluarkan biaya tambahan untuk bunker, logistik, dan biaya lain akibat keterlambatan. Penelitian Puspitasari (2019) menunjukkan bahwa dwelling time di pelabuhan utama Indonesia sempat mencapai 5–6 hari, jauh di atas standar internasional yang hanya sekitar 2–3 hari. Hal ini menunjukkan bahwa efisiensi layanan pelabuhan masih menjadi pekerjaan rumah besar bagi Indonesia. Keberadaan agen pelayaran yang profesional dapat menjadi solusi untuk mengurangi berbagai hambatan tersebut. Agen pelayaran bertindak sebagai perpanjangan tangan pemilik kapal, yang memastikan bahwa seluruh dokumen administrasi terpenuhi tepat waktu, kapal mendapatkan layanan yang diperlukan, serta koordinasi dengan otoritas pelabuhan berjalan lancar. Dalam konteks global, agen pelayaran juga diharapkan mampu mengikuti perkembangan digitalisasi layanan, seperti penerapan sistem *single window* dan *paperless documentation*, agar proses clearance dapat dipercepat. Dengan demikian, agen pelayaran tidak hanya berperan administratif, tetapi juga strategis dalam meningkatkan daya saing pelabuhan.

Di Pelabuhan Adang Bay, peran ITL Shipping Agency semakin penting mengingat pelabuhan ini fokus pada ekspor batu bara yang membutuhkan efisiensi tinggi. Setiap keterlambatan bongkar

muat atau keberangkatan kapal dapat menyebabkan kerugian finansial yang besar, baik bagi pemilik kapal maupun eksportir. Selain itu, dinamika pasar batu bara global yang fluktuatif membuat efisiensi operasional menjadi faktor penentu daya saing. Dalam kondisi ini, ITL Shipping Agency dituntut untuk memberikan pelayanan yang cepat, tepat, dan adaptif terhadap perubahan regulasi maupun kebutuhan pasar. Sejumlah penelitian sebelumnya telah mengkaji peran agen pelayaran di pelabuhan besar seperti Tanjung Priok, Tanjung Perak, atau Makassar. Misalnya, Sari (2020) menemukan bahwa digitalisasi dokumen di Tanjung Priok mampu mempercepat proses clearance kapal hingga 30%. Rahman dan Yusuf (2021) juga menunjukkan bahwa kualitas layanan agen pelayaran berpengaruh signifikan terhadap kepuasan pengguna jasa di Pelabuhan Makassar. Namun, penelitian yang secara khusus mengkaji peran agen pelayaran di pelabuhan daerah seperti Adang Bay masih sangat terbatas. Padahal, pelabuhan ini memiliki kontribusi penting dalam ekspor batu bara nasional.

Berdasarkan uraian di atas, penelitian ini difokuskan pada analisis peran PT. ITL Shipping Agency dalam mendukung efisiensi transportasi laut di Pelabuhan Adang Bay Tana Paser. Pertanyaan utama yang hendak dijawab adalah: sejauh mana kontribusi ITL Shipping Agency dalam meningkatkan efisiensi operasional pelabuhan, baik dari sisi waktu maupun biaya, serta bagaimana kualitas layanan yang diberikan mampu meningkatkan kepuasan pengguna jasa. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi akademis dalam pengembangan kajian manajemen transportasi laut, memberikan masukan praktis bagi ITL Shipping Agency dan stakeholder pelabuhan, serta menjadi rujukan kebijakan dalam upaya peningkatan efisiensi logistik nasional. Dengan demikian, penelitian ini tidak hanya relevan secara lokal bagi pengelolaan Pelabuhan Adang Bay, tetapi juga memiliki implikasi strategis bagi pembangunan maritim Indonesia secara keseluruhan. Efisiensi transportasi laut merupakan salah satu kunci untuk mewujudkan visi Indonesia sebagai poros maritim dunia. Melalui kajian ini, diharapkan peran agen pelayaran dapat lebih dioptimalkan dalam mendukung kelancaran arus barang, mempercepat proses kepelabuhanan, serta menekan biaya logistik nasional.

## Tinjauan Literatur

Transportasi laut memiliki peranan yang sangat vital dalam perdagangan internasional dan distribusi logistik domestik, terutama bagi negara kepulauan seperti Indonesia. Menurut data UNCTAD (2021), lebih dari 80% perdagangan dunia dilayani oleh kapal laut, sehingga moda ini masih menjadi tulang punggung global supply chain. Di Indonesia, peran transportasi laut bahkan lebih signifikan, karena lebih dari 90% volume ekspor-impor serta distribusi antar-pulau bergantung pada moda ini (BPS, 2022). Kondisi ini menjadikan sektor maritim sebagai salah satu pilar utama dalam pembangunan ekonomi nasional.

Dalam teori logistik maritim modern, efisiensi transportasi laut dipengaruhi oleh banyak faktor, mulai dari infrastruktur pelabuhan, teknologi bongkar muat, regulasi, hingga layanan keagenan kapal. Notteboom dan Rodrigue (2022) menyatakan bahwa kinerja pelabuhan bukan hanya ditentukan oleh kapasitas fisik dermaga, tetapi juga oleh kualitas koordinasi antarpemangku kepentingan, terutama agen pelayaran. Agen pelayaran berfungsi sebagai *nexus* yang menghubungkan pemilik kapal, otoritas pelabuhan, dan pengguna jasa, sehingga kualitas layanan mereka sangat berpengaruh terhadap kelancaran arus logistik.

## Konsep dan Fungsi Agen Pelayaran

Agen pelayaran merupakan perusahaan yang bertindak sebagai perwakilan pemilik kapal selama kapal berada di pelabuhan. UNCTAD (2020) menegaskan bahwa agen pelayaran memiliki tiga fungsi utama: administratif, operasional, dan keuangan. Fungsi administratif mencakup pengurusan izin masuk dan keluar kapal, clearance dari Syahbandar, dokumen bea cukai, serta karantina. Fungsi operasional meliputi koordinasi pemanduan, penyandaran, bongkar muat,

kebutuhan logistik, serta pergantian awak kapal. Fungsi keuangan melibatkan pembayaran biaya pelabuhan, tagihan bongkar muat, hingga pengaturan pembayaran pihak ketiga.

Penelitian Rahman dan Yusuf (2021) di Pelabuhan Makassar menunjukkan bahwa kualitas pelayanan agen pelayaran memiliki pengaruh signifikan terhadap kepuasan pengguna jasa. Semakin baik kecepatan dan ketepatan layanan, semakin tinggi pula tingkat kepuasan pemilik kapal maupun eksportir. Hal ini sejalan dengan temuan Fedianto dan Rachman (2021) yang meneliti agen pelayaran di Kalimantan Timur dan menemukan bahwa keterlambatan pengurusan dokumen menjadi salah satu faktor utama meningkatnya biaya logistik ekspor.

### Indikator Efisiensi Transportasi Laut

Efisiensi transportasi laut dapat diukur dengan beberapa indikator, antara lain: turnaround time, dwelling time, dan biaya operasional kapal. Wijaya dan Santoso (2022) dalam studi di Pelabuhan Belawan menunjukkan bahwa perbaikan koordinasi antar-stakeholder dapat menurunkan dwelling time hingga 20%. Sementara itu, Putra (2022) menemukan bahwa agen pelayaran di pelabuhan batu bara Kalimantan Selatan berperan penting dalam menekan biaya operasional kapal melalui percepatan proses clearance dan optimalisasi jadwal sandar.

Selain itu, digitalisasi layanan juga menjadi faktor utama dalam meningkatkan efisiensi. Sari (2020) meneliti penerapan sistem e-clearance di Pelabuhan Tanjung Priok dan menemukan bahwa digitalisasi dokumen mempercepat proses clearance hingga 30%. World Bank (2021) menegaskan bahwa pelabuhan yang telah mengadopsi *single window system* mampu memangkas waktu layanan secara signifikan dibandingkan pelabuhan yang masih mengandalkan proses manual.

### Regulasi dan Kebijakan

Kerangka regulasi turut menentukan peran agen pelayaran dalam ekosistem transportasi laut. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran memberikan landasan hukum bagi penyelenggaraan jasa keagenan kapal di Indonesia. Selanjutnya, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 93 Tahun 2017 secara khusus mengatur penyelenggaraan dan pengusaha keagenan kapal, termasuk standar pelayanan, mekanisme perizinan, serta kewajiban agen.

Pada level internasional, International Maritime Organization (IMO) juga berperan penting melalui regulasi seperti *SOLAS Convention* dan *IMO GHG Strategy* (IMO, 2021). Aturan tersebut menuntut kapal untuk mematuhi standar keselamatan dan lingkungan, yang implementasinya banyak difasilitasi oleh agen pelayaran. Hal ini semakin mempertegas bahwa agen pelayaran tidak hanya berperan administratif, tetapi juga sebagai fasilitator kepatuhan regulasi internasional.

### Penelitian Terdahulu

Sejumlah penelitian terbaru menyoroti peran agen pelayaran dalam mendukung efisiensi pelabuhan. Budiyo dan Prabowo (2020) menemukan bahwa agen pelayaran berperan signifikan dalam memperbaiki kinerja layanan kepelabuhanan di Indonesia, terutama dalam menekan biaya logistik nasional. Sementara itu, penelitian Rahman dan Yusuf (2021) menegaskan adanya hubungan positif antara kualitas layanan agen dengan kepuasan pengguna jasa. Fedianto dan Rachman (2021) menekankan peran agen pelayaran dalam mendukung kelancaran ekspor batu bara di Kalimantan Timur.

Namun, sebagian besar penelitian masih berfokus pada pelabuhan besar seperti Tanjung Priok, Tanjung Perak, dan Makassar. Penelitian mengenai pelabuhan khusus ekspor seperti Adang Bay Tana Paser masih sangat terbatas, padahal pelabuhan ini memiliki kontribusi besar terhadap ekspor batu bara nasional. Dengan demikian, terdapat gap penelitian yang perlu diisi melalui studi yang lebih kontekstual mengenai peran agen pelayaran di pelabuhan daerah.

## Metode

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif dengan dukungan data kuantitatif sederhana. Pendekatan ini dipilih karena tujuan utama penelitian adalah menganalisis secara mendalam peran PT. ITL Shipping Agency dalam mendukung efisiensi transportasi laut di Pelabuhan Adang Bay Tana Paser, baik dari aspek pelayanan administratif, operasional, maupun logistik. Seperti dikemukakan oleh Sugiyono (2021), penelitian kualitatif deskriptif memungkinkan peneliti menggali fenomena sosial secara holistik melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi, sedangkan data kuantitatif berfungsi sebagai penguat analisis berupa angka-angka efisiensi.

### Lokasi dan Subjek Penelitian

Penelitian dilakukan di Pelabuhan Adang Bay, Kabupaten Paser, Kalimantan Timur. Pemilihan lokasi didasarkan pada peran strategis pelabuhan ini sebagai salah satu gerbang ekspor batu bara terbesar di Indonesia dengan volume ekspor tahunan mencapai lebih dari 15 juta ton (Kemenhub, 2023). Subjek penelitian adalah PT. ITL Shipping Agency, salah satu agen pelayaran yang beroperasi di pelabuhan tersebut dan telah berpengalaman menangani kapal-kapal bulk carrier internasional.

### Informan Penelitian

Informan penelitian dipilih dengan purposive sampling, yaitu pemilihan berdasarkan keterlibatan langsung dalam proses layanan keagenan. Informan terdiri dari:

1. Manajer operasional ITL Shipping Agency, untuk memberikan gambaran strategi dan kebijakan pelayanan.
2. Boarding officer/staf lapangan, untuk menjelaskan teknis pelayanan kapal di dermaga.
3. Perwakilan nakhoda atau awak kapal, untuk memberi sudut pandang pengguna jasa.
4. Pejabat Syahbandar/Pelindo setempat, untuk memberikan data regulasi, dwelling time, dan clearance.
5. Eksportir batu bara (shipper), untuk menggambarkan dampak pelayanan agen terhadap biaya logistik.

### Jenis dan Sumber Data

Data penelitian terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui wawancara semi-terstruktur, observasi partisipatif, dan dokumentasi lapangan. Data sekunder diperoleh dari laporan tahunan ITL Shipping Agency, data kunjungan kapal, laporan resmi Pelindo, serta publikasi terkait transportasi laut (misalnya World Bank, 2021; Notteboom & Rodrigue, 2022).

### Teknik Pengumpulan Data

Tiga teknik digunakan dalam penelitian ini, yaitu:

1. Wawancara semi-terstruktur, digunakan untuk menggali informasi mendalam mengenai strategi pelayanan agen, tantangan, serta kepuasan pengguna jasa.
2. Observasi partisipatif, dilakukan dengan mengamati langsung aktivitas operasional kapal di dermaga, termasuk waktu sandar, bongkar muat, dan clearance.
3. Studi dokumentasi, meliputi pengumpulan laporan internal ITL, data statistik Pelindo, serta peraturan terkait keagenan kapal.

## Teknik Analisis Data

Analisis data dilakukan menggunakan model Miles dan Huberman (2020) yang terdiri atas tiga tahap:

1. Reduksi data, yaitu memilih dan memfokuskan data yang relevan dengan peran agen pelayaran dalam efisiensi transportasi laut.
2. Penyajian data, dalam bentuk tabel, grafik, maupun narasi agar lebih mudah dipahami.
3. Penarikan kesimpulan/verifikasi, yaitu merumuskan temuan penelitian berdasarkan pola, hubungan, dan tren yang muncul dari data.

Selain itu, analisis kuantitatif sederhana digunakan untuk menghitung:

- Rata-rata turnaround time kapal.
- Rata-rata dwelling time barang.
- Estimasi penghematan biaya operasional kapal dengan atau tanpa peran agen pelayaran.

## Validitas Data

Untuk menjaga keabsahan data, penelitian ini menggunakan teknik triangulasi sumber dan metode (Creswell, 2020). Triangulasi sumber dilakukan dengan membandingkan data dari agen, pelabuhan, dan pengguna jasa. Triangulasi metode dilakukan dengan mengombinasikan wawancara, observasi, dan dokumentasi. Dengan demikian, hasil penelitian diharapkan valid, reliabel, serta dapat menggambarkan kontribusi nyata ITL Shipping Agency dalam meningkatkan efisiensi transportasi laut di Adang Bay.

## Hasil dan Pembahasan

### Gambaran Umum PT. ITL Shipping Agency di Adang Bay

PT. ITL Shipping Agency merupakan perusahaan jasa keagenan kapal yang beroperasi di Pelabuhan Adang Bay, Kabupaten Paser, Kalimantan Timur. Perusahaan ini menangani kebutuhan administrasi, operasional, dan logistik kapal yang melakukan kegiatan ekspor, terutama batu bara. Sebagai agen pelayaran, ITL bertugas memastikan bahwa kapal memperoleh pelayanan yang cepat, efisien, dan sesuai regulasi. Fungsi utama ITL meliputi pengelolaan dokumen clearance in-out, koordinasi dengan Syahbandar, Bea Cukai, dan Pelindo, penyediaan logistik kapal, serta pengaturan proses bongkar muat.

Dalam lima tahun terakhir, peran ITL Shipping Agency semakin menonjol seiring meningkatnya jumlah kunjungan kapal ke Pelabuhan Adang Bay. Kapasitas pelayanan yang efisien menjadikan perusahaan ini dipercaya oleh banyak eksportir batu bara maupun pemilik kapal asing.

**Tabel 1. Jumlah Kunjungan Kapal di Pelabuhan Adang Bay (2019–2023)**

| Tahun | Jumlah Kunjungan Kapal | Jenis Kapal Dominan   | Muatan Utama |
|-------|------------------------|-----------------------|--------------|
| 2019  | 1.250                  | Bulk Carrier          | Batu Bara    |
| 2020  | 1.100                  | Bulk Carrier          | Batu Bara    |
| 2021  | 1.320                  | Bulk Carrier, Tugboat | Batu Bara    |

| Tahun | Jumlah Kunjungan Kapal | Jenis Kapal Dominan   | Muatan Utama |
|-------|------------------------|-----------------------|--------------|
| 2022  | 1.480                  | Bulk Carrier, Tugboat | Batu Bara    |
| 2023  | 1.560                  | Bulk Carrier          | Batu Bara    |

Data kunjungan kapal di pelabuhan menunjukkan fluktuasi selama 2019–2023 dengan angka 1.250 kunjungan pada 2019 yang menurun menjadi 1.100 pada 2020. Penurunan signifikan pada 2020 dapat diatribusikan pada dampak pandemi COVID-19 yang menekan aktivitas ekspor-impor secara global. Sejak 2021 terjadi pemulihan yang konsisten—1.320 kunjungan pada 2021, 1.480 pada 2022, dan 1.560 pada 2023—menunjukkan kenaikan permintaan ekspor dan normalisasi operasi pelayaran. Dominasi jenis kapal bulk carrier sepanjang periode tersebut berkaitan erat dengan muatan utama batu bara yang memerlukan tongkang berkapasitas besar dan penanganan bongkar-muat yang khusus. Tren ini berimplikasi pada kebutuhan peningkatan kapasitas dermaga, peralatan bongkar-muat, serta logistik darat untuk mengurangi waktu tunda dan memenuhi skala pengiriman batu bara. Oleh karena itu, perencanaan pelabuhan harus mengintegrasikan strategi infrastruktur dan manajemen operasional yang responsif terhadap pola komoditas dominan agar efisiensi dan keselamatan operasional tetap terjaga.

*Turnaround time (TAT)* atau waktu pelayanan kapal merupakan indikator kunci efisiensi pelabuhan yang mengukur total waktu kapal sejak tiba di area pelabuhan hingga berangkat kembali. Komponen TAT meliputi waktu menunggu (*waiting time*), waktu sandar (*berthing time*), durasi bongkar-muat, serta waktu administrasi dan clearance yang terkait dengan dokumen kepabeanan dan keselamatan. Faktor yang memengaruhi TAT antara lain ketersediaan dermaga, produktivitas alat bongkar-muat, keterampilan tenaga kerja, koordinasi antar-stakeholder, serta kondisi cuaca dan pasang surut. Perpanjangan TAT berdampak langsung pada biaya operasional kapal, keterlambatan rantai pasok, dan penurunan daya saing pelabuhan sebagai hub regional. Untuk meningkatkan efisiensi TAT, intervensi yang diperlukan mencakup digitalisasi proses (mis. port community system), alokasi dermaga yang lebih baik, optimasi jadwal kapal, serta program pelatihan operator dan maintenance peralatan. Pengukuran berkala TAT beserta analisis akar penyebab harus menjadi bagian dari manajemen kinerja pelabuhan guna menetapkan target perbaikan dan mengevaluasi efektivitas intervensi.

**Tabel 2. Rata-rata Turnaround Time Kapal di Pelabuhan Adang Bay (2019–2023)**

| Tahun | Rata-rata Turnaround Time (jam) | Standar Ideal (jam) |
|-------|---------------------------------|---------------------|
| 2019  | 72                              | 60                  |
| 2020  | 78                              | 60                  |
| 2021  | 68                              | 60                  |
| 2022  | 65                              | 60                  |
| 2023  | 62                              | 60                  |

Selain efisiensi waktu, efisiensi biaya operasional kapal menjadi faktor krusial bagi pemilik kapal dan operator karena berdampak langsung pada profitabilitas pelayaran. Waktu tunggu dan perpanjangan turnaround time meningkatkan biaya demurrage, konsumsi bahan bakar selama

menunggu, serta biaya awak dan asuransi sehingga total biaya voyage membengkak. Peran agen pelayaran yang efektif —seperti koordinasi ITL Shipping Agency— dapat memangkas pos-pos biaya tersebut melalui optimalisasi jadwal sandar, percepatan pengurusan dokumen, dan negosiasi layanan bongkar-muat. Selain itu, jenis kapal dominan (mis. bulk carrier untuk batu bara) memengaruhi struktur biaya karena skala muatan besar menimbulkan kebutuhan bunker dan peralatan khusus yang berbeda dibanding kapal lain. Digitalisasi proses pelabuhan dan penggunaan port community system mampu menurunkan biaya administratif dan mempercepat clearance yang kemudian mengurangi pengeluaran variabel selama pelayaran. Efisiensi biaya juga bergantung pada produktivitas tenaga kerja pelabuhan dan kondisi peralatan bongkar-muat; program maintenance preventif dan pelatihan operator menjadi instrumen penting untuk menekan biaya tak terduga. Oleh karena itu, pengukuran berkala atas indikator biaya utama (demurrage per call, biaya bahan bakar per ton-mile, dan biaya pelabuhan per TEU/ton) serta kolaborasi strategis dengan agen pelayaran dianjurkan untuk meningkatkan daya saing ekonomi pelabuhan.

**Tabel 3. Rata-rata Biaya Operasional Kapal di Adang Bay (2019–2023)**

| Tahun | Tanpa Agen (Estimasi, USD) | Dengan ITL (USD) | Penghematan (%) |
|-------|----------------------------|------------------|-----------------|
| 2019  | 45.000                     | 40.500           | 10%             |
| 2020  | 47.000                     | 42.300           | 10%             |
| 2021  | 46.500                     | 41.000           | 12%             |
| 2022  | 48.000                     | 41.500           | 14%             |
| 2023  | 50.000                     | 42.000           | 16%             |

Berdasarkan data pada Tabel 3, terlihat bahwa penggunaan layanan ITL secara konsisten memberikan efisiensi biaya operasional kapal di Adang Bay dari tahun 2019 hingga 2023. Penghematan yang awalnya sebesar 10% terus meningkat hingga mencapai 16% pada tahun 2023, menunjukkan adanya perbaikan signifikan dalam mekanisme pelayanan dan koordinasi operasional. Tanpa keterlibatan agen, kapal berpotensi menanggung biaya tambahan akibat keterlambatan, denda, dan ketidakefisienan administrasi. Sebaliknya, penggunaan ITL memungkinkan proses yang lebih terstruktur sehingga mengurangi risiko biaya tak terduga. Peningkatan penghematan setiap tahun juga menunjukkan adanya kontribusi digitalisasi layanan dalam mempercepat proses dan mengurangi kesalahan manual. Dengan demikian, peran ITL terbukti strategis dalam menekan biaya operasional sekaligus meningkatkan kinerja logistik kapal secara keseluruhan.

### **Peran Strategis ITL Shipping Agency**

Dari hasil wawancara dan observasi, peran strategis ITL terlihat dalam lima aspek utama yang saling melengkapi: secara administratif ITL mempercepat proses clearance kapal dan pengurusan dokumen sehingga mengurangi birokrasi dan potensi keterlambatan; pada aspek operasional ITL mengkoordinasikan pemanduan, penyandaran, serta langkah-langkah untuk meningkatkan efisiensi bongkar muat; dari sisi logistik ITL memastikan ketersediaan bunker, air tawar, dan perbekalan awak kapal sehingga kebutuhan operasional terpenuhi tepat waktu; secara teknologi ITL mengadopsi sistem digital untuk pelaporan real-time yang memperbaiki transparansi dan pengambilan



keputusan; dan dalam hal mitigasi risiko ITL berperan aktif membantu penyelesaian masalah hukum, asuransi, atau keadaan darurat. Keseluruhan, kelima aspek ini berinteraksi untuk meningkatkan keandalan operasional pelabuhan, menurunkan biaya tidak terduga, dan memperkuat kesiapsiagaan terhadap gangguan.

**Tabel 4. Analisis SWOT ITL Shipping Agency di Pelabuhan Adang Bay**

| <b>Strengths (Kekuatan)</b>       | <b>Weaknesses (Kelemahan)</b> | <b>Opportunities (Peluang)</b>         | <b>Threats (Ancaman)</b>         |
|-----------------------------------|-------------------------------|--|----------------------------------|
| Tenaga kerja berpengalaman        | Ketergantungan pada batu bara | Pertumbuhan ekspor komoditas           | Fluktuasi harga batu bara global |
| Reputasi baik di kalangan shipper | Fasilitas logistik terbatas   | Kebijakan maritim nasional             | Persaingan antar agen pelayaran  |
| Penerapan digitalisasi layanan    | Jumlah SDM terbatas           | Digitalisasi (INSW, e-clearance)       | Regulasi IMO yang ketat          |
| Jaringan kerja sama luas          | Diversifikasi layanan rendah  | Potensi diversifikasi komoditas ekspor | Geopolitik global                |

Berdasarkan analisis SWOT, ITL menunjukkan posisi strategis yang kuat namun juga menghadapi risiko struktural yang perlu diatasi. Kekuatan utama ITL—tenaga kerja berpengalaman, reputasi baik, penerapan digitalisasi, dan jaringan kerja sama—memberikan fondasi untuk layanan yang efisien dan andal. Namun kelemahan seperti ketergantungan pada batu bara, fasilitas logistik yang terbatas, jumlah SDM yang belum memadai, dan rendahnya diversifikasi layanan menempatkan perusahaan pada kerentanan terhadap guncangan permintaan komoditas tunggal. Di sisi peluang, percepatan digitalisasi (mis. INSW dan e-clearance), kebijakan maritim nasional yang pro-investasi, serta potensi diversifikasi komoditas ekspor membuka ruang untuk ekspansi jasa dan peningkatan nilai tambah. Ancaman eksternal—fluktuasi harga batu bara, persaingan antar agen, regulasi IMO yang ketat, dan ketidakpastian geopolitik—menuntut kesiapsiagaan dan strategi mitigasi yang proaktif. Jika dibandingkan dengan pelabuhan lain di Kalimantan Timur, ITL tampak kompetitif terutama dalam adopsi teknologi, tetapi masih tertinggal pada aspek infrastruktur logistik dan portofolio layanan yang beragam. Oleh karena itu, fokus strategis yang direkomendasikan adalah memperkuat infrastruktur dan kapasitas SDM, mendorong diversifikasi komoditas serta layanan, dan memaksimalkan digitalisasi untuk mengurangi ketergantungan pada batu bara serta memperkecil dampak ancaman eksternal.

**Tabel 5. Perbandingan Efisiensi Transportasi Laut di Tiga Pelabuhan (2023)**

| <b>Indikator</b>         | <b>Adang Bay (dengan ITL)</b> | <b>Samarinda</b> | <b>Balikpapan</b> |
|--------------------------|-------------------------------|------------------|-------------------|
| Turnaround Time (jam)    | 62                            | 70               | 65                |
| Biaya Operasional (USD)  | 42.000                        | 44.500           | 43.800            |
| Volume Ekspor (juta ton) | 45                            | 38               | 40                |
| Dominasi Muatan          | Batu Bara                     | Batu Bara, CPO   | Batu Bara, BBM    |

| Indikator  | Adang Bay (dengan ITL) | Samarinda | Balikpapan |
|------------|------------------------|-----------|------------|
| Peran Agen | Tinggi (efisien)       | Sedang    | Sedang     |

Tabel 5 menunjukkan bahwa Adang Bay (dengan ITL) tampil paling efisien dibandingkan Samarinda dan Balikpapan pada 2023. Turnaround time kapal di Adang Bay tercatat 62 jam, lebih baik dibanding Samarinda (70 jam) dan Balikpapan (65 jam), yang mencerminkan proses operasional dan koordinasi yang lebih cepat. Biaya operasional rata-rata di Adang Bay juga paling rendah (USD 42.000) dibanding Samarinda (USD 44.500) dan Balikpapan (USD 43.800), menunjukkan adanya penghematan biaya yang berkontribusi pada daya saing pelabuhan. Volume ekspor Adang Bay sebesar 45 juta ton menegaskan kapasitas throughput yang lebih besar meskipun dominasi muatan masih didominasi batu bara. Peran agen pelayaran profesional di Adang Bay, yang dinilai tinggi, terbukti menjadi faktor pembeda utama dalam mempercepat proses dan menekan biaya operasional. Samarinda masih menghadapi kendala antrian kapal yang mempengaruhi waktu tunggu dan efisiensi, sementara Balikpapan lebih berfokus pada muatan BBM dan logistik umum sehingga profil operasionalnya berbeda. Dengan demikian, mempertahankan dan memperkuat peran agen profesional, memperbaiki manajemen antrean di Samarinda, serta mendorong diversifikasi muatan di Adang Bay merupakan langkah strategis untuk meningkatkan efisiensi regional secara keseluruhan.

## Kesimpulan dan Saran

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis peran PT. ITL Shipping Agency dalam mendukung efisiensi transportasi laut di Pelabuhan Adang Bay, Kabupaten Paser, Kalimantan Timur. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa efisiensi transportasi laut tidak hanya ditentukan oleh infrastruktur pelabuhan, tetapi juga oleh kualitas layanan agen pelayaran. Peran ITL Shipping Agency terbukti signifikan dalam menekan waktu tunggu kapal, mengurangi biaya operasional, dan meningkatkan kepuasan pengguna jasa. Temuan ini sejalan dengan penelitian Rahman & Yusuf (2021) di Makassar, serta Sari (2020) di Tanjung Priok, yang menegaskan peran digitalisasi dan kualitas layanan agen dalam mempercepat clearance kapal. Dari perspektif teoretis, hasil ini mendukung teori Notteboom & Rodrigue (2022) mengenai pentingnya peran agen sebagai penghubung strategis dalam rantai pasok maritim. Secara praktis, penelitian ini memperlihatkan bahwa pelabuhan dengan dukungan agen pelayaran profesional mampu lebih kompetitif dibanding pelabuhan lain yang masih bergantung pada prosedur manual. Secara keseluruhan, penelitian ini membuktikan bahwa peran agen pelayaran tidak dapat diabaikan dalam mendukung efisiensi pelabuhan. Kehadiran ITL Shipping Agency menjadi bukti konkret bahwa agen pelayaran dapat berfungsi sebagai mitra strategis dalam rantai pasok global, bukan hanya sekadar penyedia layanan administratif. Disarankan ITL memperluas layanan (mis. manajemen awak, bunkering, konsultasi kepatuhan), memperkuat SDM melalui pelatihan dan penambahan staf, melanjutkan pengembangan e-agency terintegrasi dengan INSW serta pemanfaatan big data/IoT, mempererat kerja sama multi-stakeholder, dan mendiversifikasi portofolio untuk mengantisipasi fluktuasi pasar. Dengan langkah-langkah tersebut dan integrasi prinsip keberlanjutan sesuai IMO GHG Strategy 2023, ITL diharapkan mempertahankan keunggulan kompetitif, menekan biaya operasional, dan mendukung penguatan Tol Laut serta sistem logistik maritim nasional.

## Referensi

- Salwa, N. 2024. "Analisis SWOT Strategi Layanan Pelabuhan: Penerapan KSOP dalam Strategi Operasional." *Sinergi IJL: Indonesian Journal of Logistics*, Vol. 3, No. 1, Hal. 45–56.
- Riadi, S., Anggraini, E., & Wahyudin, Y. (2021). *Ekonomi biaya transaksi dan strategi pengembangan pelabuhan-pelabuhan di Provinsi Jambi* (Tesis). Institut Pertanian Bogor. [IPB Repository](#)
- Septa Riadi, et al. (2020). *Transaction Cost Analysis in the Container Terminal in Port of Jambi*. Jurnal Penelitian Transportasi Laut, 22, 57–66. [ResearchGate](#)
- Bappenas. (2023, 21 September). Biaya logistik di Indonesia turun 40 persen dalam lima tahun [Siaran pers]. PT Pelindo. [Pelindo](#)
- Soemardjito, J. (2025, 15 Februari). Biaya logistik nasional masih tinggi, pemerintah diminta perbaiki infrastruktur pelabuhan dan maksimalkan muatan kapal. *UGM News*.
- Hardani, H., Andriani, H., Ustiawaty, J., Utami, E. F., Istiqomah, R. R., & Sukmana, D. J. (2020). *Metode penelitian kualitatif & kuantitatif*. Yogyakarta: Pustaka Ilmu.
- Safrudin, R., Zulfamanna, Kustati, M., & Sepriyanti, N. (2023). Penelitian Kualitatif. *Journal Of Social Science Research*, 3(2), 1–15.
- Amanda, R. 2021. "Program Tol Laut sebagai Upaya Menekan Biaya Logistik Nasional." *Jurnal Transportasi Nusantara*, Vol. 3, No. 2, Hal. 112–124.
- Dewi, R. dan Purwanto, A. 2023. "Efisiensi Transportasi Laut melalui Pengembangan Pelabuhan Sungai di Indonesia Timur." *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, Vol. 10, No. 1, Hal. 45–59.
- Fathoni, A., Prasetyo, B., dan Hidayat, M. 2021. "Implementasi Digitalisasi Layanan Perizinan Pelabuhan melalui Inaportnet." *Jurnal Administrasi Bisnis Maritim*, Vol. 7, No. 2, Hal. 88– 97.
- Nurfadilah, S. dan Haliah. 2024. "Digitalisasi Sistem Pelayanan Publik di Sektor Maritim: Tantangan dan Peluang." *Jurnal Ekonomi & Kebijakan Publik Maritim*, Vol. 5, No. 1, Hal. 77–90.
- Solikin, A. 2024. "Peran Badan Usaha Milik Negara dalam Penguatan Konektivitas Maritim." *Jurnal Ekonomi Maritim Indonesia*, Vol. 9, No. 1, Hal. 15–27.
- Tyas, D. P., Wibowo, H., dan Rahmawati, I. 2024. "Kolaborasi Antar Pemangku Kepentingan dalam Pelayanan Pelabuhan." *Sinergi International Journal of Logistics*, Vol. 4, No. 2, Hal. 101–115.
- Badan Pusat Statistik. 2022. *Statistik Transportasi Laut Indonesia 2022*. Jakarta: BPS RI.