

SKRIPSI
ANALISIS SISTEM INAPORTNET TERHADAP WAKTU
TUNGGU PANDU DAN WAKTU TUNGGU SANDAR PADA
PT. ORELA BAHARI MANDIRI JAKARTA



SANDI NOPRIANSYA
NIT. 18.43.099
KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2022

**ANALISIS SISTEM INAPORTNET TERHADAP WAKTU
TUNGGU PANDU DAN WAKTU TUNGGU SANDAR PADA
PT. ORELA BAHARI MANDIRI JAKARTA**

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program
Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi
Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Disusun dan Diajukan Oleh

SANDI NOPRIANSYA

NIT : 18.43.099

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2022**

SKRIPSI

**ANALISIS SISTEM INAPORTNET TERHADAP WAKTU
TUNGGU PANDU DAN WAKTU TUNGGU SANDAR PADA
PT. ORELA BAHARI MANDIRI JAKARTA**

Disusun dan Diajukan Oleh

SANDI NOPRIANSYA

NIT. 18.43.099

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

Pada Tanggal, 2022

Menyetujui,

Pembimbing I

Sitti Syamsiah, S.Si.T., M.A.P.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19770322 200212 2 002

Pembimbing II

Rosliawati A. Kosman, S.E., M.M.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19761023 199803 2 001

Mengetahui :

a.n Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

Pembantu Direktur I

Capt. Hadi Setiawan, M.T., M.Mar

Pembina (IV/a)

NIP. 19751224 199808 1 001

Ketua Program Studi KALK

Jumriani, S.E., M.Adm., S.D.A

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 197312012 199803 2 008

PRAKATA

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan yang Maha Kuasa atas limpahan kasih dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi. Skripsi ini dibuat sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan program diploma IV program studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan pada Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Dengan judul skripsi “**Analisis Sistem *Inaportnet* Terhadap Waktu Tunggu Pandu dan Waktu Tunggu Sandar pada PT. Orela Bahari Mandiri Jakarta**”.

Pada penyusunan skripsi ini tidak semata-mata hasil kerja penulis sendiri, melainkan juga berkat bimbingan, arahan dan dorongan dari pihak-pihak yang telah membantu, baik secara materi maupun secara non materi. Dalam kesempatan ini perkenankan penulis untuk mengucapkan banyak terima kasih serta penghargaan yang setinggi-tingginya kepada orang-orang yang telah membantu penulis secara langsung maupun tidak langsung, kepada yang terhormat :

1. Bapak Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
2. Bapak Capt. Hadi Setiawan, MT., M. Mar., Selaku Pembantu Direktur I Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
3. Ibu Jumriani, S.E., M.Adm,S.D.A selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK);
4. Ibu Sitti Syamsiah, S.Si.T., M.A.P. selaku Pembimbing I;
5. Ibu Rosliawati A. Kosman, S.E., M.M. selaku Pembimbing II;
6. Seluruh staff Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK);
7. Seluruh dosen pengajar dan pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;

8. Bapak Alberth Aritonang dan Capt. Eko Aprianto selaku Komisaris PT. Orela Bahari;
9. Bapak Dharma Kala'tiku selaku Direktur PT. Orela Bahari Mandiri;
10. Bapak Ahyar selaku Kepala Operasional PT. Orela Bahari Mandiri;
11. Pimpinan dan seluruh karyawan/i PT. Orela Bahari Mandiri Jakarta, yang berkenan mendukung penulis selama melaksanakan praktek darat;
12. Orang tua tercinta Herliyansa dan Susmiati, Lydia Selviani Dan Muhammad Zaki Periansyah adik-adik penulis, serta keluarga penulis yang selalu mendukung dalam doa, semangat, motivasi, materi, dan kasih sayangnya sepanjang waktu;
13. Taruna/i angkatan XXXIX program studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK) dan Mess Keluarga Sumatera yang selalu memberikan dukungan dan bantuan dalam penulisan skripsi ini;
14. Dan semua pihak yang membantu penulis sehingga penulisan skripsi ini dapat terselesaikan;

Akhir kata, penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi diri pribadi penulis maupun yang membacanya sebagai tambahan pengetahuan.

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya : SANDI NOPRIANSYA
Nomor Induk Taruna : 18.43.099
Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan
Kepelabuhanan

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

**ANALISIS SISTEM INAPORTNET TERHADAP WAKTU TUNGGU
PANDU DAN WAKTU TUNGGU SANDAR PADA PT. ORELA BAHARI
MANDIRI JAKARTA**

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri.

Jika pernyataan diatas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 15 Juni 2022



SANDI NOPRIANSYA
NIT : 18.43.099

ABSTRAK

SANDI NOPRIANSYA, *Analisis Sistem Inaportnet Terhadap Waktu Tunggu Pandu dan Waktu tunggu Sandar pada PT. Orela Bahari Mandiri Jakarta* (Dibimbing oleh Sitti Syamsiah dan Rosliawati A. Kosman).

Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi waktu tunggu pandu dan waktu tunggu sandar pada PT. Orela Bahari Mandiri Jakarta.

Penelitian ini dilaksanakan di PT. Orela Bahari Mandiri Jakarta. Sumber data yang diperoleh adalah data primer yang langsung dari tempat penelitian dengan cara observasi, wawancara langsung dengan petugas atau karyawan dan literatur-literatur yang berkaitan dengan judul skripsi.

Berdasarkan hasil penelitian, terjadinya waktu tunggu pandu dan waktu tunggu sandar pada PT. Orela Bahari Mandiri disebabkan karena beberapa faktor antara lain, ketika sistem *Inaportnet* eror, sewaktu mengajukan permohonan pandu oleh agen pelayaran tidak terhubung dan disetujui oleh Pelindo II untuk pelayanan kapal, maka menyebabkan *unacces* data dan informasi, perkiraan waktu bongkar/muat yang tidak sesuai, serta adanya cuaca yang buruk dan tidak mendukung.

Kata Kunci : Sistem, Inaportnet, Waktu Tunggu Pandu dan Waktu Tunggu Sandar

ABSTRACT

SANDI NOPRIANSYA, *The Analysis of the Inaportnet System toward the waiting time fot pilot and waiting time for berth at PT. Orela Bahari Mandiri Jakarta* (Guided by Sitti Syamsiah and Rosliawati A. Kosman).

The purpose of this study was to determine the factors that affect the waiting time for pilot and waiting time for berth PT. Orela Bahari Mandiri Jakarta.

This research was conducted at PT. Orela Bahari Mandiri Jakarta. The sources of data obtained were primary data directly from the study site by observing, direct interviews with officers or employees and literatures relating to the title of the thesis.

Based on the results of the study, waiting time for pilot and waiting time for berth at PT. Orela Bahari Mandiri were caused by several factors, when the Inaportnet system error, when applying for a waiting time for pilot by a shipping agent it is not connected and approved by Pelindo II for ship services, it causes data and information access, incorrect discharge/ loading time estimates, bad weather and not support.

Keywords: System, Inaportnet, Waiting Time for Pilot and Waiting time for Berth

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGAJUAN	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
PRAKATA	ii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	iii
ABSTRAK	iv
ABSTRACT	v
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL	ix
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pengertian Analisis	7
B. Pengertian Sistem	7
C. Pengertian <i>Inaportnet</i>	8
D. Manfaat <i>Inaportnet</i>	10
E. Waktu Tunggu Kapal	13
F. Pemanduan	18
G. Kerangka Pikir	21
H. Hipotesis	22

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian	23
B. Definisi Operasional Variabel Penelitian	23
C. Populasi Dan Sampel Penelitian	23
D. Metode Pengumpulan Data	24
E. Jenis dan Sumber Data	25
F. Metode Analisis	25

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Perusahaan	26
B. Struktur Organisasi Perusahaan	27
C. Alur Pengajuan Pelayanan Kapal <i>Inaportnet</i>	28
D. Gambaran Pelayanan Sebelum Ditetapkan <i>Inaportnet</i>	36
E. Hasil Penelitian Dan Pembahasan	37

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan	44
B. Saran	44

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR GAMBAR

	HALAMAN
1. Gambar 2.1 Identifikasi Aktivitas Di Pelabuhan	15
2. Gambar 4.2 Alur Pelayanan Kapal Masuk	29
3. Gambar 4.3 Alur Pelayanan Kapal Shifting	30
4. Gambar 4.4 Alur Pelayanan Kapal Shifting Tambatan Kegiatan Sandar Ulang	30
5. Gambar 4.5 Alur Pelayanan Kapal Keluar	31
6. Gambar 4.6 Sebelum dan Sesudah <i>INAPORTNET</i>	36
7. Gambar 4.7 Waktu Tunggu Pandu Kapal MV. Wu Yi Shan	43
8. Gambar 4.8 Waktu Tunggu Sandar Kapal MV. Xin Da Qiang	43

DAFTAR TABEL

	HALAMAN
Tabel 2.1 Kerangka pikir	21
Tabel 4.2 Data kunjungan Kapal selama Bulan Juli-Agustus 2021	41

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pada industri transportasi tepatnya di transportasi laut, penggunaan teknologi informasi digunakan untuk memonitoring kerja operasional, distribusi, laporan, dan sebagainya. Salah satu penggunaan teknologi informasi yang digunakan oleh PT. Pelabuhan Indonesia yaitu *Inaportnet*. *Inaportnet* merupakan portal elektronik yang terbuka dan netral guna memfasilitas pertukaran data dan informasi layanan kepelabuhanan secara tepat, aman, netral, dan mudah terintegrasi dengan pemerintah terkait badan usaha pelabuhan, dan pelaku industri.

Hal ini yang mendorong perusahaan pelayaran untuk membuka agen perusahaan pelayaran baru setiap pelabuhan di Indonesia, untuk memudahkan perusahaan pelayaran dalam menangani pengurusan dokumen-dokumen dan keperluan lainnya pada saat kapal masuk maupun keluar dari pelabuhan tersebut, apabila lokasinya jauh dari kantor pusat. Apabila suatu kapal berlabuh di suatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai keperluan yang harus di penuhi.

Pengguna *Inaportnet* adalah instansi pemerintah dan badan usaha pelabuhan serta pelaku industri logistik di Indonesia yang memanfaatkan jasa kepelabuhanan seperti; *shipping lines/ agents, freight forwarder, CFS (Container Freight Station), custom brokerage/ ppjk, importir dan eksportir, depo container, warehouse, dan inland transportation*.

Inaportnet dikembangkan secara bertahap baik dari jangkauan maupun jenis layanannya. Pada tahun 2013, Layanan dimulai dari pelabuhan Tanjung Priok dengan layanan meliputi: layanan izin kapal,

layanan pengeluaran dan penerimaan *container*, layanan manifest domestik dan pembayarana secara elektronik.

Performansi logistik Indonesia saat ini menjadi perhatian serius pemerintah dan swasta. Hal ini sering diukur dari beberapa tolok ukur secara statistik seperti *dwelling time*, kontribusi biaya logistik atas GDP dan *Logistic Performance Index* (LPI). Salah satu upaya yang dianggap mampu secara tepat dan murah untuk meningkatkan performansi logistik Indonesia adalah membenahan disisi soft infrastruktur yaitu penyediaan platform IT bagi komunitas logistik untuk bertukar data dan informasi secara terintegrasi. Inilah yang juga dilakukan oleh negara-negara yang maju proses logistiknya. Inaportnet bukan merupakan ide baru, malah satu wujudnya yang sudah berjalan dan sering disebut adalah INSW (*Indonesian Nation Single Window*) yang memiliki dua pilar yaitu Tradernet dan *Portnet*. Jadi, *Inaportnet* ini adalah salah satu protal INSW sebagai bagian dari upaya mewujudkan sistem logistik nasional yang berdaya saing global.

Penerapan *Inaportnet* merupakan salah satu program *Quick win* yang harus didukung bersama penerapannya dipelabuhan-pelabuhan di Indonesia yang ditunjuk dan tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 157/2015. Beberapa sistem pendukung pelaksanaan *Inaportnet* yang sudah berjalan yaitu sistem informasi lalu lintas dan angkutan laut (SIMLALA), sistem kapal *online*. Aplikasi sertifikasi pelaut, sistem informasi kepelabuhanan, dan sistem yang ada pada pelindo.

Sebagai teknologi informasi, *Inaportnet* merupakan sistem informasi layanan tunggal secara elektronik berbasis internet untuk menintegrasikan sistem informasi kepelabuhanan yang standar dalam melayani kapal dan arang dari seluruh instansi terkait atau pemangku kepentingan di pelabuhan, termasuk system Pelindo. Sistem *Inaportnet* telah di terapkan di enam belas pelabuhan. Pelabuhan yang menerapkan sistem tersebut, yakni Pelabuhan Belawan, Tanjung

Priok, Tanjung Perak, Soekarno Hatta Makassar, Bitung, Tanjung Emas, sorong, panjang, Gresik, Banten, Ambon, Banjarmasin, Teluk Bayur, Palembang, Pontianak, Balikpapan

PT. Orela Bahari Mandiri merupakan sebuah perusahaan pelayaran yang bergerak dalam pelayaran Jasa Kegenan Kapal.

Berdasarkan uraian-uraian diatas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “**Analisis Sistem *Inaportnet* Terhadap Waktu Tunggu Pandu Dan Waktu Tunggu Sandar Pada PT. Orela Bahari Mandiri Jakarta**”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah faktor yang mempengaruhi waktu tunggu pandu dan waktu tunggu sandar pada PT. Orela Bahari Mandiri Jakarta?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam penulisan skripsi ini yaitu untuk mengetahui faktor terjadinya waktu tunggu pandu dan waktu tunggu sandar pada PT. Orela Bahari Mandiri Jakarta.

D. Manfaat Penelitian

Ada beberapa manfaat yang diharapkan dari kegiatan penelitian ini, baik secara praktis maupun secara teoritis. Adapun manfaat yang dapat kita peroleh dari hasil penelitian ini adalah:

1. Secara Praktis

Sebagai bahan masukan bagi perusahaan dalam memaksimalkan kegiatan operasional dengan penggunaan *Inaportnet*, serta sebagai saran dalam pengambilan keputusan perusahaan.

2. Secara Teoritis

Secara teoritis dapat Menambah ilmu pengetahuan bagi para pembaca khususnya taruna/i PIP Makassar tentang Analisis sistem *Inaportnet* terhadap waktu tunggu pandu dan waktu tunggu sandar pada PT. Orela Bahari Mandiri Jakarta.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Analisis

Analisis atau analisa berasal dari kata Yunani kuno “analisis” yang berarti melepaskan. Analisis terbentuk dari dua suku kata, yaitu ana yang berarti kembali, dan lysis yang berarti melepas, jika di gabungkan maka artinya adalah melepas kembali atau menguraikan. Kata analisis ini di serap kedalam bahasa Inggris menjadi “analysis”, yang kemudian juga di serap juga ke dalam bahasa Indonesia menjadi “analisis”. Analisis adalah sebagai kemampuan memecahkan atau menguraikan suatu materi atau informasi menjadi komponen-komponen yang lebih kecil sehingga lebih mudah dipahami. Yaitu usaha dalam mengamati sesuatu secara mendetail dengan cara menguraikan komponen pembentuknya atau menyusun sebuah komponen untuk kemudian dikaji lebih mendalam.

B. Pengertian Sistem

Secara umum, pengertian sistem adalah suatu kesatuan, baik obyek nyata atau abstrak yang terdiri dari berbagai komponen atau unsur yang saling berkaitan, saling tergantung, saling mendukung, dan secara keseluruhan bersatu dalam satu kesatuan untuk mencapai tujuan tertentu secara efektif dan efisien. Secara etimologis, istilah “sistem” berasal dari bahasa Latin (*systema*) dan bahasa Yunani (*systema*) yang sering dipakai untuk memudahkan dalam menggambarkan interaksi di dalam suatu entitas.

Istilah “sistem” sering digunakan dalam berbagai bidang, sehingga maknanya akan berbeda-beda sesuai dengan bidang yang dibahas. Namun, secara umum kata “sistem” mengacu pada sekumpulan benda yang saling memiliki keterkaitan satu sama lainnya.

Menurut Jerry FitzGerald, pengertian sistem adalah suatu jaringan kerja daripada prosedur-prosedur yang saling berkaitan, berkumpul secara bersama-sama agar dapat menjalankan suatu kegiatan atau mencapai tujuan tertentu. Pengertian Sistem Menurut Murdick, R.G, (1991 : 27) Suatu sistem adalah seperangkat elemen yang membentuk kumpulan atau *procedure-prosedure*/bagan-bagan pengolahan yang mencari suatu tujuan bagian atau tujuan bersama dengan mengoperasikan data dan/atau barang pada waktu rujukan tertentu untuk menghasilkan informasi dan/atau energi dan/atau barang. Sebuah sistem secara umum adalah terdiri dari masukan, pengolahan, dan keluaran yang terdiri dari bagian-bagian yang selalu terkait dan beroperasi bersama-sama untuk mencapai suatu tujuan. Suatu sistem dapat terdiri dari sistem–sistem bagian (*subsystems*) dimana masing–masing subsistem dapat terdiri dari subsistem–subsistem yang lebih kecil lagi atau komponen–komponen, yang saling berhubungan dan berinteraksi membentuk suatu kesatuan yang terpadu atau terintegrasi (*integrated*) sehingga tujuan atau sasaran sistem tersebut dapat tercapai.

C. Pengertian *Inaportnet*

Pada dasarnya *Inaportnet* merupakan sistem yang berbasis jaringan *internet/Web Service* terkait dalam pelayanan kedatangan maupun keberangkatan kapal serta kegiatan bongkar muatnya. Sistem yang dibuat agar pengguna jasa (Perusahaan Pelayaran maupun Perusahaan Bongkar Muat) dalam melakukan permohonan pelayanan atau yang sering kita dengar di dunia pelayaran *clearance in* dan *clearance out* untuk melakukan kegiatan kedatangan dan keberangkatan kapal maupun terkait Rencana Kegiatan Bongkar Muat untuk muatan di kapal tidak harus datang ke instansi pemerintah untuk melakukan *clearance*, atau dengan kata lain meminimalisir pengguna jasa bertatap muka dengan petugas pemerintah yang berwenang.

Demikian juga telah ditetapkan *User Management Policy*, yang memberikan Hak Akses (berupa User-ID dan *Password* untuk koneksi ke Portal INSW) dan menetapkan *System Administrator* di masing-masing User (di setiap GA dan di Importir); Dalam rangka pelaksanaan pengembangan sistem NSW, Tim NSW telah melakukan integrasi awal Sistem Kepelabuhanan (*InaPortNet*) kedalam Portal INSW, dengan menjadikan URL *InaPortNet (Port-System)* sebagai sub-domain dari Portal INSW: URL di <http://inaportnet.insw.go.id> dan melakukan penyesuaian tampilan awal (*homepage*), function, fitur dan fasilitas yang ada di *InaPortNet (Port-System)* dengan yang terdapat di Portal INSW; Terkait dengan pelaksanaan pengembangan Sistem NSW di bidang Kebandarudaraan yang ditargetkan akan diterapkan pada bulan Desember 2008, Tim Persiapan NSW telah melakukan langkah langkah persiapan, antara lain perumusan konsep dan desain teknis sistem NSW-*Airport* dengan melibatkan Tim Pelaksana Teknis dan instansi terkait lainnya, antara lain Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Administrator Bandara Soekarno Hatta, KPPBC (Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai) Soekarno Hatta, Pelaku Usaha di Bandara Soekarno Hatta, dan perwakilan Asosiasi Usaha. Saat ini Tim Teknis sedang menyiapkan Desain Teknis Sistem NSW-*AirPort* dan diharapkan dapat segera diuji coba dalam waktu dekat dan dioperasikan pada akhir Desember 2008.

Performansi logistik Indonesia saat ini menjadi perhatian serius pemerintah dan swasta. Hal ini sering diukur dari beberapa tolak ukur secara statistik seperti *dwelling time*, kontribusi biaya logistik atas GDP (*Gross Domestic Product*) dan logistik performa indeks. Salah satu upaya yang dianggap mampu secara cepat dan murah untuk meningkatkan performansi logistik Indonesia adalah pembenahan disisi soft infrastruktur yaitu penyediaan platform IT bagi komunitas logistik n untuk bertukar data dan informasi secara teritegrasi. Inilah yang juga dilakukan oleh negara-negara yang maju proses logistiknya.

Menurut (ID Buklet *Inaportnet*: 2013) *Inaportnet* adalah portal elektronik yang terbuka guna memfasilitasi pertukaran terbuka dan netral guna memfasilitasi pertukaran data dan informasi layanan kepelabuhanan secara tepat, aman, netral, dan mudah yang terintegrasi dengan instansi pemerintah terkait, badan usaha pelabuhan, dan pelaku industri logistik untuk meningkatkan daya saing komunitas logistik Indonesia. pengguna *Inaportnet* adalah instansi pemerintah dan badan usaha pelabuhan serta pelaku industri logistik di Indonesia yang memanfaatkan jasa kepelabuhanan seperti; *shipping lines/ agents, freight forwarder, cfs (container freight station), custom brokerage/ ppjk* (Perusahaan Pelayanan Jasa Kepelabuhanan), *importir dan eksportir, depo container, warehouse, dan inland transportation*.

Dengan ciri diatas maka *Inaportnet* akan memberikan manfaat bagi komunitas logistik, antara lain sebagai berikut:

1. *Single submission*.
2. Layanan online terintegrasi dan tersentralisasi.
3. Percepatan proses secara keseluruhan.
4. Transparansi.
5. Menyederhanakan proses bisnis.
6. Menurunkan *dwelling time*.
7. Memenuhi *standard global*.
8. Kemampuan *tracing* dan *tracking*.
9. Minimalisasi kesalahan pemasukan data dan dokumen.

D. Manfaat *Inaportnet*

Inaportnet merupakan informasi layanan tunggal secara elektronik berbasis internet untuk mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhanan yang terstandar dalam melayani kapal dan barang dari seluruh instansi atau pemangku kepentingan dipelabuhan. Banyak manfaat dalam penggunaan *Inaportnet* ini, adapun manfaat tersebut sebagai berikut:

1. Otoritas Pelabuhan

- a. *Inaportnet* sebagai penyedia data statistik.
- b. Mempermudah koordinasi dan pengawasan untuk perbaikan proses.
- c. Konsolidasi data antar pelabuhan.

2. Bea cukai

- a. Memudahkan untuk melakukan tracing dan tracking cargo secara lebih luas.
- b. Menghilangkan proses manual yang kurang efisien.
- c. Laporan/ *report* dan analisis data.
- d. Percepatan dan akurasi proses.
- e. Statistik dan analisis.

3. Instansi Pemerintah Lainnya

- a. Menyediakan data terkait fungsi pengawasan (karantina, kesehatan pelabuhan, imigrasi, dll).
- b. Memudahkan untuk melakukan tracing dan tracking cargo.
- c. Fasilitas perdagangan.
- d. Laporan/ *report* dan analisis data.
- e. Percepatan dan akurasi proses.

4. Shipping Lines & Agents

- a. Memudahkan dalam pengelolaan *manifest*.
- b. Keamanan dalam mengidentifikasi *forwarding* pada saat pengiriman cargo.
- c. Memudahkan dalam deklarasi barang berbahaya.
- d. Memudahkan untuk melakukan *tracing* dan *tracking cargo*.
- e. Mengatur pelayanan/ *service* kapal.
- f. Memudahkan untuk izin keluar/ masuk kapal.

5. Terminal Operators

- a. Menyediakan *autorisasi gate out/ loading* ketika semua pelaku logistik sudah memberikan autorisasi.
- b. Mengoptimisasi penggunaan infrastruktur dan suprapstruktur.

- c. Mengurangi *dwelling time*.
- d. Meningkatkan produktivitas.
- e. Mengurangi waktu tunggu.

6. Freight Forwarders

- a. Mengamankan pengiriman barang.
- b. Mengurangi mobilitas personel.
- c. Mengurangi permintaan ke agen pelayanan.
- d. Menyederhanakan prosedur.
- e. Memudahkan untuk melakukan *tracing* dan *tracking cargo*.
- f. Percepatan dan akurasi informasi.
- g. Mempermudah dalam konsolidasi terkait kepabeanan, komersial dan data logistik.
- h. Mengamankan penerimaan dan pemuatan pengapalan ekspor.

7. Customs Brokers (PPJK)

- a. Ketersediaan data dari semua proses/ kegiatan secara real time (*discharge, delivery, gate-out, dll*).
- b. Mempermudah dalam konsolidasi terkait kepabeanan, komersial dan data logistik.
- c. Mengurangi tatap muka secara langsung antar pelaku logistik (dokumen elektronik).
- d. Memungkinkan penyederhanaan prosedur pabean (*Silent Agreement*).

8. Container Freight Station (CFS)

- a. Mentransfer barang dibawah kontrol Bea Cukai.
- b. Memudahkan dalam pengelolaan kegiatan *stripping* dan *stuffing*.
- c. Proses Gate-in/ Gate-out secara *real time*.
- d. Memudahkan dalam pengelolaan *inventory* dan *stock account*.

9. Inland Truckers

- a. Mengurangi waktu tunggu di terminal kontainer.
- b. Tidak menggunakan kertas/ *hard copy*.
- c. Menjadi kontributor untuk keamanan *supply chain*.

10. Importers/ Exporters

- a. Mengurangi waktu transit.
- b. Mengoptimalkan *Supply Chain*.
- c. Mengoptimalkan persediaan/ stock.
- d. *Tracking dan tracing*.
- e. Mengkonsentrasikan data untuk memenuhi persyaratan *authorised economic operators* (AEO)

E. Waiting Time (Waktu Tunggu Kapal)

Waktu tunggu kapal/*Waiting Time* (WT) adalah waktu tunggu yang dikeluarkan oleh Kapal untuk menjalani proses kegiatan di dalam area perairan Pelabuhan, bertujuan untuk mendapatkan pelayanan sandar di Pelabuhan atau Dermaga pada saat dermaga *clear*, guna melakukan kegiatan bongkar dan muat barang di suatu Pelabuhan. Misalnya, Kapal yang tengah mengantri di perairan tanjung priok mengajukan permohonan sandar kepada PT. Pelindo II tanjung Priok Jakarta Utara pada pukul 06.00 WIB. Kemudian petugas pandu tersebut datang menjemput Kapal pada pukul 08.30 WIB maka *Waiting Time* / waktu tunggu selama 1.5 jam. Jadi keterlambatan selama 1.5 jam itu dapat dikatakan sebagai waktu terbuang (non produktif) yang harus di emban oleh pihak Kapal, pihak pengusaha pelayaran atau pengirim barang (*Shipper*) yang telah menggunakan jasa fasilitas Pelabuhan, yang disebabkan oleh faktor–faktor tertentu di Pelabuhan. Adapun Indikator kinerja pelayanan yang terkait dengan jasa Pelabuhan terdiri dari :

1. Approach Time (AT)

Waktu pelayanan pemanduan adalah jumlah waktu terpakai untuk Kapal bergerak dari lokasi lego jangkar sampai ikat tali di tambatan.

2. Effective Time (ET)

Waktu efektif adalah jumlah waktu efektif yang digunakan untuk melakukan kegiatan bongkar muat selama Kapal di tambatan.

3. Idle Time (IT)

Waktu tidak efektif atau tidak produktif atau terbuang selama Kapal berada di tambatan disebabkan pengaruh cuaca dan peralatan bongkar muat yang rusak).

4. Not Operation Time (NOT)

Waktu jeda, waktu berhenti yang direncanakan selama Kapal di Pelabuhan. (persiapan b/m dan istirahat kerja).

5. Berth Time (BT)

Waktu tambat sejak *first line* sampai dengan *last line*.

6. Berth Occupancy Ratio (BOR)

Tingkat penggunaan Dermaga adalah perbandingan antara waktu penggunaan Dermaga dengan waktu yang tersedia (Dermaga siap operasi) dalam periode waktu tertentu yang dinyatakan dalam prosentase.

7. Turn around Time (TRT)

Waktu kedatangan Kapal berlabuh jangkar di Dermaga serta waktu keberangkatan Kapal setelah melakukan kegiatan bongkar muat barang kapal (TA s/d TD).

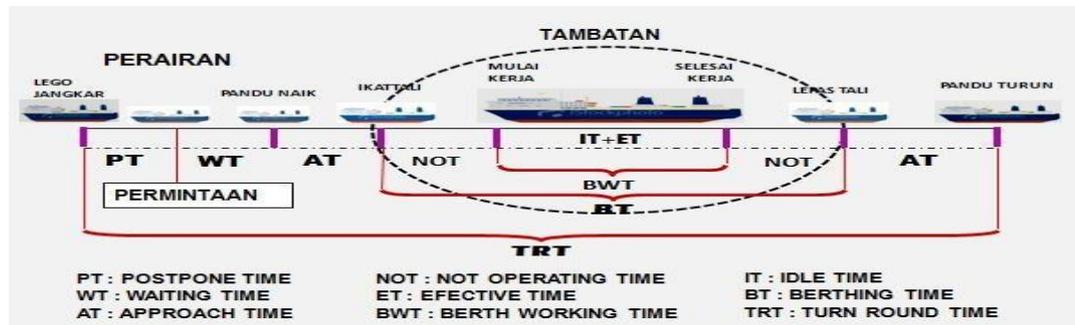
8. Postpone Time (PT)

Waktu tunggu yang disebabkan oleh pengurusan administrasi di pelabuhan (pengurusan dokumen).

9. Berth Working Time (BWT)

Waktu untuk kegiatan bongkar muat selama kapal berada di dermaga.

Gambar 2.1 Identifikasi Aktivitas di Pelabuhan



Sumber : Inventarisasi dan Sebaran Emisi Aktivitas Pelabuhan dengan
Aermod View

Untuk mengajukan layanan kedatangan kapal dan operasi bongkar muat, dalam waktu paling lambat 1x24 jam AP terlebih dahulu harus mengajukan penunjukan keagenan untuk di verifikasi oleh Penyelenggara Pelabuhan sehingga status layanan keagenan tadi berubah status buat warta kapal, di lanjutkan AP (Agen Pelayaran) melengkapi data pada warta kapal tersebut untuk selanjutnya warta dikirimkan ke Penyelenggara Pelabuhan dalam bentuk PKK (Pemberitahuan Kedatangan Kapal) ke Syahbandar dalam bentuk SPM (Surat Persetujuan Kapal Masuk) / *Clearance In*. Perlu diingat, apabila waktu pelayaran kurang dari 1x24 jam, PKK dan SPM diajukan pada saat kapal akan meninggalkan pelabuhan, asal menuju pelabuhan tujuan. Dalam proses verifikasi oleh masing – masing instansi batas waktu untuk memberikan respon ke *Inaportnet* yaitu 5 (lima) jam sejak layanan diterima. Pada kenyataannya respon yang di berikan oleh masing–masing instansi bahkan kurang lagi dari yang telah ditetapkan baik untuk jenis pelayaran dalam negeri maupun pelayaran luar negeri, ini merupakan nilai tambah dari pelayanan prima yang diberikan. Di layanan *Inaportnet* ini di kenal dengan *First Come First Service*.

Setelah PKK dan SPM di setuju, PBM (Perusahaan Bongkar Muat) baru bisa mengajukan Rencana Kegiatan Bongkar Muat dari data PKK yang telah di verifikasi oleh Penyelenggara Pelabuhan untuk

selanjutnya diverifikasi RKBM (Rencana Kerja Bongkar Muat) sebagai data yang akan digunakan untuk melakukan pengawasan kegiatan bongkar muat dan penarikan PNB (Penerimaan Negara Bukan Pajak), Pengawasan Bongkar Muat 1% sesuai dengan jenis barang yang telah ditentukan. Selanjutnya Pelindo mengirimkan data RPK-RO (Rencanan Penambatan Kapal dan Rencana Operasi) ke Penyelenggara Pelabuhan dari PPKB (Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang) yang diajukan AP yang sebagian datanya dari PKK yang telah di verifikasi. Data yang masuk ke penyelenggara pelabuhan dalam bentuk layanan PPK (Penetapan Penyandaran Kapal). Dan penerbitan SPK Pandu dari Pelindo apabila PPK telah di tetapkan oleh Penyelenggara Pelabuhan. dan SPOG (Surat Persetujuan Olah Gerak) dapat diterbitkan paling lambat 1 (satu) jam sejak SPK Pandu diterbitkan.

Sedangkan tata cara kapal keluar Berdasarkan yang diatur pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: HK.103/3/II/DJPL-15 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal dan Barang Menggunakan *Inaportnet* di Pelabuhan. dalam waktu paling lama 6 (enam) jam sebelum kapal keluar AP mengajukan layanan kapal keluar di *Inaportnet* yang datanya masuk ke Penyelenggara Pelabuhan berupa LKK (Laporan Keberangkatan Kapal) dan LK3 (Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal), dan ke Syahbandar dalam bentuk SPB (Surat Persetujuan Berlayar). LKK yang telah di verifikasi oleh Penyelenggara Pelabuhan akan secara otomatis direspon oleh SIMPONI untuk penerbitan Kode Billing yang selanjutnya AP melakukan pembayaran PNB Labuh dari Kode Billing yang didapat dan apabila telah dilunasi oleh AP secara otomatis LK3 sudah bisa di lakukan verifikasi dan data bisa masuk ke Syahbandar sehingga bisa melakukan verifikasi data agar SPB terbit. Penerbitan SPK Pandu untuk kapal keluar paling lambat 1 (satu) jam setelah Surat Persetujuan Berlayar (SPB) diterbitkan. Dan penerbitan SPOG paling lambat 1 (satu) jam setelah SPK Pandu diterbitkan.

Akan tetapi ada pilar pendukung agar sistem *Inaportnet* dapat beroperasi dan kegiatan kapal dan barang dapat di layani, antara lain:

a. Simlala (Sistem Informasi Manajemen Lalu Lintas Angkutan Laut)

Merupakan sistem online yang di operasikan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan, yang menerbitkan SIUPAL/SIOPSUS dan penerbitan izin trayek kapal (RPK, PKKA dan PPKN/Deviasi LN).

b. Simkapal (Sistem Informasi Manajemen Kapal) Dan Simpelaut (Sistem Informasi Manajemen Pelaut)

Merupakan sistem online yang di operasikan oleh Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan, yang menghimpun data dan penerbitan Tanda Pendaftaran Kapal dan penghimpun database pelaut. SIMKEPEL, merupakan sistem online yang di operasikan oleh Direktorat Kepelabuhanan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan, yang menghimpun data pelabuhan – pelabuhan sesuai UN/LOCODE.

c. Simponi (Sistem Informasi Pnbp Online)

Layanan yang tidak kalah pentingnya juga milik Kementerian Keuangan yang terintegrasi di *system Inaportnet*, Sistem Informasi PNBP Online (SIMPONI), dimana merupakan sistem billing yang dikelola oleh DJA untuk memfasilitasi pembayaran/penyetoran PNBP dan penerimaan non anggaran. SIMPONI memberi kemudahan bagi Wajib Bayar/Wajib Setor untuk membayar/menyetor PNBP dan penerimaan non anggaran melalui berbagai channel pembayaran seperti teller (*Over The Counter*), ATM (*Automatic Teller Machine*), EDC (*Electronic Data Capture*), maupun internet banking. Dengan

demikian, masyarakat bebas memilih berbagai alternatif metode pembayaran yang sesuai dengan kebutuhannya.

F. Pemanduan

Pada perairan yang ditetapkan sebagai perairan wajib pandu, kapal berukuran tonase kotor paling rendah GT 500 (lima ratus *Gross Tonnage*) atau lebih wajib menggunakan pelayanan jasa pemanduan kapal.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan no. PM. 57 Tahun 2015 tentang pemanduan, yaitu :

1. Definisi Pandu

a. Pemanduan

Atau kegiatan pandu dalam membantu, memberikan saran dan informasi kepada Nakhoda tentang keadaan perairan setempat yang penting agar navigasi pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan.

b. Pandu

Adalah pelaut yang mempunyai keahlian di bidang nautika yang telah memenuhi persyaratan untuk melaksanakan pemanduan kapal.

c. Pengawas Pemanduan

Adalah pejabat pelaksana fungsi kesekamatan pelayaran, dalam hal ini Kepala kantor Kesyabandaraan Utama, Kepala kantor Pelabuhan, kapal kantor Kesyabandaraan dan Otoritas pelabuhan dan kepala kantor Unit penyelenggaraan pelayaran.

2. Kewajiban Pandu

- a. Membantu nakhoda atau pemimpin kapal untuk mengambil tindakan yang tepat dalam menajamin keselamatan dan keamanan berlayar.
- b. Memberi semua petunjuk yang diperlukan kepada Nakhoda untuk

- berlayar dengan selamat dan untuk ketertiban lalu lintas kapal.
- c. Memenuhi permintaan nakhoda untuk mengambil alih komando olah gerak kapal.
 - d. Pandu harus berkoordinasi dengan kapal lain yang dipandu, maupun yang tidak dipandu, serta dengan menara kontrol/stasiun pandu/*Vessel Traffic Service* (VTS) untuk ketertiban, kelancaran dan keselamatan lalu lintas kapal.
 - e. Sesegera mungkin melaporkan bilamana terjadi kecelakaan di dalam atau di luar kapal kepada pengawas pemanduan dan ikut aktif ambil bagian penanganannya sebatas kewenangan yang dimilikinya.
 - f. Mengetahui kedalaman alur-pelayaran di dalam batas perairan pandu.
 - g. Menerima dan Menindaklanjuti laporan pandu lainnya tentang kecelakaan atau bahaya apapun yang terjadi.
 - h. Melaporkan kepada pengawas pemanduan tentang perubahan kedalaman alur-pelayaran di perairan pandu yang diperoleh dari hasil pemeruman, serta penempatan sero penangkap ikan atau penghalang alur lainnya, perubahan posisi, cahaya dan atau periode rambu/pelampung suar.
 - i. Ikut mengamati kemungkinan terjadi pembuangan sampah atau minyak dari kapal, yang dapat mengakibatkan pencemaran di lingkungan alur-pelayaran.

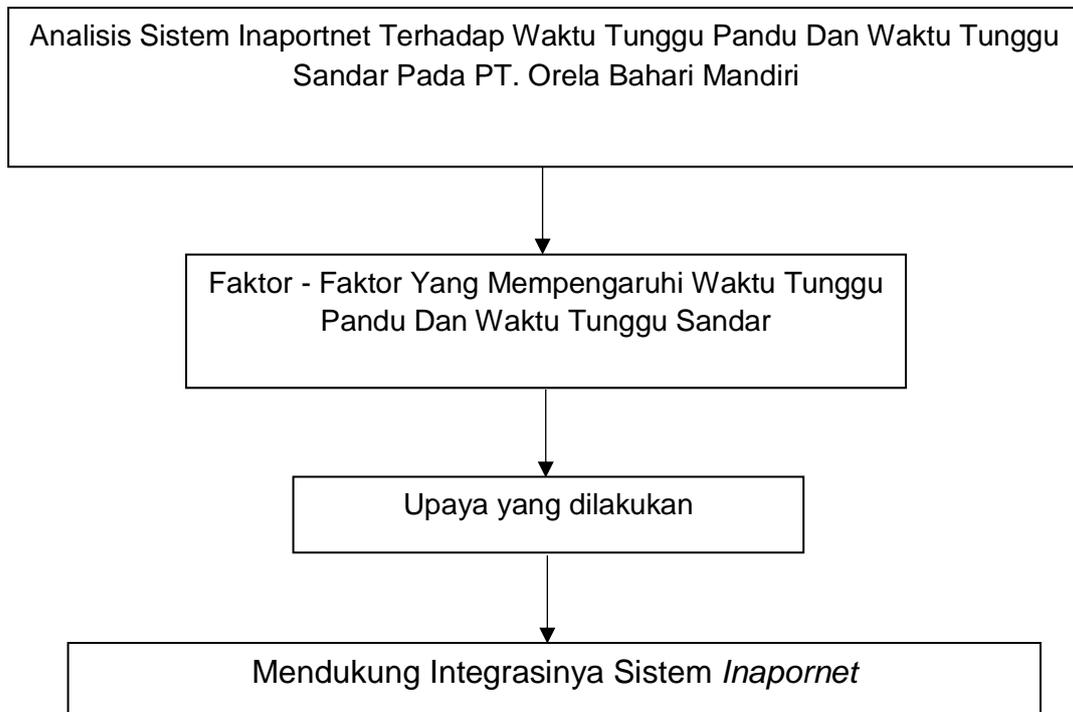
3. Tugas Pengawas pemanduan

- a. Mengawasi pelaksanaan teknis keselamatan pemanduan di perairan yang dilakukan pemanduan.
- b. Melaporkan kepada Direktur Jenderal mengenai kendala dan hambatan pemanduan disertai saran pemecahannya terkait keselamatan dan keamanan pelayaran.
- c. Penelitian terhadap keluhan pelayanan pemanduan terkait keselamatan dan keamanan pelayaran.

- d. Menerima dan menindaklanjuti laporan pandu mengenai nakhoda yang tidak mentaati peraturan perundang-undangan yang berlaku atau petunjuk pandu.
- e. Menerima dan menindaklanjuti laporan pandu tentang perubahan kedalaman, sarana bantu Navigasi-pelayaran, adanya hambatan-hambatan, rintangan, pencemaran dan pengotoran di perairan.
- f. Menetapkan sistem dan produksi (SISPRO) pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal setempat dan mengeluarkan surat persetujuan olah gerak kapal.

G. Kerangka Pikir

Tabel 2.1 Kerangka Pikir



H. Hipotesis

Berdasarkan rumusan masalah yang telah diuraikan di atas, maka hipotesis penelitian ini adalah : Diduga sistem *Inaportnet* berpengaruh eror terhadap kendala waktu tunggu pandu dan waktu tunggu sandar pada PT. Orela Bahari Mandiri Jakarta.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Metode penelitian merupakan hal yang penting dalam penelitian, hal ini dikarenakan baik buruknya suatu penelitian tergantung dari metode yang digunakan. Jenis penelitian yang digunakan oleh penulis pada saat melakukan penelitian adalah jenis penelitian deskriptif kualitatif, adalah data yang diperoleh berupa informasi-informasi sekitar pembahasan baik secara lisan maupun tulisan.

B. Definisi Operasional Variabel Penelitian

Dalam penelitian ini variabel penelitian adalah sistem Inaportnet merupakan layanan kapal dan barang berbasis teknologi informasi untuk pelabuhan. Penerapan *Inaportnet* bertujuan untuk meningkatkan pelayanan kapal di pelabuhan agar dapat berjalan cepat, terpercaya, transparan, dan terstandar serta biaya yang minim memberikan pelayanan yang optimal kepada setiap kapal yang dilayaninya agar terjalin kerja sama yang baik antara kedua belah pihak.

C. Populasi Dan Sampel Penelitian

1. Populasi Penelitian

Populasi merupakan seluruh unit yang akan diteliti dan setidaknya mempunyai satu sifat yang sama. Dan yang menjadi populasi dalam penulisan ini yaitu semua petugas yang menangani dan bertanggung jawab dalam pelayanan kapal yang diageni PT. Orela Bahari mandiri Jakarta.

2. Sampel Penelitian

Sampel merupakan representasi dari populasi yang diteliti. Dan yang menjadi sampel dalam penelitian ini yaitu 3 petugas yang menangani dan bertanggung jawab dalam pelayanan kapal pada PT. Orela Bahari Mandiri Jakarta.

D. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini, adalah :

1. Metode Penelitian Lapangan (*Field research*)

Metode penelitian lapangan yaitu suatu penelitian yang dilakukan dengan cara :

a. Observasi

Yaitu penelitian dengan mengadakan pengamatan secara langsung pada PT. Orela Bahari Mandiri Jakarta untuk memperoleh data yang lebih akurat.

b. Interview

Yaitu dengan mengadakan wawancara secara langsung dengan pimpinan dan beberapa staff yang ada kaitannya dengan penelitian ini.

2. Metode Penelitian Pustaka (*Library research*)

Penelitian kepustakaan, yaitu penelitian yang dilakukan untuk memperoleh informasi melalui literatur-literatur atau berbagai referensi terkait dan relevan terhadap masalah yang diteliti.

E. Jenis Dan Sumber Data

Adapun jenis dan sumber data yang digunakan dalam penelitian ini, yaitu :

1. Data primer

Data primer merupakan data yang diperoleh langsung dari pihak PT. Orela Bahari Mandiri Jakarta yang berada di instansi tersebut berupa keterangan atau informasi langsung yang berkaitan dengan penelitian ini.

2. Data sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh secara tidak langsung yaitu dari buku dan literature yang ada, antara lain : *Library Research* (riset perpustakaan) dan data hasil laporan yang terdapat dalam instansi itu.

F. Metode Analisis

Dalam penulisan skripsi ini, penulis menggunakan metode analisis deskriptif. Dimana penulis menggunakan data – data berupa penjelasan – penjelasan dari sumber data, dengan penelitian ini penulis dapat melihat langsung pada situasi lapangan, sehingga menghasilkan suatu pemikiran dengan tujuan memberikan penjelasan tentang Sistem *Inaportnet* terhadap waktu tunggu pandu dan waktu tunggu sandar.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Perusahaan

PT. Orela Bahari Mandiri Jakarta merupakan perusahaan pelayaran yang bergerak dalam jasa keagenan kapal. Perusahaan ini menjalankan kegiatan keagenan kapal yang dilakukan untuk mewakili perusahaan angkutan laut asing dan/atau perusahaan angkutan laut nasional dalam rangka mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan laut asing dan/ atau kapal perusahaan angkutan nasional selama berada di Indonesia. PT. Orela Bahari Mandiri beralamat di Jl. Tenggiri No. 103 D Tanjung Priok Jakarta Utara, 14310 – Indonesia.

Setiap jasa yang disediakan pasti disesuaikan dengan kebutuhan penyewa jasa, dan selalu mengakses semua kegiatan bisnis PT.Orela Bahari Mandiri Jakarta dalam waktu 24 jam, dengan mudah dan cepat seolah-olah kapal berada didepan mereka.

Untuk memperkuat Kredibilitas, PT.Orela Bahari Mandiri Jakarta didukung oleh kantor cabang di sebagian besar pelabuhan di Indoesia yang terbagi dalam lima wilayah :

1. Jawa dan Wilayah Sumatera : Tj Priok, Marunda, Kep Seribu dan beberapa lainnya yang berafiliasi dengan beberapa port seperti Merak, Ciwandan, Gading, Panjang, Tarakan, Semarang, Cilacap dan port lainnya yang berada di Jawa. Untuk wilayah Jakarta terpusat di bagian Tanjung Priok.
2. Wilayah Kalimantan Timur : Balikpapan, Samarinda.

B. Struktur Organisasi Perusahaan

Organisasi adalah perpaduan berbagai rangkaian kerja sama untuk mencapai suatu tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Dengan demikian struktur organisasi harus dibuat sedemikian rupa agar mampu menjalin kerja sama yang baik antara beberapa bagian yang terlibat dalam perusahaan.

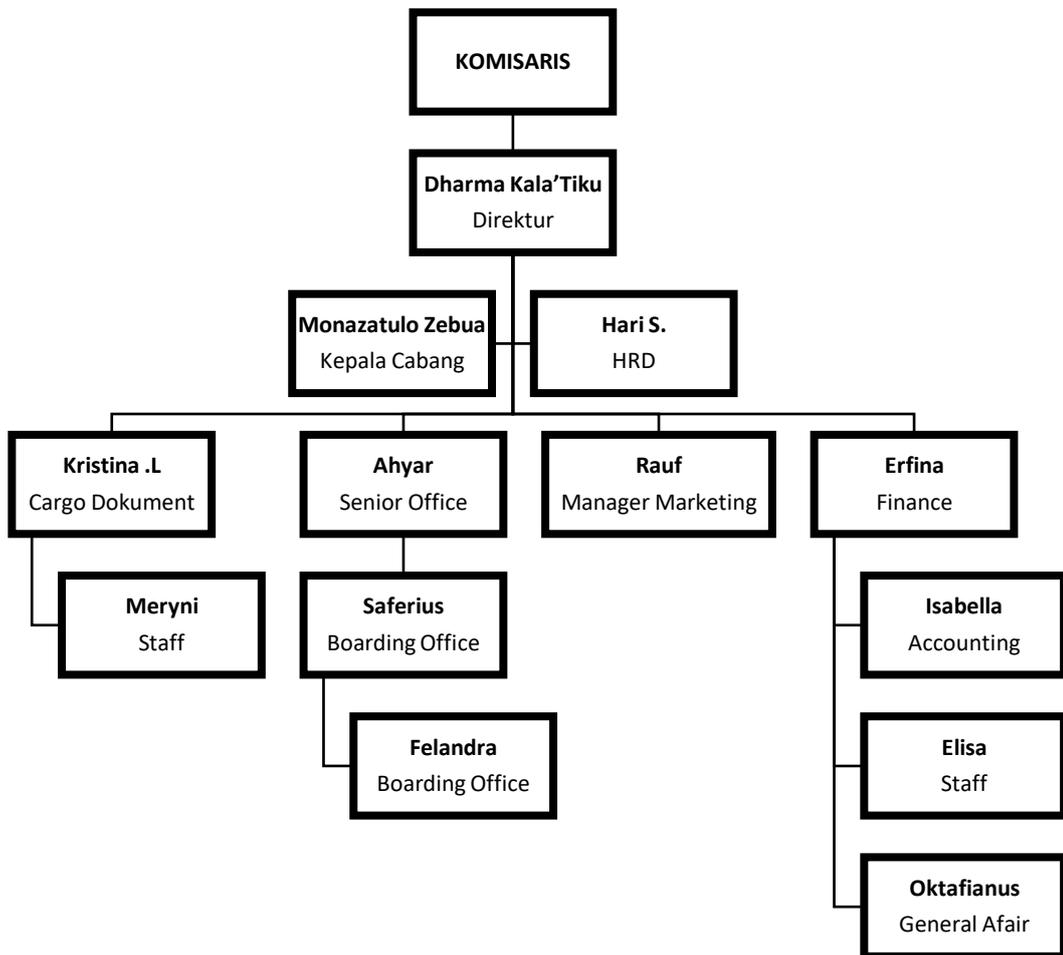
Suatu struktur organisasi merinci pembagian aktivitas kerja dan menunjukkan bagaimana berbagai tingkatan aktivitas berkaitan satu sama lain, sampai tingkat tertentu, Ia juga menunjukkan tingkat spesialisasi dari aktivitas kerja. Struktur organisasi haruslah fleksibel sehingga apabila terdapat pengembangan perusahaan maka akan mudah ditetapkan tanpa harus melakukan perombakan dalam bagian-bagian perusahaan yang telah ada, jadi pengembangan perusahaan yang dapat dilakukan dengan baik tanpa mengganggu kelangsungan pekerjaan yang telah ada sebelumnya.

Struktur organisasi haruslah fleksibel sehingga apabila terdapat pengembangan perusahaan maka akan mudah ditetapkan tanpa harus melakukan perombakan dalam bagian – bagian perusahaan yang telah ada.

Struktur organisasi PT. Orela Bahari Mandiri Jakarta dibuat dengan memperhatikan kondisi perusahaan, kegiatan usaha serta pengembangan pada masa mendatang. Hal ini akan memberikan stabilitas dan kontinuitas yang memungkinkan organisasi akan tetap hidup serta mengkoordinasikan hubungannya dengan lingkungan perusahaan.

Adapun gambaran struktur organisasi PT. Orela Bahari Mandiri Jakarta sebagai berikut:

Gambar Struktur Organisasi PT. Orela Bahari Mandiri Jakarta



Sumber : PT. Orela Bahari Mandiri

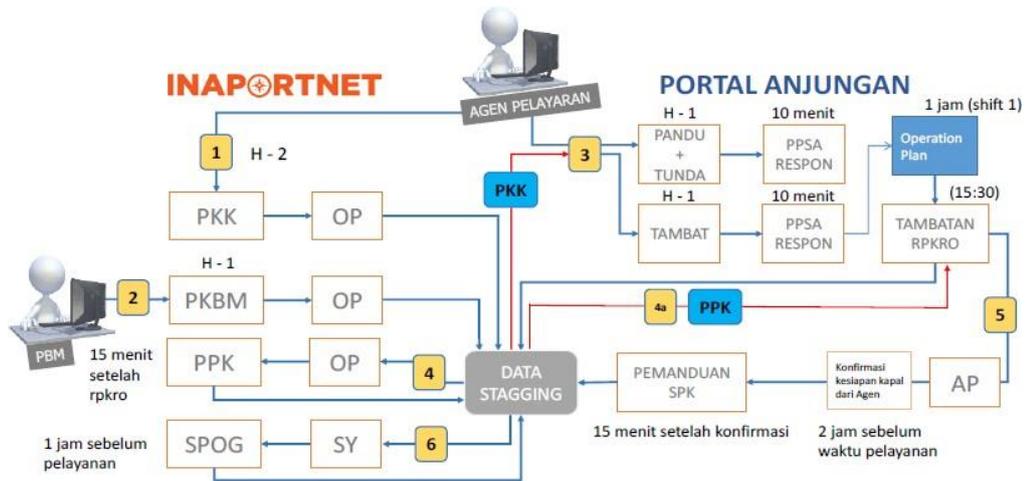
C. Alur Pengajuan Pelayanan Kapal Inaportnet

Pengajuan pelayanan kapal yang bisa dilakukan di *Inaportnet* adalah pengajuan kapal masuk, shifting dan keluar. Pelayanan Kapal dan Barang menggunakan *Inaportnet* secara *online* menggunakan alamat domain <http://inaportnet.dephub.go.id>.

1. Pengajuan Pelayanan Kapal Masuk

Ketika Pengguna jasa akan meminta permohonan pelayanan apabila kapal yang diageninya akan masuk ke pelabuhan dan melakukan kegiatan, maka pengguna jasa harus melakukan pengajuan permohonan secara online di situs <http://inaportnet.dephub.go.id>.

Gambar 4.2 Alur Pelayanan Kapal Masuk



Sumber : Materi Sosialisasi *INAPORTNET*, 2016

Keterangan :

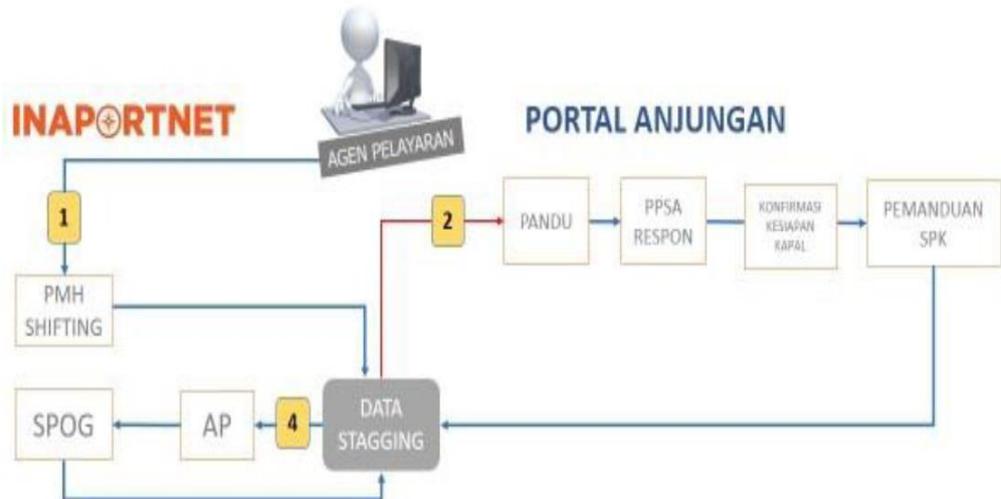
- PKK : Pemberitahuan Kedatangan Kapal
- OP : Otoritas Pelabuhan
- PPSA : Pusat Pelayanan Satu Atap
- RPKRO : Rencana Penambatan Kapal dan Rencana Operasi
- PBM : Perusahaan Bongkar Muat
- PKBM : Pemberitahuan Kerja Bongkar Muat
- PPK : Permohonan Pelayanan Kapal
- AP : Agen Pelayaran
- SPK : Surat Perintah memandu Kapal
- SY : Syahbandar
- SPOG : Surat Persetujuan Olah Gerak

Pada gambar 4.2 memperlihatkan dalam pengajuan kapal masuk melibatkan beberapa instansi yaitu Agen Pelayaran, Otoritas Pelabuhan (OP), Perusahaan Bongkar Muat, PT. Pelindo II dan Syahbandar.

2. Pengajuan Kapal Shifting

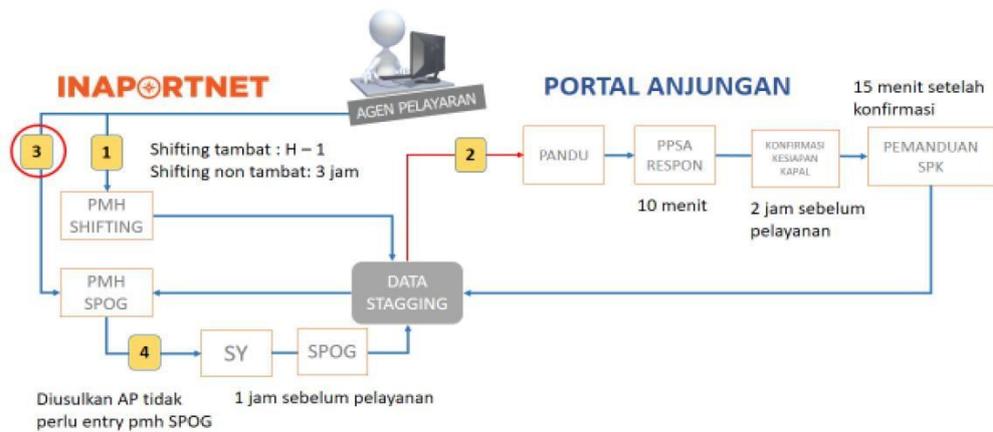
Kapal Shifting terdapat 2 jenis, kapal shifting tambatan dan kapal shifting pandu.

Gambar 4.3 Alur Pelayanan Kapal Shifting



Sumber : Materi Sosialisasi *INAPORTNET*, 2016

Gambar 4.4 Alur Pelayanan Kapal Shifting Tambatan Kegiatan Sandar Ulang

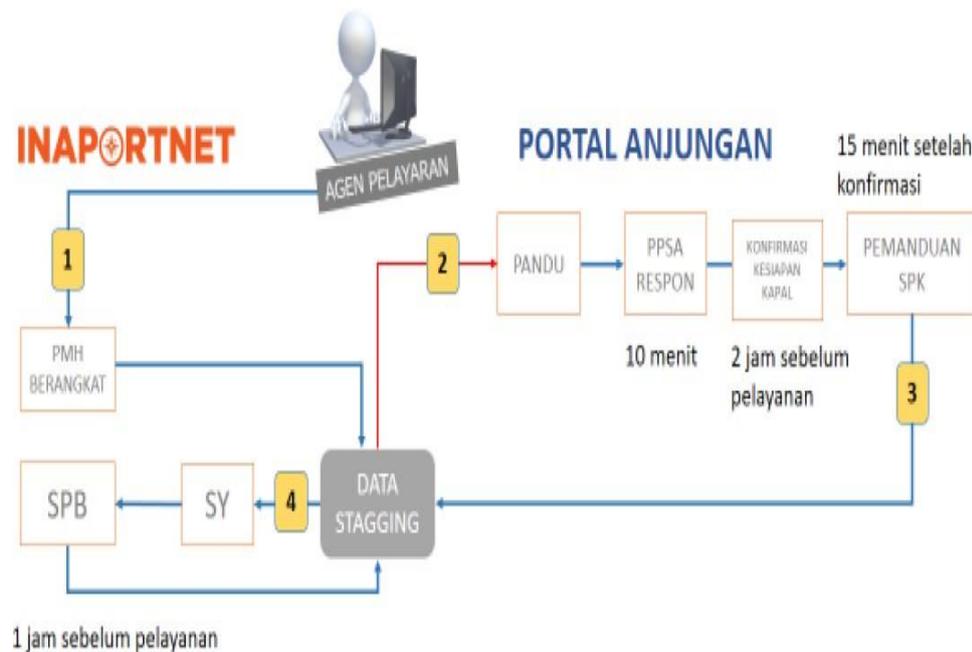


Sumber : Materi Sosialisasi *INAPORTNET*, 2016

3. Pengajuan Kapal Keluar

Pengajuan kapal keluar mempunyai alur sama seperti pengajuan kapal shifting, namun setelah terbitnya SPK, proses akan dilanjutkan ke proses 4 karena kapal harus mendapat Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dari Syahbandar untuk dapat berlayar keluar dari pelabuhan.

Gambar 4.5 Alur Pelayanan Kapal Keluar



Sumber : Materi Sosialisasi *INAPORTNET*, 2016

Dalam pelayanan *Inaportnet* akan banyak menggunakan singkatan atau istilah, sehingga perlu pembaca pahami istilah – istilah tersebut sehingga dalam pelaksanaannya tidak menimbulkan kekeliruan.

Adapun istilah – istilah yang sering digunakan atau yang terdapat pada layanan *Inaportnet* adalah sebagai berikut:

a. **AP**

Agen Pelayaran/Perusahaan Pelayaran

b. PBM

Perusahaan Bongkar Muat

c. PMKU

Pemberitahuan Melakukan Kegiatan Usaha

d. PKK

Pemberitahuan Kedatangan Kapal adalah laporan rencana kedatangan kapal yang disampaikan oleh perusahaan angkutan laut nasional, penyelenggara kegiatan angkutan laut khusus dan perusahaan angkutan laut rakyat kepada Penyelenggara Pelabuhan.

e. SPM

Surat Persetujuan Kapal Masuk Pelabuhan (*Clearance in*) adalah surat persetujuan yang diterbitkan oleh Syahbandar dalam bentuk dokumen elektronik bahwa kapal secara teknis administratif telah memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan wajib lainnya untuk memasuki pelabuhan.

f. RKBM

Rencana Kegiatan Bongkar Muat adalah laporan yang disampaikan perusahaan bongkar muat kepada Penyelenggara Pelabuhan yang memuat rencana kegiatan bongkar muat.

g. PPKB

Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang adalah permintaan pelayanan jasa di pelabuhan (Labuh, Pandu, Tunda, Kepil, Tambat dan jasa lainnya) dan jenis barang serta jumlah barang yang akan di bongkar/muat oleh agen pelayaran yang diterbitkan oleh Pelabuhan Indonesia (Pelindo).

h. RPK-RO

Rencana Penambatan Kapal dan Rencana Operasi adalah dokumen lokasi tambat kapal dan bongkar muat barang yang diusulkan oleh Pelindo kepada Penyelenggara Pelabuhan untuk memperoleh penetapan.

i. PPK

Penetapan Penyandaran Kapal adalah dokumen lokasi tambat kapal dan bongkar muat barang yang ditetapkan oleh Kantor Otoritas Utama dan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.

j. SPK

Surat Perintah Kerja adalah dokumen yang berisi perintah untuk melaksanakan pelayanan kapal yang dikeluarkan oleh Pelindo yang meliputi kegiatan pemanduan, penundaan, dan tambat kapal.

k. SPOG

Surat Persetujuan Olah Gerak adalah surat persetujuan yang diterbitkan oleh Syahbandar dalam bentuk dokumen elektronik bahwa kapal secara teknis administratif telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran untuk melakukan pergerakan di pelabuhan.

l. LKK

Laporan Keberangkatan Kapal adalah laporan rencana keberangkatan kapal yang disampaikan oleh perusahaan pelayaran kepada Penyelenggara Pelabuhan.

m. LK3

Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal adalah laporan yang disampaikan oleh perusahaan pelayaran kepada Penyelenggara Pelabuhan tentang realisasi kegiatan kapal yang berisikan tanggal kapal tiba dan tanggal kapal berangkat, pelabuhan asal dan pelabuhan tujuan, serta data muatan kapal (bongkar dan/atau muat).

n. SPB

Surat Persetujuan Berlayar (*Clearance Out/Port Clearance*) adalah surat persetujuan yang diterbitkan oleh Syahbandar dalam bentuk dokumen elektronik bahwa kapal

secara teknis administratif telah memenuhi syarat kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya untuk berlayar meninggalkan pelabuhan.

o. LAB

Laporan Angkutan Barang adalah surat yang berisi daftar kegiatan bongkar/muat barang yang diajukan oleh perusahaan jasa terkait (EMKL/JPT) kepada Penyelenggara Pelabuhan.

p. JPT

Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarding*) adalah usaha yang ditujukan untuk mewakili kepentingan pemilik barang untuk mengurus semua kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman dan penerimaan barang melalui transportasi darat, perkeretaapian, laut dan udara yang mencakup kegiatan pengiriman, penerimaan, bongkar muat, penyimpanan, sortasi, pengepakan, penandaan, pengukuran, penimbangan, pengurusan penyelesaian dokumen, penerbitan dokumen angkutan, pemesanan ruangan pengangkut, pengelola pendistribusian, perhitungan biaya angkutan, klaim asuransi atas pengiriman barang, penyelesaian tagihan dan biaya – biaya lainnya yang diperlukan dan penyediaan sistem informasi dan komunikasi serta layanan logistik.

q. Warta Kapal

Adalah suatu bentuk pelaporan secara elektronik yang disampaikan oleh perusahaan angkutan laut nasional, penyelenggara angkutan laut khusus, agen umum, dan/atau sub agen kepada Penyelenggara Pelabuhan dan Syahbandar mengenai kondisi umum kapal dan muatannya sebelum kapal memasuki pelabuhan (PKK dan SPM) dan/atau sebelum kapal meninggalkan pelabuhan (LKK, LK3 dan SPB).

r. **SI Shipping Intruction** adalah perintah/instruksi pengapalan/pengiriman yang dibuat oleh eksportir/pengirim barang kepada perusahaan pengangkutan.

s. **Hub Payment**

Adalah Pusat Distribusi dan monitoring tagihan PNBP (Penerimaan Negara Bukan Pajak) dari seluruh aplikasi online Kementerian Perhubungan untuk pembayaran dan penyetoran PNBP ke Kas Negara yang terhubung melalui SIMPONI (Sistem Informasi PNBP Online).

Harus rekan – rekan ketahui tidak semua kapal dapat dilayani dengan sistem online *Inaportnet* atau dengan kata lain pelayanan yang digunakan dengan cara manual. Ada pun kapal – kapal yang tidak dilayani menggunakan sistem *Inaportnet* sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: HK.103/3/II/DJPL-15 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal dan Barang Menggunakan *Inaportnet* di Pelabuhan (Pasal 2, Ayat (2)) adalah sebagai berikut :

1. Kapal pelayaran rakyat;
2. Kapal yang berukuran 35 GT kebawah;
3. Kapal yang beroperasi tetap pada daerah pelayaran tertentu dengan waktu pelayaran kurang dari 6 (enam) jam; dan
4. Kapal Perikanan.

Pada pasal 17 juga menerangkan “Dalam hal terjadi kerusakan/gangguan pada *Inaportnet* sehingga tidak dapat berfungsi sebagaimana mestinya, penggunaan melalui sistem elektronik untuk sementara waktu diganti dengan cara manual dan Sistem Level Agreement (SLA) tidak berlaku sampai dengan *Inaportnet* dapat berfungsi kembali”.

Sebelum lanjut kita membahas tata cara pelayanan *Inaportnet* perlu rekan – rekan ketahui terlebih dahulu, untuk bisa menggunakan layanan tersebut pengguna layanan harus memiliki Hak Akses

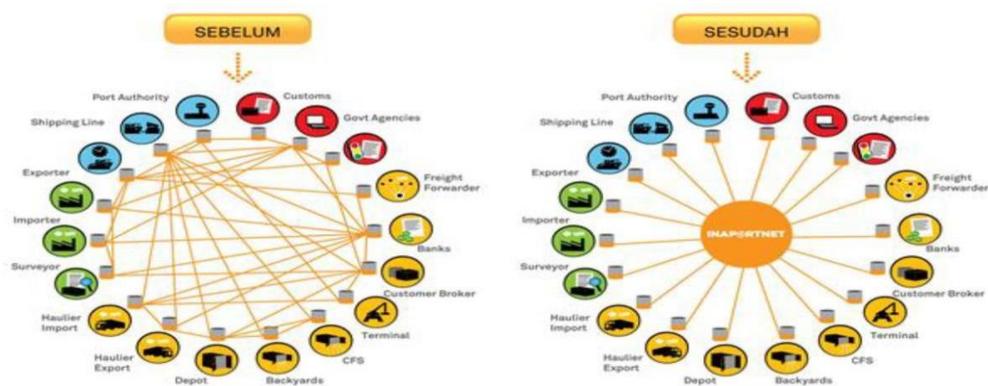
langsung ke sistem *Inaportnet*, untuk dapat mendapatkan pelayanan, pengguna layanan harus mengajukan permohonan akses pengguna melalui sistem *inaportnet*. Sedangkan untuk Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang pengguna jasa masuk ke Portal PPKB Online miliknya Pelindo I, Pelindo II, Pelindo III maupun Pelindo IV.

Kembali ke pembahasan Hak Akses, pada website tersebut tersedia layanan Registrasi PMKU (AP, PBM maupun JPT) yang berisikan formulir pendaftaran untuk mendapatkan Hak Akses di *Inaportnet*. Jika Hak Akses telah didapat barulah pengguna layanan dapat menggunakan sistem *Inaportnet* untuk setiap pelayanan yang dibutuhkannya. Untuk bagaimana cara Registrasi PMKU (Pemberitahuan Melakukan Kegiatan Usaha) Perusahaan Pelayaran, PBM maupun JPT dan cara pengisian formulir akan kita ulas pada artikel terpisah. *Inaportnet* dikembangkan secara bertahap baik dari jangkauan maupun jenis layanannya.

D. Gambaran Pelayanan Sebelum Diterapkan Inaportnet

Pengajuan untuk pelayanan kapal dilakukan secara manual sebelum diterapkannya *Inaportnet*. Dinas Luar dari Agen Pelayaran harus mengurus semua dokumen ke instansi yang terkait

Gambar 4.6 Sebelum dan Sesudah *INAPORTNET*



Sumber : User Guide OP Ver 1.2

Pengajuan Pelayanan kapal sebelum adanya *Inaportnet* diatur pada keputusan *General Manager* tentang Sistem Operasi Prosedur Pelayanan Kapal. Pada Tanjung Priok selama penerapan *Inaportnet* ini masih sebatas dalam Pelayanan Kapal, maka dari itu instansi diluar Pelindo II hanyalah Otoritas Pelabuhan, Syahbandar, PBM dan Agen Pelayaran.

E. Hasil Penelitian Dan Pembahasan

Deskripsi Umum Antrian Kapal di Pelabuhan Secara umum antrian disebabkan oleh kebutuhan konsumen untuk dilayani melebihi kemampuan fasilitas pelayanan, sehingga konsumen yang datang tidak dapat langsung mendapatkan pelayanan. Arus kapal disetiap pelabuhan berbeda-beda. Demi lancarnya arus lalu lintas kapal di sebuah pelabuhan, khususnya Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta (Pelindo II) terdapat pelayanan yang diberikan oleh pelabuhan, yaitu Pelayanan Kapal. Pelayanan Kapal terdapat 2 jasa yaitu jasa pemanduan dan jasa penambatan. Jasa pemanduan adalah salah satu jasa kepelabuhanan yang memiliki peranan vital yang sangat berpengaruh dalam aktifitas kapal di pelabuhan untuk ketepatan waktu untuk dapat bersandar di dermaga, merupakan penilaian kinerja pelayanan pemanduan kapal, karena mempengaruhi waktu tunggu yang berdampak pada biaya (*cost*) yang selama ini merugikan dunia usaha dan konsumen.

Jasa Pemanduan adalah jasa kegiatan pemanduan yang dilaksanakan oleh petugas Pandu dalam membantu Nahkoda agar olah gerak kapal memasuki area pelabuhan untuk mendapatkan pelayanan sandar di dermaga atau berlabuh di alur pelabuhan agar dapat terlaksana dengan aman, tertib dan lancar. Petugas Pandu adalah pelaut nautis yang telah memenuhi persyaratan yang telah ditetapkan oleh pemerintah untuk melaksanakan tugas pemanduan.

Dalam menunjang kegiatan pemanduan, petugas pandu juga dibekali dengan Sarana Bantu Pemanduan dan Prasarana Pemanduan.

Meski dalam pelayanan pandu untuk membantu olah gerak kapal agar terlaksana dengan aman, tertib dan lancar untuk dapat sandar di dermaga selalu ada keterlambatan pandu untuk menjemput/melayani kapal untuk memasuki area pelabuhan untuk mendapatkan pelayanan sandar. Dari keterlambatan/pelayanan pandu terhadap kapal yang membuat waktu tunggu kapal untuk memasuki area pelabuhan untuk mendapatkan pelayanan sandar di dermaga maupun waktu tunggu pandu untuk memandu keluar area pelabuhan ketika telah selesai melaksanakan kegiatan bongkar muat di dermaga, terdapat faktor-faktor yang mempengaruhi keterlambatan tersebut, adapun faktor-faktor yang mempengaruhi waktu tunggu pandu dan waktu tunggu sandar.

1. Faktor yang mempengaruhi waktu tunggu pandu terbagi dua, yaitu :

a. Faktor Internal

Adalah ketika menggunakan *Inaportnet* adalah ketika sistem eror, ketika ajuan permohonan pandu oleh agen pelayaran tidak terhubung dan disetujui oleh pelindo II untuk pelayanan kapal karena tidak dapat diakses data dan informasi kapal yang akan masuk area pelabuhan untuk mendapatkan pelayanan pandu untuk masuk dan keluar area pelabuhan.

b. Faktor Eksternal

- 1) Cuaca, Kapal-Kapal besar untuk pelayaran dilaut umumnya telah dirancang tahan angin, gelombang dan badai. Namun demikian tidak kecil kemungkinan ada keadaan ekstrim yang melampaui batas toleransi dan batas ketahanan yang digunakan. Faktor cuaca yang tidak menentu sangat mempengaruhi perjalanan kapal, keterlambatan pandu menjemput kapal untuk memasuki area pelabuhan banyak

yang disebabkan oleh cuaca buruk, hempasan ombak dan gelombang tinggi serta angin yang cukup kencang membuat kapal dan petugas pandu pun harus menunggu angin dan gelombangnya meredah untuk dapat memasuki area pelabuhan untuk mendapatkan pelayanan sandar.

- 2) Ketersediaan kapal tunda/pandu Belum adanya cadangan kapal tunda/pandu apabila terjadi kerusakan atau perawatan berkala, sehingga kapal-kapal yang membutuhkan pelayanan pemanduan harus menunggu kapal tunda/pandu untuk waktu yang cukup lama.
- 3) Ketersediaan fasilitas untuk petugas pandu, Fasilitas yang belum tersedia untuk kegiatan operasional pelaksanaan pemanduan kapal, kendaraan petugas pandu untuk kegiatan operasional yang belum terpenuhi dan kelayakan tempat tinggal bagi petugas pandu, sehingga hanya ditempatkan di Stasiun Pandu.

2. Faktor yang mempengaruhi waktu tunggu sandar terbagi dua, yaitu :

a. Faktor Internal

Perkiraan waktu bongkar/Muat yang tidak sesuai waktu yang tertera pada PPKB (Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang) yang di ajukan ke PPSA Pelindo, dan di Otoritas Pelabuhan pada saat *meeting* tambatan. Perkiraan waktu bongkar/muat Yang tidak sesuai membuat kapal yang sedang berlabuh untuk menunggu proses sandar harus menunggu hingga kapal yang berada di dermaga selesai melaksanakan kegiatan bongkar/muat.

b. Faktor Eksternal

- 1) Faktor cuaca,

Diakibatkan karena cuaca buruk yang dapat mempengaruhi pemuatan, dapat dihentikan karena muatan yang rusak ketika kena air/dalam keadaan basah.

- 2) Melihat kondisi dermaga, ketika kapal yang mau diganti di dermaga belum selesai melaksanakan bongkar/muat, yang membuat kapal harus masuk area pelabuhan untuk berlabuh menunggu hingga kapal yang mau diganti di dermaga selesai melaksanakan kegiatan bongkar/muat.
- 3) Faktor kesehatan penglihatan Nakhoda, ketika kapal yang mau olah gerak untuk mendapatkan pelayanan sandar di dermaga pada saat ini hari, karena faktor kesehatan penglihatan, Nakhoda memilih untuk melakukan olah gerak untuk sandar di siang hari.

Tabel 4.2 Data kunjungan Kapal selama Bulan Juli-Agustus 2021

No	Nama Kapal	Arrival Time	Berthing Time	Keterangan	Alasan
1	MT. Es Aspire	00.45 7/Jul/2021	16.20 8/Jul/2021	Labuh 36 Jam	Dermaga Penuh/ menunggu antrian
2	MV. Navi Jenny	09.42 12/Jul/2021	11.15 12/Jul/2021	Langsung Sandar	-
3	SPOB. Putra Satria	22.00 18/Jul/2021	00.36 19/Jul/2021	Labuh 1 Jam	Kekurangan Pandu
4	MV. Sunny Mark	19:48 23/Jul/2021	23.16 23/Jul/2021	Labuh 2 Jam	Dermaga Penuh
5	MV. Xin Da Qiang	13:30 25/Jul/2021	14.25 25/Jul/2021	Langsung Sandar	-
6	MV. Csc Ren Hai	00.25 27/Jul/2021	04.30 27/Jul/2021	Labuh 2 jam	Kekurangan Pandu
7	MT. Kirana Sapta	20:50 11/Aug/2021	00.18 11/Aug/2021	Labuh 2 Jam	Dermaga Penuh
8	MV. Ru Yi Song	10.44 22/Aug/2021	12.17 22/Aug/2021	Langsung Sandar	-
9	MV. Kookyang Express	23.00 25/Aug/2021	01.38 26/Aug/2021	Labuh 1 Jam	Kekurangan Pandu
10	MT. Lintas XVII	11.46 28/Aug/2021	01.19 28/Aug/2021	Langsung Sandar	-

Sumber : PT. Orela Bahari Mandiri

Berdasarkan tabel diatas disimpulkan bahwa kapal-kapal yang di ageni oleh PT. Orela bahari Mandiri Jakarta harus menunggu antrian dengan kapal yang sedang melakukan kegiatan bongkar muat di Dermaga yang akan di tempati oleh kapal-kapal tersebut untuk melaksanakan aktivitas bongkar muat. Hal ini disebabkan kapasitas dermaga pelabuhan hanya mampu menampung 3 kapal untuk satu kali sandar, dan juga disebabkan karena cuaca pada saat melaksanakan bongkar/muat yang membuat kegiatan bongkar muat harus dihentikan karena muatan yang rusak ketika terkena hujan, biasa terjadi untuk muatan curah, itu membuat antiran kapal menjadi lama dan tidak sesuai waktu yang telah ditetapkan. jadi kapal yang akan sandar selanjutnya harus menunggu di kolam pelabuhan/berlabuh sampai dermaga yang telah ditetapkan kapal tersebut untuk sandar kosong dari kapal yang sebelumnya melakukan kegiatan bongkar muat.

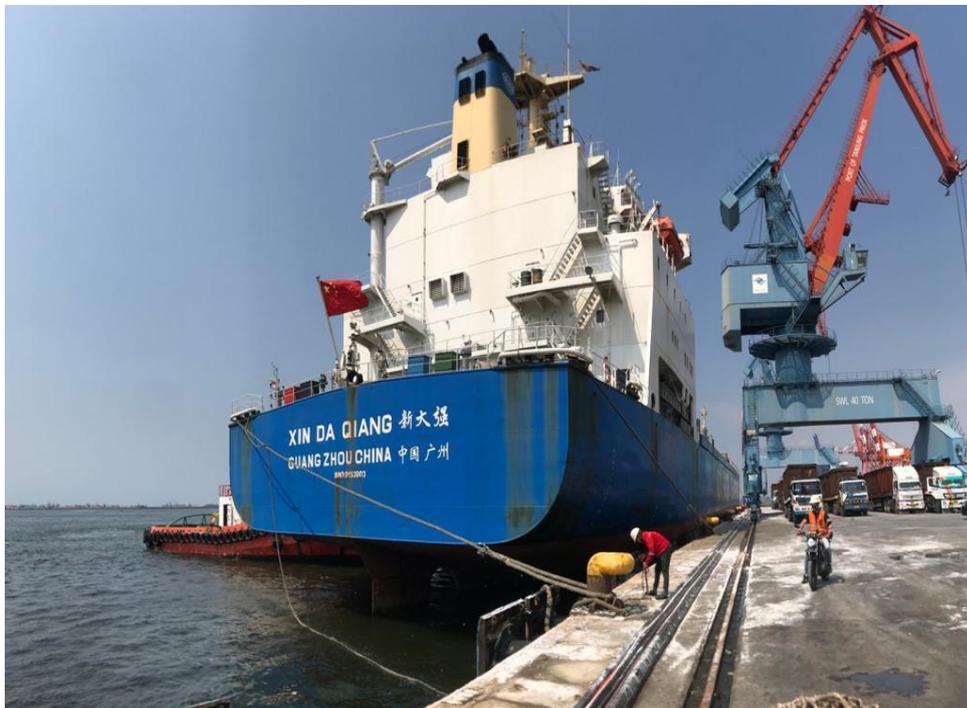
Demikianlah kegiatan agent dalam melaksanakan kegiatan waktu tunggu pandu dan permasalahan kapal masuk pelabuhan untuk melakukan kegiatan penyandaran kapal Di Pelabuhan Jakarta oleh PT. Orela Bahari Mandiri.

Gambar 4.7 Waktu Tunggu Pandu Kapal MV. Wu Yi Shan



Sumber : Lokasi Penelitian LUAR DAM Tanjung Priok, Jakarta Utara

Gambar 4.8 Waktu Tunggu Sandar Kapal MV. Xin Da Qiang



Sumber : Lokasi Penelitian TPS AMBON Tanjung Priok, Jakarta Utara

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan dari fakta dan data hasil penelitian mengenai faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi waktu tunggu pandu dan waktu tunggu sandar adalah sebagai berikut :

1. Jika menggunakan *Inaportnet* adalah sistem *error*, sewaktu mengajukan permohonan pandu oleh agen pelayaran tidak terhubung dan disetujui oleh pelindo II untuk pelayanan kapal, maka menyebabkan *unacces* data dan informasi. Sehingga berpengaruh terhadap ketepatan waktu tunggu pandu dan waktu tunggu sandar kapal yang akan masuk di area pelabuhan untuk mendapatkan jasa pelayanan pandu masuk dan keluar di area pelabuhan.
2. Perkiraan waktu bongkar/muat yang tidak sesuai membuat kapal yang sedang berlabuh untuk menunggu proses sandar harus menunggu hingga kapal yang berada di dermaga selesai melaksanakan bongkar/muat dan perlu nya informasi mengenai kondisi dermaga.

B. Saran

1. Pemerintah sebaiknya sudah mulai melakukan penerapan *Inaportnet* di seluruh pelabuhan-pelabuhan Indonesia untuk memudahkan Agen Pelayaran dalam pengurusan dokumen kedatangan, keberangkatan kapal, pelayanan pandu dan tambat agar bermanfaat bagi proses administrasi maupun operasional pelabuhan serta Perusahaan Pelayaran itu sendiri.

2. PT. Pelabuhan Indonesia (Pelindo) mendukung integrasinya sistem *Inapornet* dikarenakan sangat berpengaruh lebih positif terhadap waktu tunggu pandu dan waktu tunggu sandar di pelabuhan sehingga apabila sistem operasional ini didukung oleh pihak pelabuhan maka kegiatan antara agen pelayaran, pihak pelabuhan dan kapal dapat berjalan efektif.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto. (2012). *Metodologi Penelitian*. Edisi Pertama. Penerbit Andi Offset. Yogyakarta.
- Biro Komunikasi dan Informasi Publik. (Rabu, 04 November 2015). *Inaportnet, Sistem Informasi Standar Pelayanan Kapal dan Barang*
- Wahyuddin, M. (5 Agustus 2011). *Pengantar Teknologi Perkapalan Dan embel-embelnya*
- Dunia Maritime. (26 Februari 2017). *Bagaimana Tata Cara Pelayanan Sistem Inaportnet*
- Huboyo, H. S., Andarani., P., & Mochtar Hadiwidodo, M (2018). *Inventarisasi dan Sebaran Emisi Aktivitas Pelabuhan dengan Aermod View*. Vol. 15, No. 1.
- Tim Penyusun PIP Makassar, (2021), "*Pedoman Penyusunan Skripsi Jenjang Pendidikan Diploma IV*", Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, Makassar
- M. A. Ardyana, (2015). *Pengaruh Kualitas Pelayanan Kapal Terhadap Kepuasan Pengguna Jasa PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak (Studi pada Jasa Pemanduan Kapal)*.
- Peraturan Menteri perhubungan Republik Indonesia No. PM 57 Tahun 2015 tentang *Pemanduan dan Penundaan Kapal*.
- Undang-Undang Republik Indonesia nomor 17 tahun 2008 tentang *pelayaran*
- Lasse, D.A., (2014) *Manajemen Kepelabuhanan*, Jakarta PT. Raja Grafindo Persada
- Peraturan Menteri perhubungan Republik Indonesia No. PM 157 Tahun 2015 Penerapan *Inaportnet* Untuk Pelayanan Kapal Dan Barang Di Pelabuhan.

RIWAYAT HIDUP



SANDI NOPRIANSYA, Lahir di Palembang pada Tanggal 26 November 1998. Merupakan Anak Pertama dari tiga bersaudara dari pasangan Bapak Herliyansa dan Ibu Susmiati. Pendidikan Sekolah Dasar diselesaikan Tahun 2011 pada SD Negeri Sidomukti dan melanjutkan Pendidikan sekolah lanjutan tingkat pertama SMP Negeri 26 Palembang diselesaikan pada Tahun 2014 dan pada tahun yang sama penulis melanjutkan sekolah menengah atas SMA Negeri 15 Palembang Jurusan Ilmu Pengetahuan Sosial, diselesaikan pada Tahun 2017. Pada tahun yang sama penulis melanjutkan pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Pada tahun 2018, tepatnya bulan September 2018, penulis mulai mengikuti Diklat Diploma IV di Badan Pendidikan dan Pelatihan Perhubungan Laut, PIP Makassar (2018-2022) dan mengambil Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.

Selama semester V dan VI penulis melaksanakan Praktek Darat (PRADA) pada Perusahaan Pelayaran PT. Orela Bahari Mandiri Jakarta, selama kurang lebih satu Tahun. Dan pada Tahun 2022 penulis telah menyelesaikan Pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.