

**ANALISIS PENGGUNAAN *INAPORTNET* TERHADAP
EFEKTIVITAS *CLEARANCE IN/OUT* KAPAL PADA
PT. OREMUS BAHARI MANDIRI SURABAYA**



INDAR PRAMESTI

NIT : 17.43.013

**KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT
DAN KEPELABUHANAN**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2021**

**ANALISIS INAPORTNET TERHADAP EFEKTIFITAS CLEARANCE
IN/OUT KAPAL PADA PT. OREMUS BAHARI MANDIRI SURABAYA**

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program
Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program studi

KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN

Disusun dan diajukan oleh

INDAR PRAMESTI

NIT 17.43.013

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
Tahun 2021**

SKRIPSI

**ANALISIS PENGGUNAAN *INAPORTNET* TERHADAP
EFEKTIVITAS *CLEARANCE IN/OUT* KAPAL PADA
PT. OREMUS BAHARI MANDIRI SURABAYA**

Disusun dan Diajukan oleh:

INDAR PRAMESTI

NIT. 17.43.013

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

Pada tanggal 18 Juni 2021

Menyetujui,

Pembimbing I

Jumriani, S.E., M.Adm.SDA
NIP. 19731201 199803 2 008

Pembimbing II

Novianty Palayukan, S.S., M.Hum.
NIP. 19811123 200502 2 002

Mengetahui:

a.n. Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I



Capt. Hadi Setiawan, MT., M. Mar.
NIP. 19751224 199808 1 001

Ketua Program Studi KALK

Rosliawaty A. Kosman, S.E., M.M.
NIP. 19761023 199803 2 001

PRAKATA

Bismillahirrahmanirrahiim. Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas limpahan kasih dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan 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 Inaportnet Terhadap Efektifitas Clearance IN/OUT Kapal Pada PT. Oremus Bahari Mandiri Surabaya**”.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis tidak serta-merta menyelesaikannya seorang diri, melainkan atas izin Allah, juga 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. Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
2. Ibu Rosliawati, SE., M.M., selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK).
3. Jumriani Singang, S.E., M.Adm., SDA. selaku selaku Pembimbing I;
4. Novianty Palayukan, SS., M.Hum. selaku Pembimbing II;
5. Seluruh staff Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK);
6. Seluruh dosen pengajar dan pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
7. Pak Albert Aritonang, Capt. Eko Aprianti, Pak Solihin dan seluruh karyawan/i, serta pimpinan dan segenap pejabat PT. Oremus Bahari Mandiri yang telah memberikan kesempatan untuk melakukan praktik

darat (prada) serta memberikan bimbingan kepada penulis sehingga penelitian ini berlangsung dengan baik;

8. Teman-teman angkatan XXXVIII, baik taruna maupun taruni yang sudah menjadi bagian dari keluarga saya. Teman-teman Program Studi KALK angkatan XXXVIII yang selalu memberikan motivasi dan semangat yang positif kepada penulis dalam penulisan skripsi.

Skripsi ini penulis persembahkan kepada kedua orang tua tercinta, Bapak Sariman dan Ibunda Erna br Tarigan, yang telah melahirkan, membesarkan, serta mendidik penulis hingga saat ini. Teruntuk saudara saya Setiyo Resti, Retno Prihatni, Agita Fauliza dan yang tersayang Alesha Afsheen Azzahra br Harahap terimakasih untuk segala bentuk dukungan dan perhatian. Tak lupa kepada sahabat-sahabat penulis yang tidak bisa penulis sebutkan satu per satu, kalian adalah kawan-kawan terbaik.

Dalam skripsi ini penulis menyadari masih terdapat banyak kekurangan, baik dari segi penyajian materi maupun dalam penggunaan bahasa. Oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun guna menyempurnakan skripsi ini, yang harapannya dapat membantu juga dapat menjadi referensi kepada masyarakat maritim, taruna-taruni Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, maupun bagi penulis sendiri.

Terima kasih.

MAKASSAR, 18 JUNI 2021



INDAR PRAMESTI

NIT 17.43.013

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : Indar Pramesti

NIT : 17.43.013

Program Studi : KALK

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

Analisis *Inaportnet* Terhadap Efektifitas *Clearance IN/OUT* Kapal Pada PT. Oremus Bahari Mandiri Surabaya.

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

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

MAKASSAR, 18 JUNI 2021



INDAR PRAMESTI

NIT 17.43.013

ABSTRAK

INDAR PRAMESTI, 2021. *Analisis Inaportnet Terhadap Efektifitas Clearance IN/OUT Kapal Pada PT. Oremus Bahari Mandiri Surabaya* (Dibimbing oleh Jumriani dan Novianty Palayukan).

Tujuan penelitian ini untuk mengetahui pengaruh inaportnet terhadap efektifitas *clearance in/out* kapal pada PT. Oremus Bahari mandiri Surabaya. Dalam rangka meningkatkan pelayanan terhadap kapal dan barang di pelabuhan, pemerintah mengeluarkan berbagai regulasi agar lebih efisien dan menarik investasi sehingga kegiatan ekonomi Indonesia terus meningkat.

Penelitian ini dilaksanakan di PT. Oremus Bahari Mandiri Surabaya yang merupakan perusahaan yang bergerak dibidang keagenan kapal. Penulis melaksanakan penelitian selama 12 bulan yaitu agustus 2019 sampai agustus 2020. Dalam melaksanakan penelitian, penulis menggunakan beberapa metode dalam mengumpulkan data yaitu menggunakan metode observasi dan dokumentasi. Jenis penelitian yang digunakan adalah jenis penelitian kualitatif dan menggunakan teknik analisis data secara kualitatif .

Hasil penelitian menunjukkan bahwa dengan adanya aplikasi bernama inaportnet terjadi pengaruh positif yang signifikan terjadi terhadap efektifitas *clearance in/out* kapal pada PT. Oremus Bahari Mandiri. Meskipun telah banyak yang merasa nyaman dengan sistem inaportnet, tetapi masih ditemukan beberapa hal yang perlu ditingkatkan atau diperbaiki dalam rangka meningkatkan kepuasan para pengguna jasa kepelabuhanan antara lain pelayanan labuh, pandu, tunda, dan tambat (PPKB-D), pelayanan Daftar Urutan Bongkar (DUB), rencana kegiatan muat dan penerbitan Kartu *Stack* Ekspor (KSE), pengurusan dokumen Persetujuan Ekspor (PE), dan perizinan karantina.

Kata kunci: Pelayanan terpadu satu atap, *Inaportnet*.

ABSTRACT

INDAR PRAMESTI, 2021. *The Analysis of Inaportnet to effectiveness of clearance in / out the ship at PT. Oremus Bahari Mandiri Surabaya* (Guided by Jumriani and Novianty Palayukan).

This research focus on the case of Inaportnet to effectiveness clearance in/out the ship at PT. Oremus Bahari Mandiri Surabaya. In order to improve services for ships and goods in ports, the government issued various regulations to make it more efficient and attract investment so that Indonesia's economic activities continue to increase.

This research was conducted at PT. Oremus Bahari Mandiri which is the company in charge of the ship's agency. The author carried out research for 12 months, namely August 2019 to August 2020. In carrying out the research, the author used several methods in collecting data, namely using the observation method and information studies by collecting information related to research. The type of research used is qualitative research and uses qualitative data analysis techniques.

The result shows that the existence of an application called inaportnet showed that there was a significant positive effect to the effectiveness of clearance in/out the ship at PT. Oremus Bahari Mandiri Surabaya. The results of the study stated that although there were many who felt comfortable with the Inaportnet system, there were still some things that needed to be improved in order to be more satisfy for port service users, including landing, scouting, delaying and mooring services (PPKB-D), list services order of unloading (DUB), planned loading and issuance of export stack cards (KSE), processing of export approval documents (PE), and quarantine license.

Keywords : One stop integrated services, inaportnet.

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGAJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Penelitian	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	7
A. Pengertian Inaportnet	7
B. Layanan Inaportnet	9
C. Cleareance IN/OUT	16
D. Kerangka Pikir	20
E. Hipotesis	20
BAB III METODE PENELITIAN	21
A. Jenis Penelitian	21
B. Definisi Operasional Variabel	21
C. Populasi dan Sampel Penelitian	21
D. Teknik Pengumpulan Data	22

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	23
A. Hasil Penelitian	23
B. Pelayanan Kapal Melalui Sistem Inaportnet	25
C. Hasil Pembahasan	28
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	36
A. Simpulan	36
B. Saran	36
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Penggunaan teknologi informasi di dunia industri dapat mengakumasi banyak waktu dan sumber daya. Pemanfaatannya menunjang berbagai pekerjaan yang mampu dikerjakan dengan waktu yang relatif lebih cepat dibandingkan mengerjakan secara manual. Efektivitas dan efisiensi waktu yang menjadi tujuan penggunaan teknologi informasi tersebut. Perencanaan dan perancangan proses dan perlengkapannya adalah aspek utama dalam penggunaan teknologi informasi. Selain itu, teknologi informasi juga berperan dalam mengimplementasi rancangan dan proses tertentu didalam suatu industri, melibatkan manajemen, dan operasi.

Di Indonesia sendiri, banyaknya industri yang menggunakan teknologi informasi telah menjadi kebutuhan yang bersifat primer dalam suatu perusahaan. Akseibilitas yang mudah dan mampu mengakumulasi banyak sumber daya menjadi pilihan utama dalam melakukan pekerjaan. Beberapa contoh konkrit yang dapat kita jumpai seperti penggunaan *e-parkir* di Bandara, Pelabuhan, Mall, dan institusi telah mencerminkan begitu berperannya teknologi informasi didunia industri seperti sekarang ini.

Menurut Sutabri (2014: 3) teknologi informasi adalah suatu teknologi yang digunakan untuk mengolah data, termasuk memproses, mendapatkan, menyusun, menyimpan, memanipulasi data dalam berbagai cara untuk menghasilkan informasi yang berkualitas, yaitu informasi yang relevan, akurat dan tepat waktu, yang digunakan untuk keperluan pribadi, bisnis, dan pemerintah, dan merupakan informasi yang strategis untuk pengambilan keputusan.

Sedangkan menurut Eko Indrajit (2012: 17) teknologi informasi adalah hasil rekayasa manusia terhadap proses penyampaian

informasi dan pengirim ke penerima sehingga lebih cepat, lebih luas sebarannya, lebih lama penyimpanannya.

Dari beberapa definisi di atas dapat disimpulkan bahwa teknologi informasi adalah suatu gabungan dari teknologi komputasi dan komunikasi yang berbentuk sistem perangkat lunak dan perangkat keras yang digunakan untuk mengolah, memproses, mendapatkan, menyusun, menyimpan, memanipulasi data dalam berbagai cara untuk menghasilkan informasi yang berkualitas, yaitu informasi yang relevan, akurat dan tepat waktu, yang digunakan sebagai sarana organisasi untuk mengurangi ketidakpastian dan keperluan pribadi, bisnis dan pemerintah, selain itu teknologi informasi dapat menghasilkan informasi yang strategis untuk pengambilan keputusan.

Teknologi informasi meliputi segala hal yang berkaitan dengan proses, penggunaan sebagai alat bantu, manipulasi, dan pengelolaan informasi. Transfer dan pemindahan informasi antara media merupakan salah satu pemanfaatan teknologi informasi. Salah satu hal yang mempengaruhi kinerja instansi adalah pemanfaatan teknologi informasi. Pemanfaatan teknologi informasi harus didukung oleh keahlian personil yang mengoperasikan sehingga mampu meningkatkan kinerja perusahaan maupun kinerja individu yang bersangkutan.

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.

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.*

Dengan ciri di atas 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.

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 kontainer, layanan manifest domestik dan pembayaran 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 pembenahan 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, salah satu wujudnya yang sudah berjalan dan sering disebut adalah INSW (*Indonesia 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.

Menurut kementian perhubungan melalui Berita satu (2017) 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 minimal. Dengan begitu dapat meningkatkan daya saing pelabuhan di Indonesia.

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 laus (SIMLALA), sistem kapal online. Aplikasi sertifikasi pelaut, sistem informasi kepelabuhanan, dan sistem yang ada pada badan usaha pelabuhan (BUP).

Sebagai teknologi informasi, Inaportnet merupakan sistem informasi layanan tunggal secara elektronik berbasis internet untuk mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhanan yang standar dalam melayani kapal dan arang dari seluruh instansi terkait atau pemangku kepentingan di pelabuhan, termasuk sistem BUP. 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.

Di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya penerapan Inaportnet telah memasuki tahun ketiga, telah banyak Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang menggunakannya. Salah satu Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yakni PT Oremus Bahari Mandiri. PT Oremus Bahari Mandiri merupakan salah satu Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang telah menggunakan sistem Inaportnet dalam memaksimalkan operasional perusahaannya.

PT Oremus Bahari Mandiri merupakan sebuah perusahaan pelayaran yang bergerak dalam pelayaran *offshore* dan Jasa Kegenan Kapal.

Berdasarkan uraian-uraian diatas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “ **Analisis *Inaportnet* Terhadap Efektivitas *Clearance in/out* Kapal pada PT Oremus Bahari Mandiri**”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah : Bagaimana penggunaan *inaportnet* terhadap efektivitas *clearance in/out* kapal pada PT Oremus Bahari Mandiri?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dan manfaat penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana penggunaan *Inaportnet* terhadap efektivitas *clearance in/out kapal* pada PT Oremus Bahari Mandiri.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang diharapkan dari penulisan skripsi ini adalah:

1. Manfaat Teoritis Penelitian

Sebagai bahan masukan bagi para pembaca khususnya taruna PIP Makassar tentang analisis *Inapornet* terhadap efektivitas *clearance in/out* kapal pada PT Oremus Bahari Mandiri.

2. Manfaat Praktis Penelitian

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

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Inaportnet

Menurut Abdy Kurniawan, dkk (2018) Inaportnet adalah portal elektronik yang terbuka dan netral guna memfasilitasi pertukaran data dan informasi layanan kepelabuhanan secara cepat, aman, netral dan mudah yang terintegrasi dengan instansi pemerintah terkait, badan usaha pelabuhan dan pelaku industri Pelayaran. Jika membahas tentang tata cara layanan pastinya kita membahas tentang aturan, peraturan yang menjelaskan tentang tata cara pelayanan Inaportnet tertuang dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: HK.103/3/II/DJPL-15 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal dan Barang Menggunakan Inaportnet di Pelabuhan dan didalam Undang Undang Pelayaran BAB XV tentang Sistem Informasi Pelayaran Pasal : 269 ayat (1) Sistem informasi pelayaran mencakup pengumpulan, pengelolaan, penganalisaan, penyimpanan, penyajian, serta penyebaran data dan informasi pelayaran.

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.

Dalam rangka penyempurnaan pelayanan melalui Portal INSW (*Indonesia National Single Window*), telah dilakukan penambahan fasilitas antara lain (i) *tracking & tracing document* PIB di KPU DJBC. Fasilitas ini dimaksudkan untuk memonitor setiap tahapan proses dalam penanganan PIB secara live dan transparan, (ii) *tracking & tracing document* Perijinan di semua GA untuk memonitor

penyelesaian proses pemberian perijinan impor di setiap GA, (iii) *browsing & searching* Lartas Impor untuk mencari dan melihat secara rinci konten aturan larangan pembatasan yang terbaru (status terakhir), serta (iv) mencari data RKSP dan *Inward-Manifest*, untuk melihat data manifes dari setiap party barang impor yang akan diselesaikan.

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 diportal 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 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 tolok ukur secara statistik seperti *dwelling time*, kontribusi biaya logistik atas GDP dan logistik performa indeks. Salah satu upaya yang dianggap mampu

secara cepat 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.

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.*

B. Layanan Inaportnet

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:

1. AP : Agen Pelayaran/Perusahaan Pelayaran
2. PBM : Perusahaan Bongkar Muat
3. PMKU : Pemberitahuan Melakukan Kegiatan Usaha
4. 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.
5. 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.

6. RKBM : Rencana Kegiatan Bongkar Muat adalah laporan yang disampaikan perusahaan bongkar muat kepada penyelenggara pelabuhan yang memuat rencana kegiatan bongkar muat.
7. PPKB : Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang adalah permintaan pelayanan jasa di pelabuhan (Labuh, Tunda, Pandu, Kepil, tambat dan jasa lainnya) dan Jenis barang serta jumlah barang yang akan di bongkar/muat oleh agen pelayaran yang diterbitkan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP).

Harus kita 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 keatas;
3. Kapal yang beroperasi tetap pada daerah pelayaran tertentu dengan waktu pelayaran kurang dari 6 (enam) jam; dan
4. Kapal Perikanan.

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 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. Pada tahun 2013, layanan dimulai dari pelabuhan Tanjung Priok dengan layanan meliputi: Layanan izin kapal, layanan pengeluaran dan penerimaan container, layanan manifest domestik dan pembayaran secara elektronik. Adapun penjelasan layanan-layanan dari 6 jenis layanan Inaportnet adalah sebagai berikut:

1. *Iport-Vessel Management*

Layanan inaportnet yang digunakan oleh shipping lines untuk membuat atau mengajukan line, schedule dan commercial offer yang menjadikan inputan atas berbagai proses berikutnya di kantor pemerintah, badan usaha di pelabuhan secara terintegrasi. Saat ini layanan ini hanya tersedia untuk proses layanan kapal di Jakarta.

Proses utama pada modul iPort-Vessel Management:

a. *Creating : Line*

Yaitu pembuatan rencana trayek tetap pelayanan oleh shipping line secara elektronik.

b. *Creating : Voyage*

Yaitu pembuatan jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal dengan menentukan perkiraan tanggal kedatangan dan

tanggal keberangkatan kapal oleh shipping line secara elektronik.

Iport-Vessel Management, memberika kemudaha sebagai berikut:

- 1) Proses dilakukan secara elektronik sehingga cepat.
- 2) Single submission, sehingga shipping line cukup mengajukan proses/ dokumen satu kali.
- 3) Minim kesalahan.
- 4) Terintegrasi dengan layanan pelabuhan lainnya.

2. *Iport-Call Folder*

Layanan ini merupakan layanan untuk penyampaian berkas data untuk perizinan keluar-masuk kapal dengan instansi pemerintah terkait seperti Syahbandar, Imigrasi, Kesehatan Pelabuhan dan Otoritas Pelabuhan yang dilakukan secara elektronik.

3. *Iport-Manifest Domestik*

Layanan ini digunakan oleh shipping lines pelabuhan asal ke shipping line pelabuhan tujuan untuk melakukan proses manifest bongkar muat dimana manifest elektronik tersebut dapat diakses oleh instansi pemerintah terkait yang memiliki kewenangan.

Proses utama dalam modul manifes domestik adalah sebagai berikut:

- a. Melakukan entry data muatan kapal (bongkar).
- b. Melakukan entry manifest detail.
- c. Edifact/ batal edifact.

Melalui layanan ini memiliki kemudahan sebagai berikut;

- 1) Proses dilakukan secara elektronik sehingga cepat.
- 2) *Single submission*, sehingga *shipping line* cukup mengajukan proses/ dokumen satu kali.

- 3) Minim kesalahan.
- 4) Terintegrasi dengan layanan pelabuhan lainnya.
- 5) Manifest muat di pelabuhan asal akan menjadi manifest bongkat di pelabuhan tujuan.

4. *Iport-Smart Cargo*

Layanan ini mengintegrasikan aktivitas logistik sehingga stakeholder seperti cargo owner dapat melakukan *request service delivery* secara online berbasis web.

Proses utama pada modul ini, yaitu:

- a. *Request service: Delivery container*
 - 1) *Inlane truck carrier.*
 - 2) *Original container DO (Delivery Order).*
 - 3) Izin kepabaenan.
 - 4) *Billing services: Preview delivery invoice.*
 - 5) *E-payment services: Delivery invoice.*
- b. *Request service: Receiving container :*
 - 1) *Request services: Booking stack.*
 - 2) *Billing services: Preview receiving invoice*
 - 3) *E-payment services: Receiving invoice.*
 - 4) *E-job slip: Print kartu stack (kartu ekspor).*

5. *IPC-One Stop Services*

Layanan ini digunakan oleh shipping lines dan terminal operator untuk melakukan proses pengajuan permintaan pelayanan kapal dan barang di pelabuhan yang menjadi inputan atas berbagai proses berikutnya di kantor pemerintah, badan usaha di pelabuhan secara terintegrasi dengan Inaportnet.

Uraian proses utama pada modul ini, adalah sebagai berikut:

- a. Pengajuan PKK

Agen pelayaran melakukan input data, pemberitahuan kunjungan kapal (PKK) paling lambat 12 jam sebelum kedatangan kapal.

b. Pengajuan RPK/ OP

Rencana penambatan kapal dan operation planning diajukan oleh pihak terminal operator untuk barang petikemas dan non petikemas kepada pihak IPC.

c. Pengajuan PPKB

Pihak agen mengajukan permintaan pelayanan kapal dan barang (PPKB) dengan mereferensikan terhadap RPK/OP sebelumnya terhadap pelayanan jasa di pelabuhan. Melalui layanan ini, pelayanan kapal dipelabuhan memiliki kemudahan:

- 1) Proses dilakukan secara elektronik sehingga cepat.
- 2) Minim kesalahan.
- 3) Layanan tidak berbayar.
- 4) Terintegrasi dengan layanan pelabuhan lainnya.
- 5) Kepastian pelayanan

C. Clearance in/ out

Menurut Hermansyah (2016) kapal yang akan memasuki pelabuhan wajib memenuhi ketentuan clearance in/ out oleh syahbandar. Oleh karena itu ketika akan masuk pelabuhan nahkoda biasanya memberitahukan akan kedatangan kapalnya kepada stasiun radio pantai untuk mendapatkan informasi kondisi pelayanan pelabuhan tersebut.

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, dilanjutkan AP melengkapi

data pada warta kapal tersebut untuk selanjutnya warta dikirimkan ke Penyelenggara Pelabuhan dalam bentuk PKK dan ke Syahbandar dalam bentuk SPM. 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 adalah 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 di kenal dengan *First Come First Service*.

Setelah PKK dan SPM disetujui, PBM baru bisa mengajukan Rencana Kegiatan Bongkar Muat dari data PKK yang telah diverifikasi oleh Penyelenggara Pelabuhan untuk selanjutnya diverifikasi RKBM sebagai data yang digunakan untuk melakukan pengawasan kegiatan bongkar muat dan penarikan PNBP Pengawasan Bongkar Muat 1% sesuai dengan jenis barang yang telah ditentukan.

Selanjutnya BUP mengirimkan data RPK-RO ke Penyelenggara Pelabuhan dari PPKB yang diajukan AP yang sebagian datanya dari PKK yang telah diverifikasi. Data yang masuk ke penyelenggara pelabuhan dalam bentuk layanan PPK untuk penyandaran kapal. Dan penerbitan SPK Pandu dari BUP apabila PPK telah ditetapkan oleh Penyelenggara Pelabuhan. dan SPOG 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 dan LK3, dan ke Syahbandar dalam bentuk SPB.

LKK yang telah diverifikasi oleh Penyelenggara Pelabuhan akan secara otomatis direspon oleh SIMPONI untuk penerbitan Kode Billing yang selanjutnya AP melakukan pembayaran PNBPLabuh dari Kode Billing yang didapat, apabila telah dilunasi oleh AP secara otomatis LK3 sudah bisa dilakukan 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 sejak Surat Persetujuan Berlayar (SPB) diterbitkan. Dan penerbitan SPOG paling lambat 1 (satu) jam sejak SPK Pandu diterbitkan.

Kedatangan/keberangkatan (*clearance in/out*) kapal maupun untuk rencana kegiatan bongkar muatnya. Sehingga yang dapat mengakses sistem ini hanya yang memiliki kepentingan di pelabuhan, antara lain:

1. Otoritas Pelabuhan;
2. Kesyahbandaran;
3. BUP (Pelindo I - IV)
4. Perusahaan Pelayaran/Agent;
5. Perusahaan Bongkar muat (PBM);
6. Jasa Pengurusan Transportasi (JPT);

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

- a. SIMLALA, 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 dan SIMPELAUT, merupakan sistem online yang dioperasikan 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 dioperasikan oleh Direktorat Kepelabuhanan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan, yang menghimpun data pelabuhan – pelabuhan sesuai UN/LOCODE.
- c. SIMPONI, layanan yang tidak kalah pentingnya juga milik Kementerian Keuangan yang terintegrasi di system Inaportnet, Sistem Informasi PNB Online (SIMPONI), dimana merupakan sistem billing yang dikelola oleh DJA untuk memfasilitasi pembayaran/penyetoran PNB dan penerimaan non anggaran. SIMPONI memberi kemudahan bagi Wajib Bayar/Wajib Setor untuk membayar/menyetor PNB dan penerimaan non anggaran melalui berbagai channel pembayaran seperti teller (Over The Counter), ATM (Automatic Teller Machine), EDC (Electronic Data Capture), maupun internet banking.

D. Kerangka Pikir

Menurut Sugiyono (2011: 60) kerangka pikir merupakan model konseptual bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diterjemahkan sebagai hal yang penting dengan demikian adalah pemahaman yang melandasi pemahaman-

pemahaman yang lain. Kerangka pikir yang baik akan menjelaskan secara teoritis pertautan antar variabel yang akan diteliti. Adapun kerangka pikir dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:



E. Hipotesis

Berdasarkan rumusan masalah yang telah diuraikan di atas, maka untuk mengetahui pengaruh *Inaportnet* terhadap efektivitas *clearance in/out* kapal pada PT. Oremus Bahari Mandiri. *Inaportnet* membawa pengaruh positif bagi perusahaan dikarenakan sistem *inaportnet* yang mempermudah pengurusan dokumen kapal melalui sebuah sistem yang terhubung langsung pada instansi pelabuhan terkait.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis desain penelitian ini merupakan penelitian lapangan yang menggunakan desain pendekatan kualitatif, yaitu suatu proses penelitian dan pemahaman yang berdasarkan pada metodologi yang menyelidiki suatu fenomena atau kejadian dilapangan.

B. Definisi Operasional Variabel

Adapun definisi operasional variabel pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Inaportnet: Adalah portal elektronik yang terbuka dan netral guna memfasilitasi pertukaran data dan informasi layanan kepelabuhan secara cepat, aman, netral dan mudah yang terintegrasi dengan instansi pemerintah terkait, badan usaha pelabuhan dan pelaku industri logistik untuk meningkatkan daya saing komunitas logistik Indonesia.
2. Clearance in/out: Merupakan jumlah keluar masuknya kapal dipelabuhan.

C. Populasi dan Sampel Penelitian

1. Populasi Penelitian

Populasi adalah keseluruhan obyek penelitian yang terdiri dari manusia dan benda ataupun sebagai sumber data yang mewakili karakteristik tertentu dalam penelitian. Populasi pada penelitian ini adalah semua jumlah kapal yang masuk dan keluar yang terbaca dalam sistem Inaportnet pada PT Oremus Bahari Mandiri Surabaya.

2. Sampel Penelitian

Sampel adalah sebagian atau wakil populasi yang diteliti. Sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah konsumen PT Oremus Bahari Mandiri. Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan teknik Simple Random Sampling, yaitu pengambilan sampel dengan secara acak sederhana melalui daftar bilangan random, sehingga setiap elemen populasi mempunyai kesempatan yang sama untuk terpilih menjadi sampel yang diteliti. populasi yang diteliti dan yang menjadi sampel dalam peneliti ini yaitu efektifitas Inaportnet pada PT Oremus Bahari Mandiri Surabaya.

D. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penulisan skripsi ini penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data.

1. Observasi (pengamatan)

Teknik pengumpulan data observasi dilakukan secara langsung. Penelitian melakukan pengamatan di tempat terhadap objek penelitian untuk diamati menggunakan panca indra yang kemudian dikumpulkan dalam catatan atau alat rekam.

2. Studi Dokumentasi

Teknik pengumpulan data ini dilakukan dengan mengandalkan dokumen sebagai salah satu sumber data yang digunakan untuk melengkapi penelitian. Dokumen yang digunakan dapat berupa sumber tertulis, film, dan gambar .

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

1. Gambaran Umum Perusahaan

PT Oremus Bahari Mandiri merupakan perusahaan yang bergerak keagenan kapal. Perusahaan ini menjalankan kegiatan keagenan pelayanan jasa 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 Oremus Bahari Mandiri beralamat di Jl. Tanjung Sadari No. 5-D Surabaya, Jawa Timur.

2. Visi dan Misi Perusahaan

PT Oremus Bahari Mandiri di bentuk dan di mulai aktifitas dengan menyediakan jasa pelayaran dan pengangkutan barang – barang. Visi mutu PT Oremus Bahari Mandiri sebagaimana dinyatakan dalam kebijakan mutu adalah untuk menjadi penyediaan jasa pelayaran dan pengangkutan baarng terbaik dengan memenuhi seluru persyaratan dan harapan pelanggan.

Visi

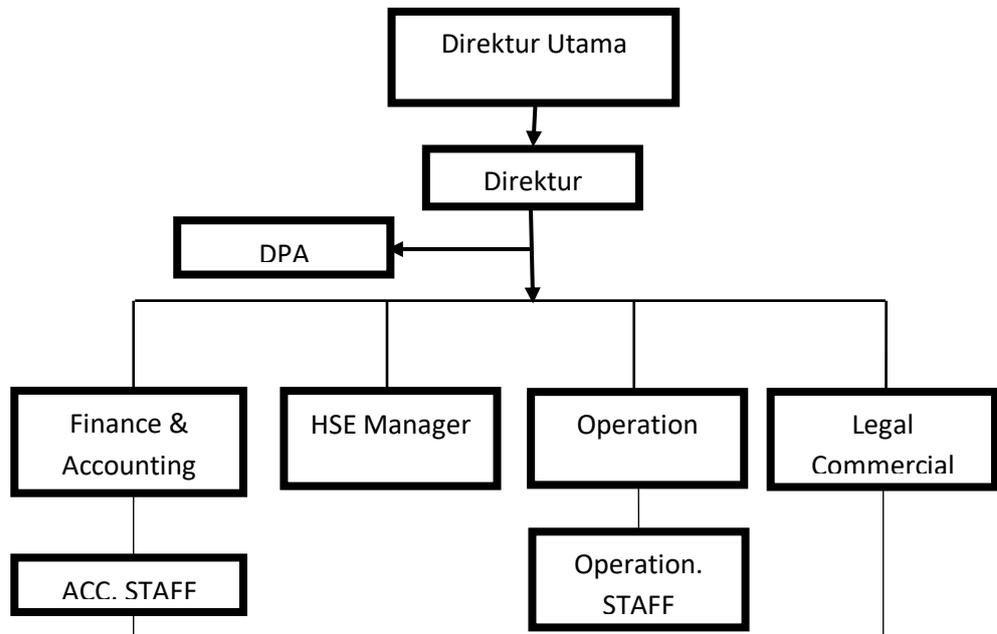
Menjadi Perusahaan Keagenan kapal kelas dunia.

Misi

- a. Memberikan jasa pelayanan keagenan kapal dalam negeri, kapal luar negeri dan offshore secara tepat dan berkualitas.
- b. Memiliki standar pelayanan yang maksimal didukung denga sumber daya manusia yang berkualitas dan profesional.

c. Tanggap terhadap kebutuhan dan keluhan pelanggan.

3. Struktur Organisasi Perusahaan



Gambar 4.1: Struktur Organisasi PT Oremus Bahari Mandiri

B. Pelayanan Kapal Melalui Sistem Inaportnet

Sistem Informasi Inaportnet merupakan layanan yang dipergunakan untuk membantu proses permohonan pelayanan kapal sampai dikeluarkannya izin pengoperasian kapal, mulai dari kapal masuk, kapal tambat, kapal tunda hingga kapal keluar termasuk pembayaran PNBK. Sistem ini memfasilitasi pertukaran data dan informasi layanan kepelabuhanan secara cepat, aman, netral dan mudah yang terintegrasi dengan instansi pemerintah terkait, badan usaha pelabuhan dan pelaku industri logistik untuk meningkatkan daya saing komunitas logistik Indonesia. Portal resmi sistem inaportnet kemenhub adalah <http://inaportnet.dephub.go.id>.

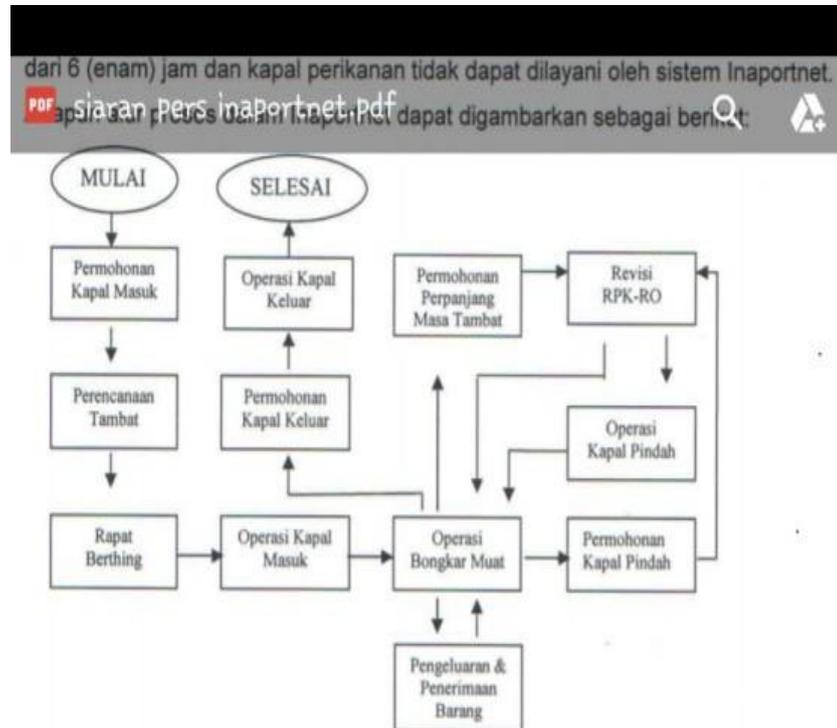
1. Tata Cara Pelayanan Kapal Masuk

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 melengkapi data pada warta kapal tersebut untuk selanjutnya warta dikirimkan ke Penyelenggara Pelabuhan dalam bentuk PKK dan ke Syahbandar dalam bentuk SPM. Perlu diingat, apabila waktu pelayaran kurang dari 1x24 jam, PKK dan SPM diajukan pada saat kapal akan meninggalkan pelabuhan asal menuju pelabuhan tujuan.

Setelah PKK dan SPM di setujui, PBM baru bisa mengajukan Rencana Kegiatan Bongkar Muat dari data PKK yang telah di verifikasi oleh Penyelenggara Pelabuhan untuk selanjutnya diverifikasi RKBM sebagai data yang digunakan untuk melakukan pengawasan kegiatan bongkar muat dan penarikan PNBK Pengawasan Bongkar Muat 1% sesuai dengan jenis barang yang telah ditentukan.

Selanjutnya BUP mengirimkan data RPK-RO ke Penyelenggara Pelabuhan dari PPKB yang diajukan AP yang sebagian datanya dari PKK yang telah di verifikasi. Data yang masuk ke penyelenggara pelabuhan dalam bentuk layanan PPK untuk penyandaran kapal. Dan penerbitan SPK Pandu dari BUP apabila PPK telah di tetapkan oleh Penyelenggara Pelabuhan. dan SPOG dapat diterbitkan paling lambat 1 (satu) jam sejak SPK Pandu diterbitkan.

Gambar 4.2 Alur pelayanan kapal masuk



Sumber : Sistem informasi inaportnet

2. Tata Cara Pelayanan Kapal Keluar

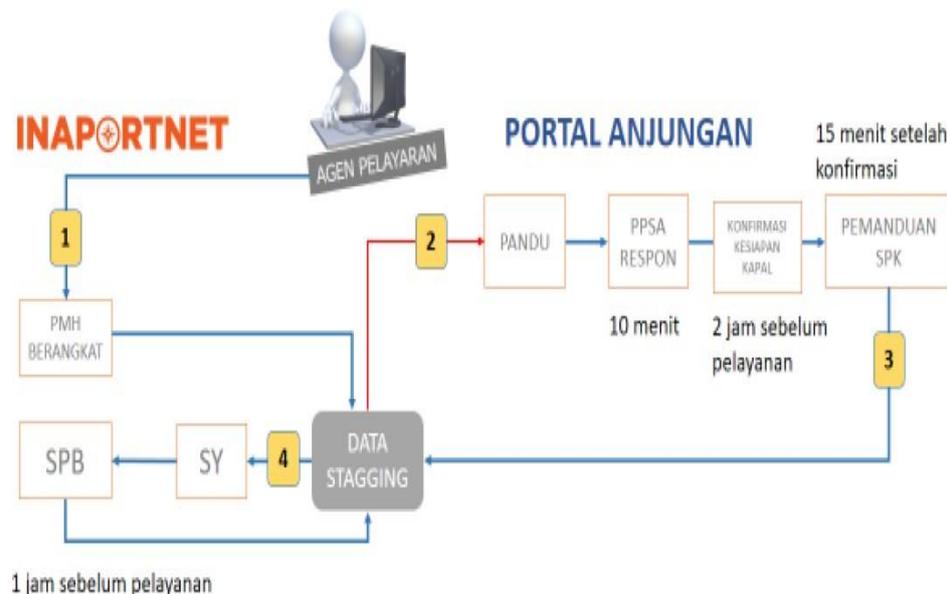
Berdasarkan yang diatur pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: HK.103/3/II/DJPL-15 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal dan Barang Menggunakan Inaportnet di Pelabuhan. dalam waktu paling lama 6 (enam) jam sebelum kapal keluar AP mengajukan layanan kapal keluar di Inaportnet yang datanya masuk ke Penyelenggara Pelabuhan berupa LKK dan LK3, dan ke Syahbandar dalam bentuk SPB.

LKK yang telah di verifikasi oleh Penyelenggara Pelabuhan akan secara otomatis direspon oleh SIMPONI untuk penerbitan kode *billing* yang selanjutnya AP melakukan pembayaran PNBPN Labuh dari Kode *Billing* yang didapat, 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 sejak Surat Persetujuan Berlayar (SPB) diterbitkan. Dan penerbitan SPOG paling lambat 1 (satu) jam sejak SPK Pandu diterbitkan.

Gambar 4.3 Alur pelayanan kapal keluar



Sumber : Materi Sosialisasi *INAPORTNET*, 2016

C. Hasil Pembahasan

Kehadiran Inaportnet menghasilkan output positif terhadap usaha keagenan pada PT. Oremus Bahari Mandiri. Seperti, terkait perizinan kapal masuk maupun keluar sudah tidak banyak menggunakan kertas, lebih cepat serta praktis yang dapat diakses dirumah ataupun dikantor yang sudah di *instal* (sistem inaportnet). PT. Oremus Bahari Mandiri mencoba meningkatkan sistem pelayanan dengan selalu mengupdate dan mempelajari fenomena-

fenomena yang terjadi sekarang ini demi meningkatkan kualitas pelayanan sebagai pelaku jasa keagenan kapal.

Dalam pelaksanaan sistem inaportnet masih ditemukan kendala-kendala diantaranya perubahan budaya manual ke elektronik oleh masing-masing instansi, banyaknya instansi yang terlibat dengan tingkat kesiapan yang berbeda, harmonisasi dan penyesuaian sistem aplikasi instansi terkait dengan portal inaportnet, aplikasi pada inaportnet masih belum lengkap, serta belum adanya prasarana pendukung sistem inaportnet.

1. Karakteristik Pelayanan Inaportnet

- a. Berbasis web: Selalu dapat diakses dimana saja dan kapan saja.
- b. Mudah digunakan
- c. Aman: Pertukaran data dan informasi terjamin kerahasiannya.
- d. Cerdas (*intelligent*): Sistem dapat menyesuaikan dengan kondisi pengguna.
- e. Netral: Tidak memihak, sistem hanya memberikan akses sesuai dengan tingkat kepentingan pengguna.
- f. Otomasi Bisnis Proses exiting. Sistem hanya mengotomasi/*streamline* bisnis proses yang ada (sesuai dengan peraturan/ketentuan yang berlaku).
- g. Layanan terintegrasi.

2. Kekurangan Penggunaan Inaportnet

- a. Adanya gangguan koneksi dikarenakan pengguna user inaportnet yang semakin banyak menjadi beban untuk server.
- b. Ada beberapa fitur yang belum praktis. Misalkan laporan angkutan barang yang belum dapat secara maksimal diakomodir dalam inaportnet.

c. Inaportnet masih belum maksimal mengakomodir modul seperti LAB (Laporan Angkutan Barang).

3. Manfaat Penggunaan 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:

a. Otoritas Pelabuhan

- 1) Inaportnet sebagai penyedia data statistik.
- 2) Mempermudah koordinasi dan pengawasan untuk perbaikan porses.
- 3) Konsolidasi data antar pelabuhan.

b. Bea cukai

- 1) Memudahkan untuk melakukan *tracing* dan *tracking cargo* secara lebih luas.
- 2) Menghilangkan proses manual yang kurang efisien.
- 3) Laporan/ *report* dan analisis data.
- 4) Percepatan dan akurasi proses.
- 5) Statistik dan analisis.

c. Instansi Pemerintah Lainnya

- 1) Menyediakan data terkait fungsi pengawasan (karantina, kesehatan pelabuhan, imigrasi, dll).
- 2) Memudahkan untuk melakukan *tracing* dan *tracking cargo*.
- 3) Fasilitas perdagangan.

- 4) Laporan/ report dan analisis data.
- 5) Percepatan dan akurasi proses.

d. Shipping Lines & Agents

- 1) Memudahkan dalam pengelolaan *manifest*.
- 2) Keamanan dalam mengidentifikasi *forwarding* pada saat pengiriman kargo.
- 3) Memudahkan dalam deklarasi barang berbahaya.
- 4) Memudahkan untuk melakukan *tracing* dan *tracking cargo*.
- 5) Mengatur pelayanan/ *service* kapal.
- 6) Memudahkan untuk izin keluar/ masuk kapal.

e. Terminal Operators

- 1) Menyediakan autorisasi gate out/ loading ketika semua pelaku logistik sudah memberikan autorisasi.
- 2) Mengoptimalkan penggunaan infrastruktur dan suprasuktur.
- 3) Mengurangi *dwelling time*.
- 4) Meningkatkan produktivitas.
- 5) Mengurangi waktu tunggu.

f. Freight Forwarders

- 1) Mengamankan pengiriman barang.
- 2) Mengurangi mobilitas personel.
- 3) Mengurangi permintaan ke agen pelayanan.
- 4) Menyederhanakan prosedur.
- 5) Memudahkan untuk melakukan *tracing* dan *tracking cargo*.
- 6) Percepatan dan akurasi informasi.

- 7) Mempermudah dalam konsolidasi terkait kepabeanan, komersial dan data logistik.
- 8) Mengamankan penerimaan dan pemuatan pengapalan ekspor.

g. Customs Brokers (PPJK)

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

h. Container Freight Station (CFS)

- 1) Mentransfer barang dibawah kontrol Bea Cukai.
- 2) Memudahkan dalam pengelolaan kegiatan *stripping* dan *stuffing*.
- 3) Proses *Gate-in/ Gate-out* secara *real time*.
- 4) Memudahkan dalam pengelolaan *inventory* dan *stock account*.

i. Inland Truckers

- 1) Mengurangi waktu tunggu di terminal kontainer.
- 2) Tidak menggunakan kertas/ *hard copy*.
- 3) Menjadi kontributor untuk keamanan *supply chain*.

j. Importers/ Exporters

- 1) Mengurangi waktu transit.
- 2) Mengoptimalkan *Supply Chain*.

- 3) Mengoptimalkan persediaan/ *stock*.
- 4) *Tracking dan tracing*.
- 5) Mengkonsentrasikan data untuk memenuhi persyaratan *authorised economic operators (AEO)*

Dengan ciri tersebut maka inaportnet akan memberikan manfaat bagi komunitas logistik, antara lain sebagai berikut :

1. *Single submission*.
 2. Layanan online, Hemat waktu dan biaya.
 3. Percepatan proses secara keseluruhan.
 4. Kemampuan *tracing* dan *tracking*.
 5. Minimisasi kesalahan pemasukan data dan dokumen.
 6. Menerima integrasi data secara elektronik.
 7. Dapat melakukan *monitoring* atas proses.
 8. Meningkatkan daya saing pelaku industri.
4. Keunggulan Penggunaan Sistem Pelayanan Inaportnet

Performansi logistik Indonesia menjadi perhatian serius pemerintahan dan swasta. Hal ini sering diukur dari beberapa tolak ukur secara statistik seperti *dwelling time*, kontribusi biaya logistik atas GDP dan *logistic performance index (LPI)*.

Salah satu upaya yang dianggap mampu secara cepat 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. Ide ini bukan baru, salah satu wujudnya yang sudah berjalan dan sering disebut adalah INSW (*Indonesia national Single Window*) yang biasa disebut memiliki dua pilar yaitu

Trendenet dan Portnet. Jadi inaportnet ini adalah salah satu portal INSW sebagai bagian dari upaya mewujudkan system logistik nasional (SISLOGNAS) yang berdaya saing global. Tujuan portal ini adalah untuk menjamin terwujudnya sistem logistik nasional yang berdaya saing global.

Sistem Inaportnet ini memberikan manfaat antara lain menjamin transparansi pelayanan kapal dan barang di pelabuhan, menjamin rasa keadilan pelayanan (*first come first served*), mempercepat penyelesaian pelayanan kapal dan barang, meminimalisasi biaya yang diperlukan dalam penanganan pelayanan kapal dan barang, meningkatkan validitas dan akurasi data yang terkait dengan kegiatan pelayanan kapal dan barang, dan meningkatkan daya saing nasional dan mendorong masuknya investasi.

Untuk menggunakan sistem tersebut, para pengguna sistem inaportnet yang meliputi Kantor Otoritas Pelabuhan Utama, Kantor Kesyahbandaran Utama, Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan, Kantor Batam, Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan, Kantor Pabean, Kantor Kesehatan Pelabuhan, Kantor Karantina Pertanian, Kantor Karantina Ikan dan Pengawasan Mutu Ikan, Kantor Imigrasi, Badan Usaha Pelabuhan, Perusahaan angkutan laut nasional di pelabuhan, perusahaan bongkar muat di pelabuhan dan perusahaan jasa pengurusan transportasi, dapat mengakses alamat *website* <http://inaportnet.dephub.go.id>, dimana terdapat 16 modul antara lain yaitu:

- a. Modul pendaftaran pengguna jasa (User ID).
- b. Modul Pemberitahuan Kedatangan Kapal.
- c. Modul Rencana Kegiatan Bongkar Muat (RKBM).
- d. Modul Layanan Persetujuan Other Government Agency (GOA)

- e. Modul Penetapan Pelayanan Kapal (PPK).
- f. Modul Pelayanan Surat Perintah Kerja (SPK) pandu.
- g. Modul Surat Persetujuan Olah Gerak (SPOG).
- h. Modul realisasi pandu tunda.
- i. Modul perpanjangan masa tambat.
- j. Modul permohonan kapal pindah.
- k. Modul kegiatan kapal keluar.
- l. Modul Pembayaran Jasa Labuh.
- m. Modul Surat Persetujuan Berlayar (SPB).
- n. Laporan Pengeluaran dan Penerimaan Barang.
- o. Pembatalan Pelayanan.
- p. Pengajuan Layanan Syahbandar.

Semua kapal niaga yang beroperasi di Indonesia dapat dilayani oleh sistem Inaportnet ini. Sedangkan untuk kapal pelayaran rakyat, kapal dengan ukuran kurang dari atau sama dengan GT 35, kapal yang beroperasi tetap pada daerah pelayaran tertentu dengan waktu pelayaran kurang dari 6 (enam) jam dan kapal perikanan tidak dapat dilayani oleh sistem Inaportnet.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Setelah dilakukan penelitian telah diperoleh hasil yang dapat menjadi kesimpulan dalam penelitian ini, adapun kesimpulan pada penelitian ini adalah:

Inaportnet berpengaruh positif dan signifikan terhadap efektivitas *clearance in/ out* pada PT. OREMUS BAHARI MANDIRI. Adanya inaportnet membawa pengaruh besar didunia pelayaran INDONESIA terkhusus pada PT. OREMUS BAHARI MANDIRI yang memudahkan pengurusan dokumen-dokumen kapal menjadi lebih efisien dan mempecepat pergerakan agen dalam mengurus dokumen yang dibutuhkan kapal ketika kapal ingin sandar maupun akan berangkat ke pelabuhan tujuan selanjutnya.

B. Saran

Berdasarkan hasil pembahasan, penulis ingin memberikan saran – saran yang diharapkan dapat berguna bagi PT. OREMUS BAHARI MANDIRI agar terus meningkatkan kualitas jasa keagenan yang dalam hal ini sudah dinilai baik. Dan untuk pihak Pelabuhan memberikan edukasi kepada personel agar lebih responsif terhadap data input yang telah dikirimkan ke dalam Inaportnet. Hal ini mengapa perlu, karena terkadang personel terlambat merespon input dari Inaportnet yang terkadang mengakibatkan terhambatnya pengurusan dokumen kapal.

DAFTAR PUSTAKA

ID Buklet, Inaportnet. (2013) *Layanan Inaportnet*, Jakarta:
Indonesia Publishing House.

Jumriani, Rahmah A., Shadril Al M., (2019). Peningkatan Peran Divisi Dokumen Kontrol PT. Lintas Samudera Borneo Line Dalam Menangani Dokumen Kapal di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Banjarmasin, *Venus*, 07(14), 1-16.

Kurniawn, dkk. (2018) *Sistem Informasi Pelayaran*. Semarang.

Lasse, D.A., (2014) *Manajemen Kepelabuhan*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.

Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009, Tentang *Kepelabuhan*.

Peraturan Menteri Perhubungan No. 11 tahun 2016 Tentang *Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenaan Kapal*.

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut (2015), Tentang *Tata Cara Pelayanan Kapal dan Barang Menggunakan Inaportnet di Pelabuhan*.

Sugiyono. (2011) *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*
Bandung: Alfabeta.

Undang – Undang No. 17 Tahun 2008, Tentang *Pelayaran*.

LAMPIRAN

Gambar PKKA MT. SC Dalian



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
GEDUNG KARYA LANTAI 12 S.D. 17

Jl. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 8
JAKARTA - 10110

TEL: 3813008, 3505006, 3813269, 3447017,
3842440
PST: 4213, 4227, 4209, 4135

TEL: 3844492, 3458540
FAX: 3811786, 3845430, 3507576

Nomor : AL.203/2000/26374/24103/19
Klasifikasi :
Lampiran :
Perihal : Persetujuan Keagenan Kapal Asing (PKKA)
Jakarta, 19 Agustus 2019
Kepada
Yth
Direktur Utama
PT. ORIENTJASA MARITIM INDONESIA
Jl. Kebun Bawang VIII No.21RT.019 RW. 001,
Kelurahan Kebun Bawang, Kec. Tg. Priok,
Jakarta Utara
di
Jakarta Utara - 14340

- Menunjuk Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut dan Surat Saudara No. JA322/ OMI-OPS/ VIII/ 2019 tanggal 16 Agustus 2019 bersama ini disampaikan rencana kedatangan kapal yang Saudara ageni dengan data sebagai berikut :
 - Nama Kapal / Voyage : MT. SC DALIAN / -
 - Bendera / IMO Number : Hong Kong / 9430454
 - Ukuran (DWT/GT/HP) : 13033 / 8539 / 0
 - Owner/Principal : SC DALIAN LIMITED / SC DALIAN LIMITED
 - Nomor dan Tanggal : BX-150/AL203 / 21 April 2017
 - Status : Trampler
 - Pelabuhan Singgah : Gresik
 - Port Agent / Sub Agent : PT. Oremus Bahari Mandiri / PT. Oremus Bahari Mandiri
 - ETA / ETD : 21 Agustus 2019 / 31 Agustus 2019
 - Kegiatan : -
 - B/M : M: Palm Methyl Ester 12000 MTON
 - Pelabuhan Asal/Tujuan : Subic Bay / Zhoushan
 - Crew List/Kebangsaan : 21 Orang / 15 Orang Chinese, 6 Orang Myanmar
 - Keterangan : -
- Sehubungan dengan butir 1 (satu), dengan ini diberitahukan bahwa rencana kedatangan / keberangkatan kapal asing yang diageni oleh perusahaan Saudara telah memenuhi persyaratan dan dicatat dalam daftar kapal keagenan di Ditjen Perhubungan Laut, dengan ketentuan sebagai berikut :
 - Mematuhi segala ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku baik nasional maupun internasional.
 - Mengurus kepentingan kapal asing yang diageni dan bertanggung jawab atas biaya kapal selama berada di pelabuhan Indonesia.
 - Dilarang untuk mengangkut muatan dan / atau penumpang antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia (Azas Cabotage) serta melakukan kegiatan lain yang tidak termasuk mengangkut penumpang dan / atau barang dalam kegiatan angkutan laut dalam negeri sebagaimana dimaksud dalam Permenhub No. PM 10 Tahun 2014.
 - Mematuhi ketentuan Surat Menteri Perhubungan No. PR.302/1/14 Phb-2005 tanggal 28 Oktober 2005 perihal Penurunan Tarif Pelayanan Peti Kemas dan Surat Menteri Perhubungan No. PR.302/1/16 Phb-2005 tanggal 31 Oktober 2005 perihal Penetapan Tarif Terminal Handling Charge (THC) serta tidak mengenakan biaya administrasi lainnya.
 - Surat ini hanya berlaku sebagai Pemberitahuan Keagenan Kapal Asing (PKKA) bagi kapal asing yang melakukan kegiatan di pelabuhan yang terbuka untuk perdagangan luar negeri di wilayah perairan Republik Indonesia.
 - Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tidak bertanggung jawab terhadap perjanjian pengangkutan yang dilakukan pemilik barang dengan pengangkut.
 - Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tidak bertanggung jawab terhadap kapal-kapal asing yang menyinggahi pelabuhan-pelabuhan di Indonesia yang belum comply dengan ketentuan SOLAS 1974 Chapter XI-2 (ISPS Code 2002)
 - Melaporkan realisasi kegiatan kapal keagenan asing setiap 3 (tiga) bulan.
- Demikian disampaikan untuk dapat digunakan sebagaimana mestinya.

Tembusan Yth:

- Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
- Direktur Jenderal Imigrasi;
- Deputi V BIN;
- Asops KSAL;
- Kepala BAIS TNI;
- Kepala KSOP Gresik;
- GM PT. Pelindo Cabangok Setempat;
- DPP INSA.



AN. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT
U.b
KASUBDIT ANGKUTAN LAUT LUAR NEGERI

Ttd

LUSI ANDAYANI, ST., M.MTr.
NIP. 197406012002122001

Sumber : PT. Oremus Bahari Mandiri

Gambar Penyandaran Kapal MT. SC Dalian



Sumber : Lokasi Penelitian Jetty AKR Corporindo, Surabaya

Gambar Agen Lokal Memeriksa Kelengkapan Dokumen Kapal



Sumber : Kapal MT. SC Dalian

RIWAYAT HIDUP



INDAR PREMESTI, Lahir di Antara pada Tanggal 09 Oktober 1999. Merupakan Anak ketiga dari empat bersaudara dari pasangan bapak Sariman dan ibu Erna Tarigan.

Pendidikan Sekolah Dasar diselesaikan pada tahun 2011 pada SD 013786 Antara, dan melanjutkan pendidikan sekolah lanjutan tingkat pertama SMP Negeri 1 Limapuluh diselesaikan pada tahun 2014 dan pada tahun yang sama penulis melanjutkan sekolah menengah atas SMA Negeri 1 Limapuluh, diselesaikan pada tahun 2017. Pada tahun yang sama penulis melanjutkan pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Pada tahun 2017, tepatnya bulan Agustus 2017, penulis mulai mengikuti pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar (2017-2021) dan mengambil jurusan KALK.

Selama semester V dan VI penulis melaksanakan Praktek Darat (PRADA) pada PT. Oremus Bahari Mandiri Surabaya selama satu tahun. Dan pada tahun 2021 penulis telah menyelesaikan Pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.