

**ANALISIS PERUBAHAN SISTEM PELAYANAN JASA  
PELABUHAN DI PT. JATARIM BINAU LINES CABANG  
SAMPIT DENGAN MENGGUNAKAN SISTEM INAPORTNET**



**FELICIA DEA ADAMA**

**NIT : 18.43.008**

**KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN  
KEPELABUHANAN**

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

**ANALISIS PERUBAHAN SISTEM PELAYANAN JASA  
PELABUHAN DI PT. JATARIM BINAU LINES CABANG  
SAMPIT DENGAN MENGGUNAKAN SISTEM INAPORTNET**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat untuk Menyelesaikan  
Program Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi

Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Disusun dan Diajukan Oleh

FELLICIA DEA ADAMA

NIT : 18.43.008

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

**SKRIPSI**

**ANALISIS PERUBAHAN SISTEM PELAYANAN JASA  
PELABUHAN DI PT. JATARIM BINAU LINES CABANG  
SAMPIT DENGAN MENGGUNAKAN SISTEM INAPORTNET**

Disusun dan Diajukan Oleh

**FELICIA DEA ADAMA**

**NIT. 18.43.008**

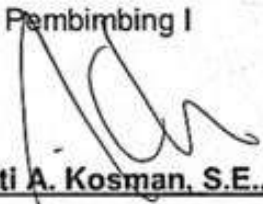
Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

Pada Tanggal 10 Februari 2022

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II

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

  
Annisa Rahmah, S.Si.T., M.M.Tr.

Penata Tk. I (III/d)

Penata (III/c)

NIP. 19761023 199803 2 001

NIP. 19840529 201012 2 002

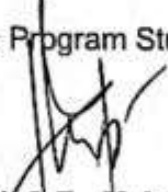
Mengetahui :

An. DIREKTUR PIP MAKASSAR

Pembantu Direktur I

Ketua Program Studi KALK

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

  
Jumriani, S.E., M.Adm., SDA

Pembina (IV/a)

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19751224 199808 1 001

NIP.19731201 199803 2 008

## PRAKATA

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, atas limpahan kasih dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi dengan judul “**Analisis Perubahan Sistem Pelayanan Jasa Pelabuhan di PT. Jatarim Binau Lines Cabang Sampit Dengan Menggunakan Sistem Inaportnet**”, sebagai salah satu persyaratan akhir untuk menyelesaikan program Diploma-IV Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

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, M.T., M.Mar., selaku Pembantu Direktur I;
3. Ibu Jumriani, S.E., M.Adm., SDA., selaku Ketua Prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK);
4. Ibu Rosliawati, S.E., M.M., selaku Pembimbing I;
5. Ibu Annisa Rahma, S.Si.T., M.M.Tr., 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 Rivolindo, SH., M.M., selaku Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banjarmasin beserta staf yang telah

memberikan kesempatan kepada penulis untuk melaksanakan praktek darat.

9. Bapak Bambang Wijanarko, S.E., selaku pimpinan PT. Jatarim Binau Lines Cabang Sampit beserta staf yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk belajar dan melaksanakan praktek darat.
10. Ayahanda Karyanta Kristo dan Ibunda Dana Nataliani yang telah mencurahkan waktu, tenaga, dan pengorbanan terbesarnya untuk penulis hingga ke tingkat ini;
11. Rekan-rekan taruna (i) angkatan XXXIX khususnya jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan dan terlebih khusus KALK A yang selalu menemani susah senang dalam menyelesaikan skripsi ini;
12. Alfiani dan sahabat-sahabat tercinta yang telah membantu penulis menyelesaikan skripsi ini;
13. Senior Andika W.A dan Senior Latifa yang selalu membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini;

Akhirnya, dengan segala kekurangan, kesalahan dan ketidaksempurnaan skripsi ini adalah tanggung jawab penulis. Namun demikian dengan segala kerendahan hati penulis memohon saran-saran dari para pembaca yang bersifat membangun demi penyempurnaan skripsi ini. Harapan penulis semoga skripsi ini dapat dijadikan sebagai bahan masukan serta dapat memberikan manfaat bagi para pembaca.

Makassar, 10 Februari 2022



Fellicia Dea Adama

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : FELLICIA DEA ADAMA  
Nomor Induk Taruna : 18.43.008  
Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan  
Kepelabuhanan

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

**ANALISIS PERUBAHAN SISTEM PELAYANAN JASA PELABUHAN DI  
PT. JATARIM BINAU LINES CABANG SAMPIT DENGAN  
MENGUNAKAN SISTEM INAPORTNET.**

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, 10 Februari 2022



FELLICIA DEA ADAMA

NIT : 18.43.008

## ABSTRAK

**FELLICIA DEA ADAMA. 2021.** Analisis Perubahan Sistem Pelayanan Jasa Pelabuhan di PT. Jatarim Binau Lines Cabang Sampit dengan Menggunakan Sistem Inaportnet (Dibimbing oleh Rosliawati dan Annisa Rahma).

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana perubahan sistem pelayanan jasa pelabuhan di PT. Jatarim Binau Lines Cabang Sampit dengan menggunakan sistem Inaportnet.

Penelitian ini dilaksanakan di PT. Jatarim Binau Lines Cabang Sampit selama 9 bulan sejak Oktober 2020 sampai Juli 2021. Sumber data yang diperoleh adalah data kualitatif yaitu data berupa informasi-informasi terkait pembahasan baik secara lisan maupun tulisan.

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini menunjukkan bahwa perubahan sistem pelayanan dari sistem manual ke sistem Inaportnet bagi Agen Pelayaran maupun Agen Perusahaan sangat berguna untuk mendorong percepatan lalu lintas dokumen, lalu lintas barang, memudahkan untuk mengecek dokumen kapal sandar dan berangkat. Kegiatan pelayanan kegiatan kapal sebelum adanya sistem Inaportnet yang dilakukan secara manual menghabiskan banyak waktu dan biaya. Faktor yang mempengaruhi banyaknya waktu dan biaya yang dikeluarkan sebagai berikut: Pengajuan masih manual, antrian pengajuan masih datang ke Syahbandar atau secara *face to face*, masih menggunakan banyak kertas, semua pengajuan layanan belum dalam satu sistem, SPB belum menggunakan *barcode*.

Kata Kunci : Jasa pelabuhan, sistem Inaportnet.

## ABSTRACT

**FELICIA DEA ADAMA. 2021.** *Analysis of the Changes of Port Service System at PT. Jatarim Binau Lines Sampit Branch Using Inaportnet System* (Supervised by Rosliawati and Annisa Rahma).

The purpose of this research is to find out how the changes of the port service system at PT. Jatarim Binau Lines Sampit Branch using the Inaportnet system.

This research was conducted at PT. Jatarim Binau Lines Sampit Branch for 9 month started from October 2020 to July 2021. The obtained data source was qualitative data and the information that related to this research.

The results obtained from this study is indicate that the changes of the service system from the manual system to the Inaportnet system for Shipping Agents and Company Agents are very useful to encourage the acceleration of document traffic, goods traffic, making it easier to check ship documents docking and departing. The ship's service activities before the Inaportnet system is cost a lot of time and money. Factors that affect the amount of time and costs incurred are as follows: Submissions are still manual, submission queue still come to the port or face to face, still use a lot of paper, all service submissions are not in one system, SPB has not barcodes.

Keywords : *Port service, Inaportnet system*



## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>HALAMAN JUDUL</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PENGAJUAN</b>	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b>	<b>iii</b>
<b>PRAKATA</b>	<b>iv</b>
<b>PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI</b>	<b>vi</b>
<b>ABSTRAK</b>	<b>vii</b>
<b>ABSTRACT</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR ISI</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR TABEL</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b>	<b>xii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	3
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>	
A. Pengertian Analisis	4
B. Pengertian Perubahan	4
C. Pengertian Sistem	4
D. Pengertian Pelayanan	4
E. Pengertian Jasa Pelabuhan	5
F. Pengertian Sistem Inaportnet	5
G. Karakteristik dan Manfaat Inaportnet	10
H. Pengertian Keagenan Kapal	11
I. Tugas dan Fungsi Keagenan	13
J. Kerangka Pikir	14
K. Hipotesis	15

### **BAB III METODE**

#### **PENELITIAN**

A. Jenis, Desain, dan Jumlah Variabel Penelitian	16
B. Definisi Operasional Variabel/ Deskripsi	17
C. Populasi dan Sampel	18
D. Teknik Penulisan Data dan Instrumental Penelitian	18
E. Teknik Analisa Data	19

### **BAB IV HASIL PENELITIAN DAN**

#### **PEMBAHASAN**

A. PT. Jatarim Binau Lines Cabang Sampit	20
B. Susunan Personalia dan Struktur Organisasi Perusahaan	20
C. Alasan Perusahaan Menggunakan Sistem Inaportnet	22
D. Sistem Pelayanan Jasa Sebelum Inaportnet	23
E. Sistem Pelayanan Jasa Setelah Inaportnet	26
F. Perbandingan Sistem Pelayanan Jasa Secara Manual dan Inaportnet	34

### **BAB V SIMPULAN DAN**

#### **SARAN**

A. Simpulan	38
B. Saran	38

<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	<b>39</b>
-----------------------	-----------

<b>RIWAYAT HIDUP</b>	<b>41</b>
----------------------	-----------

## DAFTAR TABEL

Nomor	Halaman
Tabel 4.1 : Perbandingan Sistem Manual dan Sistem Inaportnet	34

## DAFTAR GAMBAR

Nomor		Halaman
Gambar 2.1	: Kerangka Pikir	14
Gambar 4.1	: Struktur Organisasi PT. Jatarim Binau Lines Cabang Sampit	21
Gambar 4.2	: Menunjukkan Pusat Data Simlala Dephub	26
Gambar 4.3	: Menu Login Inapornet	27
Gambar 4.4	: Pelayanan Datang/Berangkat	27
Gambar 4.5	: Buat Warta Inaportnet	28
Gambar 4.6	: Form Data Kapal	28
Gambar 4.7	: Warta Kedatangan Telah Disetujui	29
Gambar 4.8	: Monitor Sistem Inaportnet Kapal Maruta X	29
Gambar 4.9	: Monitor Inaportnet Kapal Maruta X	30

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Negara Indonesia adalah negara yang berada pada posisi yang strategis sebab terletak di persilangan rute perdagangan dunia serta adalah negara kepulauan sebab dua per tiga daerahnya merupakan perairan. Kedudukan pelabuhan sangat berarti untuk menunjang kemajuan ekonomi, industri serta perdagangan di negara ini yang membuat pelabuhan menjadi aspek berarti dalam melaksanakan roda perekonomian Negara.

Pelabuhan adalah tempat keluar masuknya barang dari dan atau ke suatu Negara dengan menilik peraturan yang ada di setiap pelabuhan tempat kapal-kapal besandar.. Pelabuhan memerlukan perusahaan jasa keagenan selaku pihak yang mewakili perusahaan pelayaran atau kapal untuk mempersiapkan fasilitas sebelum kapal tiba, sehingga dapat memberikan bantuan jasa untuk keperluan kapal selama di pelabuhan.

Kemajuan ekonomi global yang meningkat pesat menjadikan pelabuhan membutuhkan sistem data manajemen yang berbasis teknologi. Saat seperti ini, pelabuhan dibantu oleh sistem data yang berteknologi maju sehingga diharapkan pelabuhan mempunyai sistem kerja pelabuhan yang efektif dan efisien.

Pada saat *clearance in* dan *clearance out* kapal masih dilaksanakan menggunakan sistem manual, kegiatan pelayanan masih dilaksanakan secara manual, antrian pelayanan dilakukan di Syahbandar/ secara langsung, masih memakai banyak kertas, seluruh layanan tidak pada satu sistem, SPB tidak mempunyai barcode sehingga menghabiskan banyak waktu dan pengeluaran.

Sehubungan dengan itu, PT. Jatarim Binau Lines Cabang Sampit sebagai perusahaan pelayaran dan penyedia jasa keagenan kapal

berupaya semaksimal mungkin untuk melakukan pelayanan kapal secara efektif dan efisien dengan menerapkan sistem Inaportnet sejak Desember 2020 sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. 157 Tahun 2015 Tentang Penerapan Inaportnet Untuk Pelayanan Kapal dan Barang di pelabuhan.

Inaportnet merupakan sebuah sistem secara elektronik yang berdasarkan internet/website untuk menggabungkan sistem laporan kepelabuhanan yang umum dalam pelayanan kapal dan barang dari seluruh lembaga serta pengguna jasa di pelabuhan. Pemakai Inaportnet merupakan lembaga pemerintah & badan usaha pelabuhan dan pelaksana perusahaan logistik di Indonesia yang menggunakan jasa kepelabuhanan seperti: perusahaan pelayaran/ *agents*, *freight forwarder*, Gudang konsolidator, PPJK(Pengusaha Pengurusan Jasa Kepabeanan), importir & eksportir, depo kontainer, gudang, dan transportasi darat(truk, kereta api dan tongkang). Inaportnet dibuat untuk mempersingkat proses dari instansi terkait di pelabuhan, melancarkan terkait perijinan, serta membatasi anggaran operasional lalu akan mampu memajukan kemampuan penyelesaian atas proses perdagangan dan lalu lintas barang dan mempercepat proses *port clearance*.

Bedasarkan uraian yang telah di jabarkan peneliti di atas, maka peneliti akan menjadikan masalah tersebut untuk menjadi tema penelitian dengan judul: **“ANALISIS PERUBAHAN SISTEM PELAYANAN JASA PELABUHAN DI PT. JATARIM BINAU LINES CABANG SAMPIT DENGAN MENGGUNAKAN SISTEM INAPORTNET”**

## **B. Rumusan Masalah**

Bersumber pada latar belakang, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

Bagaimana perubahan sistem pelayanan jasa pelabuhan di PT. Jatarim Binau Lines Cabang Sampit dengan menggunakan sistem Inaportnet?

## **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan yang dicapai dalam penelitian ini adalah:

Untuk mengetahui perubahan penerapan sistem pelayanan jasa pelabuhan di PT. Jatarim Binau Lines Cabang Sampit dengan menggunakan sistem Inaportnet.

## **D. Manfaat Penelitian**

### **1. Manfaat secara teoritis**

Hasil penelitian ini bisa menjadi bahan sumber pustaka yang valid untuk peneliti-peneliti selanjutnya yaitu Taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar terkhususnya prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan mengenai perkembangan sistem Inaportnet.

### **2. Manfaat secara praktis**

Dapat menjadi revisi untuk pelayanan agar memperbaiki kekurangan yang ada serta bagi pengelolaan sistem agar dapat mengutuhkan lagi sistem yang sudah ada agar dapat lebih mengoptimalkan sistem supaya terwujudnya sistem yang efektif dan efisien.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Pengertian Analisis**

Analisis yang terdapat di dalam kamus Bahasa Indonesia memiliki arti pemeriksaan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab-musabab, duduk perkaranya, dan sebagainya).

#### **B. Pengertian Perubahan**

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), arti kata perubahan adalah perbaikan aktiva tetap yang tidak meningkatkan jumlah jasanya. Arti lainnya dari perubahan adalah sesuatu (keadaan) berubah.

#### **C. Pengertian Sistem**

Sistem merupakan perangkat unsur yang secara teratur saling berkaitan sehingga membentuk suatu totalitas. Sistem juga sebagai susunan yang teratur dari pandangan, teori, asas, dan sebagainya.

Definisi sistem menurut Sutarman merupakan kumpulan elemen yang berinteraksi satu sama lain dalam suatu kesatuan untuk menjalankan suatu proses pencapaian suatu tujuan utama.

#### **D. Pengertian Pelayanan**

Pelayanan merupakan suatu kegiatan atau urutan kegiatan yang muncul dalam interaksi langsung antara seseorang dengan orang lain atau mesin secara fisik, dan menyediakan kepuasan pelanggan. Dalam Kamus Besar Indonesia diuraikan bahwa pelayanan merupakan usaha melayani kebutuhan orang lain. Sedangkan melayani memiliki



arti membantu menyiapkan (mengurus) apa yang diperlukan seseorang.

#### **E. Pengertian Jasa Pelabuhan**

Menurut Kotler, jasa dapat didefinisikan sebagai “Setiap tindakan atau perbuatan yang dapat ditawarkan oleh suatu pihak kepada pihak lain yang pada dasarnya bersifat *intangible* (tidak berwujud fisik) dan tidak menghasilkan kepemilikan sesuatu.” Bersumber pada definisi ini, maka jasa pelabuhan memiliki arti segala sesuatu yang berkaitan dengan proses penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melakukan fungsi pelabuhan untuk meningkatkan proses kegiatan pelayanan di pelabuhan, menjaga keamanan berlayar, tempat perpindahan intra dan/ atau antar moda serta meningkatkan perekonomian nasional dan daerah.

#### **F. Pengertian Sistem Inaportnet**

Sistem Inaportnet merupakan sebuah sistem pengoperasian dan pengintegrasian proses pelayanan dan perizinan (*clearance*) dari lembaga terkait (*Government Agencies*) yang melakukan kegiatan di pelabuhan, gunanya untuk meningkatkan kinerja kegiatan perdagangan dan lalu lintas barang, mempercepat proses persetujuan berlayar, sehingga dapat melakukan pengiriman dokumen melalui satu *website* yang terhubung dalam sistem Inaportnet ini.

Pada tahun 2016, Instruksi Menteri Perhubungan Nomor IM 13 Tahun 2016 tentang Penerapan Inaportnet untuk Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan Utama Makassar, Belawan, Tanjung Perak, dan Tanjung Priok. Sistem Inaportnet pertama kali dilaksanakan di Pelabuhan Makassar, yaitu sejak 1 Juni 2016. Sedangkan tiga pelabuhan lainnya menyusul secara bertahap. Pelabuhan Belawan pada 1 Juli 2016, Pelabuhan Tanjung Perak pada 1 Agustus 2016, dan Pelabuhan Tanjung Priok pada 1 September 2016. Peraturan Menteri

Perhubungan Nomor PM 157 Tahun 2015 tentang Penerapan Inaportnet untuk Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan Pasal 5 berbunyi sebagai berikut:

1. Penerapan Inaportnet secara *online* dilakukan secara bertahap.
2. Tahap awal penerapan Inaportnet secara *online* sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan pada 6 (enam) pelabuhan, yaitu Pelabuhan Belawan, Pelabuhan Tanjung Priok, Pelabuhan Tanjung Perak, Pelabuhan Makassar, Pelabuhan Tanjung Emas, dan Pelabuhan Bitung.
3. Penerapan Inaportnet di pelabuhan selain sebagaimana dimaksud pada ayat (2), akan diatur dengan Peraturan Menteri.

Adapun tahun 2016 sampai tahun 2021 pelaksanaan Inaportnet di pelabuhan telah dilakukan pada 54 (Lima puluh empat) pelabuhan, yaitu Tanjung Priok, Tanjung Perak, Belawan, Makassar, Tanjung Emas, Banten, Ambon, Bitung, Banjarmasin, Balikpapan, Panjang, Sorong, Gresik, Palembang, Teluk Bayur, Pontianak, Tanjung Pinang, Tanjung Balai Karimun, Pekanbaru, Dumai, Jambi, Bengkulu, Tanjung Pandan, Pangkal Balam, Cirebon, Cilacap, Kendari, Bena, Samarinda, Bontang, Ternate, Jayapura dan Kotabaru, Tanjung Buton, Patimban, Palu, Kuala Tanjung, Kijang, Tanjung Wangi, Sunda Kelapa, Lembar, Kupang, Sampit, Tarakan, Manado, Pare-Pare, Gorontalo, Biak, Bau-Bau, Seribu, Marunda, Muara Angke dan Satu.

Setiap instansi terkait melaksanakan kegiatan *clearance* sesuai kewenangannya masing-masing yang disatukan dalam suatu sistem aplikasi (*Centralized Clearance Processin*) dan dalam satu dokumen aplikasi (*Port Single Administration Document/PSAD*). Sistem Inaportnet adalah sistem yang berdasar jaringan internet/*web service* terikat dalam pelayanan kedatangan ataupun keberangkatan kapal serta pelaksanaan proses bongkar muat. Sistem diciptakan agar pengguna jasa perusahaan pelayaran dan juga perusahaan bongkar muat tidak langsung datang ke instansi terkait pada saat melaksanakan

pengajuan pelayanan atau *clearance in/out* pada saat proses kedatangan dan keberangkatan kapal ataupun terkait rencana kegiatan bongkar muat untuk muatan di kapal agar mengurangi pengguna jasa bertatap muka dengan petugas pemerintah yang berwenang. Pengguna jasa sistem Inaportnet adalah lembaga pemerintah dan badan usaha pelabuhan serta pelaku industri logistik di Indonesia yang menggunakan jasa kepelabuhanan seperti: Perusahaan Pelayaran/agen, Perusahaan Bongkar Muat (PBM) dan Jasa Pengurusan Transortasi (JPT).

Maksud dari dibuatnya sistem Inaportnet adalah untuk mempercepat proses pelayanan, meningkatkan potensi dan kinerja penanganan kegiatan perdagangan dan lalu lintas barang dalam kegiatan *port clearance*. Maksud tujuan yang kedua adalah mengurangi waktu dan pengeluaran yang dibutuhkan dalam seluruh proses *port clearance*, terkhusus kegiatan pelayanan kapal di pelabuhan.

Dalam kegiatan Inaportnet akan banyak memakai singkatan atau istilah. Berikut merupakan istilah–istilah yang sering digunakan atau yang terdapat pada layanan Inaportnet:

1. Agen Pelayaran: Pihak yang menggantikan perusahaan pelayaran atau kapal untuk menyiapkan kegiatan *clearance in/out*.
2. PBM: Perusahaan Bongkar Muat adalah perusahaan yang melaksanakan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan.
3. PMKU: Pemberitahuan Melakukan Kegiatan Usaha.
4. PKK: Pemberitahuan Kedatangan Kapal merupakan informasi rencana kedatangan kapal yang diberitahukan 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 merupakan dokumen persetujuan yang dibuat dan dibuat oleh Syahbandar dan berbentuk elektronik yang menyatakan bahwa kapal secara teknis administratif

telah melengkapi persyaratan kelaiklautan kapal dan wajib lainnya untuk memasuki pelabuhan.

6. PPKB: Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang adalah permintaan pelayanan jasa di pelabuhan dan jenis barang serta jumlah barang yang akan diterbitkan oleh Badan Usaha Pelabuhan berisi barang yang akan di bongkar/muat oleh agen pelayaran.
7. RPK-RO: Rencana Penambatan Kapal dan Rencana Operasi merupakan dokumen lokasi tambat kapal dan bongkar muat barang untuk mendapatkan penetapan yang diusulkan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) kepada Penyelenggara Pelabuhan.
8. PPK: Penetapan Penyandaran Kapal merupakan dokumen tempat tambat kapal dan bongkar muat barang yang ditentukan oleh Kantor Otoritas Utama dan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.
9. SPK: Surat Perintah Kerja merupakan dokumen yang dibuat oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang memuat perintah untuk melakukan pelayanan kapal yang meliputi aktivitas pemanduan, penundaan, dan tambat kapal.
10. SPOG: Surat Persetujuan Olah Gerak merupakan dokumen yang berbentuk elektronik yang menyatakan bahwa kapal secara teknis administratif telah melengkapi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran untuk melaksanakan pergerakan di pelabuhan dan diterbitkan oleh Syahbandar.
11. LKK: Laporan Keberangkatan Kapal merupakan laporan rencana keberangkatan kapal yang dibuat kepada Penyelenggara Pelabuhan oleh perusahaan pelayaran.
12. LK3: Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal adalah dokumen yang berisi laporan tentang realisasi pelaksanaan kegiatan kapal yang dibuat oleh perusahaan pelayaran kepada Penyelenggara Pelabuhan yang berisikan tanggal kapal tiba dan tanggal kapal berangkat, pelabuhan asal dan pelabuhan tujuan, serta isi muatan kapal (bongkar dan/atau muat).

13. SPB: Surat Persetujuan Berlayar (*Clearance Out/Port Clearance*) adalah surat persetujuan yang dikeluarkan oleh Syahbandar dalam bentuk dokumen elektronik bahwa kapal secara teknis administratif telah melengkapi syarat kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya untuk berlayar kembali meninggalkan pelabuhan.
14. LAB: Laporan Angkutan Barang adalah dokumen yang memuat daftar aktivitas bongkar/muat barang yang disampaikan kepada Penyelenggara Pelabuhan yang disampaikan oleh perusahaan jasa terkait (EMKL/JPT)
15. JPT : Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarding*) merupakan usaha yang dihadirkan untuk mewakili kepentingan pemilik barang untuk mengusahakan seluruh kegiatan yang diperlukan agar terlaksananya pengiriman dan penerimaan barang melewati transportasi darat, perkeretaapian, laut dan udara yang termasuk kegiatan pengiriman, penerimaan, bongkar muat, penyimpanan, sortasi, pengepakan, penandaan, pengukuran, penimbangan, pengurusan penanganan dokumen, penerbitan dokumen angkutan, pemesanan ruangan pengangkut, pengelola pendistribusian, perhitungan biaya angkutan, klaim asuransi atas pengiriman barang, penanganan tagihan dan biaya-biaya lainnya yang dibutuhkan dan pengadaan sistem informasi dan komunikasi serta layanan logistik.
16. Warta Kapal adalah sebuah bentuk informasi yang dibuat oleh perusahaan angkutan laut nasional, penyelenggara angkutan laut khusus, agen umum, dan/atau sub agen kepada Penyelenggara Pelabuhan dan Syahbandar tentang kondisi umum kapal dan muatannya sebelum kapal memasuki pelabuhan (PKK dan SPM) dan/atau sebelum kapal meninggalkan pelabuhan (LKK, LK3 dan SPB) dalam bentuk elektronik.
17. SI atau Shipping Instruction merupakan arahan pengapalan/pengiriman yang dibuat untuk perusahaan pengangkutan oleh eksportir/ pengirim barang.

18. Hub Payment merupakan Pusat Distribusi dan monitoring tagihan PNBP (Penerimaan Negara Bukan Pajak) dari semua aplikasi online yang dapat diakses melalui SIMPONI (Sistem Informasi PNBP Online) oleh Kementerian Perhubungan untuk pembayaran dan penyetoran PNBP ke Kas Negara.
19. RKBM: Rencana Kegiatan Bongkar Muat adalah laporan yang berisi rencana kegiatan bongkar muat kepada Penyelenggara Pelabuhan yang dikeluarkan perusahaan bongkar muat.

Dalam implementasi nya, untuk masuk dalam sistem Inaportnet seluruh pemakai web harus mempunyai *user*, *password* dan *code* pada member *login*. Jika ingin mengakses aplikasi ini, user dapat mengakses memakai browser ke alamat: <https://Inaportnet.dephub.go.id>, lalu muncul halaman *login* untuk setiap *user*.

#### **G. Karakteristik dan manfaat Inaportnet**

Karakteristik dari sistem Inaportnet adalah:

1. Sistem Inaportnet merupakan sistem yang berlandaskan web, dapat digunakan dimanapun dan kapanpun (24 jam dalam 7 hari).
2. Sistem Inaportnet merupakan sistem yang sederhana untuk dipakai.
3. Sistem Inaportnet merupakan sistem yang terjamin keamanannya, pertukaran data dan informasi terlindung kerahasiaannya.
4. Sistem Inaportnet merupakan sistem yang cerdas (*intelligent*, sistem dapat menyesuaikan dengan kondisi pengguna).
5. Sistem Inaportnet merupakan sistem yang objektif atau netral.
6. Sistem Inaportnet merupakan sistem yang mengotomasi/*streamline* bisnis sistem yang ada (sesuai dengan peraturan/ketentuan).
7. Sistem Inaportnet merupakan sistem yang terpadu.

Manfaat dari sistem Inaportnet adalah:

1. Waktu pelayanan menjadi lebih meningkat dibandingkan dengan sistem manual. Misalnya: pada saat kapal masuk, waktu yang dipakai dari surat Permintaan Pelayanan Kapal Pindah (PPKP)

diterima oleh sistem Inapornet sampai dengan kapal sandar di dermaga adalah 12 jam, dari yang sebelumnya adalah 1 minggu jika menggunakan sistem manual.

2. Biaya penanganan menjadi berkurang karena perusahaan dapat mengurangi jumlah karyawan yang diperlukan.
3. Menambah daya saing pelayanan kapal di pelabuhan.
4. Menambah informasi publik tentang peraturan pelayanan kapal di pelabuhan.
5. Menambah keterbukaan untuk menghilangkan penyalahgunaan wewenang.
6. Perusahaan bisa mengawasi langsung dari kantor terkait kegiatan kapal pengangkut barang dan dokumen pengurusan kapal setelah kapal masuk pelabuhan langsung dari komputernya.
7. Perusahaan otomatis mendapatkan informasi tentang kapal dan dokumen kapal yang berkaitan dengan kegiatan kapal tersebut di pelabuhan, misalnya Surat Persetujuan Kapal Masuk (SPM), Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) dan lainnya bisa diawasi langsung dari kantor.

#### **H. Pengertian Keagenan Kapal**

R.P Suyono memiliki opini bahwa keagenan kapal adalah hubungan-hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bila dua pihak bersepakat membuat perjanjian, dimana salah satu pihak dinamakan 'agen' (*Agent*) setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan 'pemilik' (*Principal*) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya.

Apabila suatu kapal singgah di suatu Pelabuhan maka kapal tersebut memerlukan bantuan dan mempunyai bermacam kebutuhan yang harus dipenuhi. Untuk melayani semua keperluan itu, Perusahaan

Pelayaran akan menetapkan sebuah agen kapal. Agen kapal dikenal dengan 3 jenis agen, yaitu:

1. *General Agent* (Agen Umum)

*General Agent* merupakan Perusahaan Pelayaran Nasional yang dipilih oleh Perusahaan Pelayaran Asing untuk melayani kapal-kapal milik Perusahaan Asing tersebut ketika berlayar dan sandar di Pelabuhan di Indonesia.

2. *Local Agent* ( Sub-Agen)

*Local agent* merupakan Perusahaan Pelayaran yang di pilih oleh *General Agent* untuk membantu memenuhi keinginan tertentu kapal pada saat sandar di pelabuhan. Tugas *Local Agent* ada 2 yaitu: pelayanan kapal (*Ship Husbanding*) dan operasi keagenan (*cargo operation*). Tugas-tugas yang termasuk dalam pelayanan kapal adalah pelayanan ABK, perbaikan dan pemeliharaan kapal, penyediaan onderdil atau suku cadang kapal dan sebagainya. Sedangkan tugas yang berkaitan dengan operasi keagenan adalah pengerjaan bongkar muat, *stowage* dan dokumen muatan.

3. Cabang Agen

Cabang Agen merupakan cabang dari *General Agent* di Pelabuhan tertentu.

*Principal* adalah pihak pemilik kapal atau pihak pencharter (*buyer, seller, trader, broker*) yang secara resmi mengendalikan kapal dan berhak memberikan rekomendasi untuk menunjuk *General Agent* dimana kapalnya melakukan kegiatan di suatu negara.

Untuk melakukan aktivitas di luar negeri, Perusahaan Pelayaran bisa memilih agen-agen di pelabuhan dimana kapal akan melaksanakan kunjungan untuk membongkar atau memuat muatan ekspor maupun impor. Selama kapal sandar di pelabuhan biasanya awak kapal memerlukan sesuatu hal seperti alat transportasi, hiburan/ pesiar ke darat dan sebagainya. Untuk itu pihak agen harus dapat melayani kebutuhan mereka.



## I. Tugas Dan Fungsi Keagenan

Menurut R. P. Suyono, tugas *General Agent* meliputi dua jenis, yaitu tugas pengurusan perizinan dan koordinasi. Adapun tugas koordinasi meliputi:

### 1. Koordinasi operasi dan pemasaran

Koordinasi operasi merupakan tugas agar menjamin bahwa pembongkaran atau pemuatan kapal dilaksanakan dengan aman oleh Perusahaan Bongkar Muat. Tugas koordinasi juga adalah menjamin bahwa ketika kapal masuk ke tempat sandar pelabuhan, penerapan pandu, dan kapal-kapal tunda dilaksanakan dengan baik. Yang dimaksud dengan koordinasi pemasaran adalah fungsi *General Agent* untuk mendapatkan muatan, mengumumkan kedatangan kapal, hubungan dengan armada pemasaran (*market forces*) dan sebagainya.

### 2. Koordinasi keuangan

Koordinasi keuangan yaitu untuk menggabungkan dan mencatat segala biaya yang dikeluarkan oleh kapal dan dilakukan oleh *General Agent* selama berada di pelabuhan

### 3. Penunjuk sub-agen

*General agent* akan memerintahkan cabang perusahaannya atau Perusahaan lain sebagai agennya untuk membantu melaksanakan tugas tertentu atau di pelabuhan tertentu.

### 4. Mengumpulkan *disbursement* pengeluaran kapal

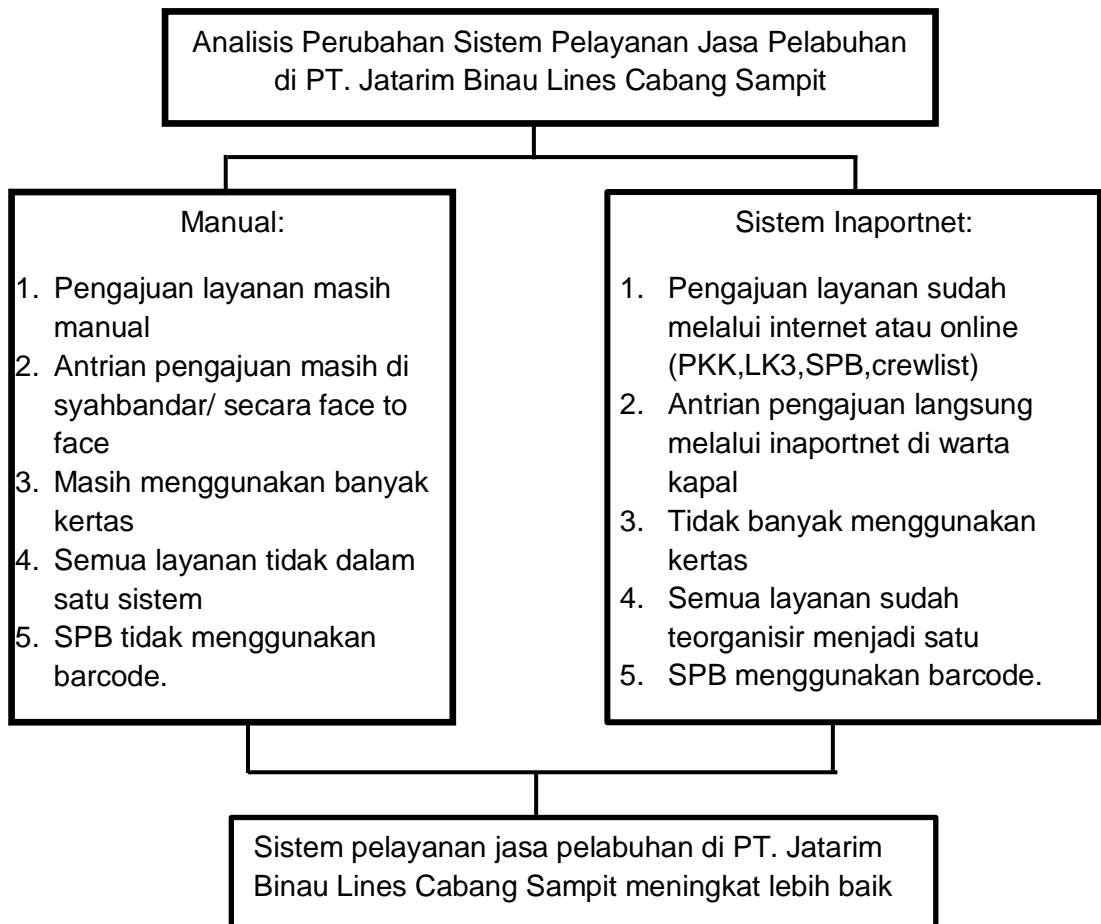
Pada bagian *disbursement* membuat semua tagihan selama kapal di Pelabuhan dan ketika kapal berangkat yaitu jasa tambat, jasa labuh, jasa pandu, dermaga dan penumpukan barang. Tugas ini biasanya diawasi oleh bagian operasi dan keuangan.

### 5. Koordinasi lain yang berkaitan dengan muatan dan

### 6. Dokumentasi.

## J. Kerangka Pikir

Gambar 2.1 Kerangka Pikir



## **K. Hipotesis**

Berdasarkan uraian di atas maka penulis mengambil hipotesis yaitu “Diduga perubahan sistem Inaportnet dapat meningkatkan sistem pelayanan jasa di PT. Jatarim Binau Lines Cabang Sampit ”.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

Metode penelitian adalah suatu cara untuk menemukan, meningkatkan dan mengevaluasi fakta ilmu pengetahuan secara ilmiah. Penelitian merupakan arti kata yang diambil dari kata Inggris *research*. Oleh karena itu, ada yang mengartikan *research* sebagai *riset*. *Research* diambil dari kata *re*, yang memiliki arti "kembali" dan *to search* yang memiliki arti mencari. Dengan begitu, arti dari *research* atau *riset* adalah "mencari kembali".

Metodologi penelitian merupakan metode atau teknik yang digunakan pada saat meneliti. Suatu penelitian harus berdasar pada bahan informasi dan data yang tepat, agar menghasilkan suatu penelitian yang dapat dipertanggung jawabkan, baik secara ilmiah maupun secara fakta lapangan, sehingga hasil penelitian itu memiliki makna positif.

#### **A. Jenis, Desain, dan Jumlah Variabel Penelitian**

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

Jenis penelitian yang dipergunakan oleh penulis pada saat meneliti adalah Jenis penelitian deskriptif kualitatif, yang berarti data yang didapat berisi bahan-bahan sekitar pembahasan, baik secara lisan maupun tulisan.

##### **2. Desain Penelitian**

Desain penelitian merupakan bahan penelitian yang terdiri dari segala hal yang akan dilakukan pada saat meneliti, dari membuat hipotesis dan implikasinya secara operasional sampai pada analisis akhir data yang setelah itu disimpulkan dan diberi saran.

### 3. Jumlah Variabel Penelitian

Jumlah variable penelitian ada 1 (satu) yaitu Perubahan sistem pelayanan jasa pelabuhan di PT. Jatarim Binau Lines Cabang Sampit Dengan Menggunakan Sistem Inaportnet.

## **B. Definisi Operasional Variabel / Deskripsi Fokus**

Pada penelitian ini Variabel penelitian adalah Perubahan sistem pelayanan jasa pelabuhan di PT. Jatarim Binau Lines Cabang Sampit dengan menggunakan sistem Inaportnet. Pengertian operasional variabel yang dipakai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

### 1. Perubahan

Perubahan adalah perbaikan aktiva tetap yang tidak meningkatkan jumlah jasanya. Arti lainnya dari perubahan adalah hal (keadaan) berubah.

### 2. Jasa Pelabuhan

Jasa pelabuhan mempunyai makna segala sesuatu yang berkaitan dengan proses penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melakukan fungsi pelabuhan untuk meningkatkan proses kegiatan pelayanan di pelabuhan, menjaga keamanan berlayar, tempat perpindahan intra dan/ atau antar moda serta meningkatkan perekonomian nasional dan daerah.

### 3. Sistem Inaportnet

Sistem Inaportnet merupakan sebuah sistem pengoperasian dan pengintegrasian proses pelayanan dan perizinan (*clearance*) dari lembaga terkait (*Government Agencies*) yang melakukan kegiatan di pelabuhan, gunanya untuk meningkatkan kinerja kegiatan perdagangan dan lalu lintas barang, mempercepat proses persetujuan berlayar, sehingga dapat melakukan pengiriman dokumen melalui satu *website* yang terhubung dalam sistem Inaportnet ini.

### **C. Populasi dan Sampel Penelitian**

#### 1. Populasi

Populasi yang terdapat pada penelitian ini adalah semua karyawan di PT.Jatarim Binau Lines Cabang Sampit.

#### 2. Sampel

Sampel yang terdapat pada penelitian ini adalah tiga petugas operator yang menangani sistem Inaportnet di PT.Jatarim Binau Lines Cabang Sampit.

### **D. Teknik Penulisan Data dan Instrumentasi Penelitian**

#### 1. Studi kepustakaan

Sukardi (2003:33) memiliki pendapat bahwa studi kepustakaan merupakan menelaah dan mencari dasar-dasar acuan yang erat kaitanya dengan masalah penelitian yang akan dilaksanakan, dasar-dasar itu tidak dibatasi dari satu sumber saja akan tetapi dapat ditemukan dari berbagai sumber lalu ditata dalam bab tersendiri.

#### 2. Studi lapangan

##### a. Observasi

Observasi mempunyai arti lebih dari hanya teknik pengumpulan data. Dalam hal ini, observasi dilakukan sebagai usaha menggabungkan data dan informasi dari sumber data primer dengan memaksimalkan hasil penelitian. Peneliti melaksanakan pengawasan secara teliti dan penelitian langsung di lapangan atau lokasi penelitian, dan dalam proses penelitian ini peneliti melakukan pengamatan meliputi; kondisi perusahaan, proses kerja, interaksi yang terjadi dalam aktivitas perusahaan, dan tingkah laku karyawan. Ilmuan pada bidang perilaku (behavior scientist) beranggapan bahwa observasi merupakan pengamatan akan perilaku manusia, atau lingkungan alam, budaya, keyakinan yang mempunyai

pengaruh terhadap kehidupan manusia. Selain itu, observasi menyertakan semua dari kegiatan pemantauan aktivitas dan kondisi perilaku (behavioral) ataupun bukan perilaku (non-behavioral). Dan pada penelitian ini peneliti melaksanakan penelitian praktek darat di PT. Jatarim Binau Lines Cabang Sampit tentang perubahan sistem pelayanan jasa pelabuhan dari sistem manual ke sistem Inaportnet.

b. Dokumentasi

Teknik pengumpulan data menggunakan studi dokumentasi diartikan sebagai cara untuk mendapatkan data dan informasi berbentuk catatan, dokumen-dokumen dan gambar yang berkaitan dengan penelitian yang diteliti. Dokumen adalah kebenaran dari data yang ditemukan dalam bermacam bahan yang berbentuk dokumentasi.

## **E. Teknik Analisis Data**

Dalam penelitian ini penulis menganalisa data yang berisi kata-kata, dokumen yang didapat dari catatan lapangan, dan dokumen yang dapat berkaitan dengan penelitian serta tulisan yang berisi tentang permasalahan yang terjadi dan yang ditemukan dari studi kepustakaan dan hasil pengamatan.

Setelah semua data dan informasi diperoleh, lalu diamati dan melakukan reduksi data yaitu suatu usaha untuk mengolah rangkuman dan menentukan hal-hal yang penting dan mementingkan segala hal yang utama dari hasil penelitian atau pengamatan tersebut. Langkah selanjutnya dengan mengolah penyajian data, penyajian data merupakan menyampaikan informasi secara tertata sesuai dengan data yang dimiliki dan mudah dibaca serta dimengerti, sehingga membantu dalam membuat kesimpulan.

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. PT. Jatarim Binau Lines Cabang Sampit**

##### **1. Lokasi Kantor**

Kantor PT. Jatarim Binau Lines Cabang Sampit beralamat di Mentaya Town Palace blok 13a Lt 1-2 Jalan Iskandar No. 10 Sampit. Berdasarkan letak geografis dan topografi perusahaan PT. Jatarim Binau Lines Cabang Sampit terletak di daerah yang strategis dimana perusahaan PT. Jatarim Binau Lines Cabang Sampit sangat berdekatan dengan pelabuhan Sampit yang berjarak sekitar 350 meter.

##### **2. Visi dan Misi**

###### **a. Visi**

Mendirikan perusahaan yang berdasarkan kekeluargaan dan kejujuran, serta berkomitmen tinggi dan bertanggung jawab atas pekerjaan di perusahaan.

###### **b. Misi**

- 1) Mewujudkan lapangan pekerjaan.
- 2) Melatih karyawan agar menjadi karyawan yang cakap.
- 3) Dapat menjadi perusahaan jasa angkutan laut domestik untuk barang dan jasa yang mudah dan terpercaya.

#### **B. Susunan Personalia dan Struktur Organisasi Perusahaan**

Perusahaan pelayaran di bidang keagenan PT. Jatarim Binau Lines Cabang Sampit memiliki susunan personalian sebagai berikut:

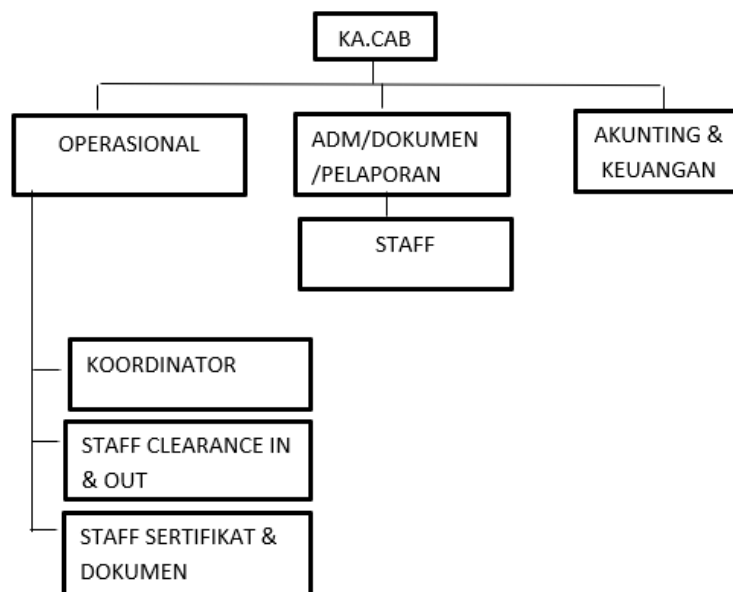
1. Bapak Bambang Wijanarko sebagai Pimpinan PT. Jatarim Binau Lines Cabang Sampit.
2. Bapak Hidayat Rohansyah sebagai Koordinator Operasional.



3. Bapak Mamad Khoirul Anam sebagai staf *clearance in/out*
4. Bapak Ijay sebagai staf *clearance in/out*
5. Bapak Winarto sebagai staf sertifikat & dokumen
6. Bapak Kaspul sebagai staf sertifikat & dokumen
7. Ibu Siti Nur Aminah sebagai keuangan bagian pembukuan dan bendahara.
8. Ibu Ayunda Dwi Puspitasari sebagai staf administrasi/dokumen.

Setiap staff dan karyawan di PT. Jatarim Binau Lines Cabang Sampit mempunyai tugas dan wewenang masing-masing sesuai dengan standar operasional kerja agar tercapainya tujuan dari perusahaan.

Gambar 4.1. Struktur Organisasi PT. Jatarim Binau Lines Cabang Sampit



### C. Alasan Perusahaan Menggunakan Sistem Inaportnet

Penulis menyampaikan data-data temuan masalah sebelum melakukan analisis. Dari penelitian, penulis mencatat tentang sistem pelayanan jasa pelabuhan secara manual dan pengoperasian sistem Inaportnet dalam proses *clearance in/out* kapal pada PT. Jatarim Binau Lines Cabang Sampit.

Di ketahui bahwa KSOP Sampit serta perusahaan-perusahaan pelayaran di Sampit mulai menerapkan sistem Inaportnet sejak Desember 2020 di Sampit.

Menurut Direktur Jenderal Perhubungan Laut periode 2017-2021, R Agus H Purnomo, mengatakan karena sekarang merupakan era digitalisasi, maka pelaksanaan Inaportnet di pelabuhan merupakan suatu kewajiban untuk memajukan pelayanan kapal dan barang di pelabuhan agar bisa berlangsung cepat, benar, transparan serta biaya yang terjangkau yang membuat kinerja pelabuhan di Indonesia lebih baik.

Sistem Inaportnet merupakan web yang mudah dan netral bagi pengguna jasa pelabuhan yang dapat memudahkan pertukaran data dan informasi layanan kepelabuhanan secara cepat, aman, dan tepat yang terpadu dengan lembaga pemerintah terkait, badan usaha pelabuhan dan pelaku industri logistik yang ingin meningkatkan daya saing di Indonesia. Setiap pengguna jasa Inaportnet akan memiliki *username* dan *password* yang memiliki fungsi sebagai identitas/pengenal pengguna jasa serta menjamin keamanan transaksi dokumen.

Berikut merupakan beberapa manfaat dari sistem Inaportnet yang digunakan pada PT. Jatarim Binau Lines Cabang Sampit:

1. Mempercepat layanan.
2. Mengurangi penggunaan kertas dan biaya operasional.
3. Mengurangi *human errors*.
4. Menambah pengetahuan pengguna jasa dan sistem komputerisasi.

5. Mengurangi tatap muka antar pengguna jasa pelabuhan.

#### **D. Sistem Pelayanan Jasa Sebelum Inaportnet**

##### **1. Persiapan Sebelum Kedatangan Kapal**

Persiapan sebelum kedatangan kapal adalah *Principal* atau *General Agent* memberi informasi tentang estimasi waktu datangnya kapal atau *Estimate Time Arrival (ETA)*, *Ship Particular*, *Cargo Manifest*, kemudian kapal mengirim *Master Cable* mengenai kepastian kapan ETA kapal. Dokumen tersebut lalu digunakan untuk pemberitahuan kepada instansi terkait seperti:

##### **a. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP)**

Agan memberitahukan kedatangan kepada pihak Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan dengan menyerahkan dokumen-dokumen, antara lain:

- 1) Surat Penunjukan Agan, merupakan surat penunjukkan keagenan dari pemilik kapal atau kantor pusat kepada cabang agan untuk mengurus kapalnya di pelabuhan.
- 2) Pemberitahuan Rencana Kedatangan Kapal.
- 3) Memorandum, merupakan daftar dokumen-dokumen kapal yang harus diambil oleh agan untuk di periksa di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.
- 4) *Crew List* (Daftar Awak Kapal).
- 5) *Manifest*, dokumen ini memberitahukan jenis dan jumlah muatan akan dimuat atau dibongkar nantinya.

##### **b. PT. Pelabuhan Indonesia III (PERSERO)**

Pemberitahuan kepada PT. Pelabuhan Indonesia III (PERSERO) bahwa akan ada kapal yang akan memasuki Pelabuhan, dan setelah itu agan mengajukan untuk permintaan pelayanan kapal dan barang yang dilampiri dengan:

- 1) Lembar PPKB (Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang) yang berisi:

- a) Permintaan izin berlabuh atau tambat
  - b) Permintaan jasa pandu atau tunda
  - c) Permintaan bahan bakar
  - d) Permintaan air tawar
- 2) *Master Cable* (Pemberitahuan Nakhoda ke Agen)  
Dikirim oleh Nakhoda kapal yang memberitahukan tentang waktu kapan kapal akan memasuki wilayah pelabuhan.
- 3) Surat Ukur Kapal  
Dokumen ini digunakan untuk menentukan berapa panjang jarak dermaga yang akan diperlukan nantinya untuk sandar kapal yang nantinya akan ditentukan mengenai posisi tambatan dimana kapal akan bertambat dan waktu yang diperlukan kapal samdar di dermaga pelabuhan.
- c. Karantina dan Kesehatan Pelabuhan  
Tujuan dari pemberitahuan ini agar pihak kesehatan memeriksa keadaan atau kesehatan dari Anak Buah Kapal dan kondisi kesehatan dari kapal, agar tidak berlangsung hal-hal yang tidak diinginkan seperti penularan penyakit yang dibawa oleh kru dan muatan yang ada di kapal.

## 2. Proses Penyandaran Kapal

Proses penyandaran kapal yang dilakukan oleh keagenan PT. Jatarim Binau Lines Cabang Sampit.

- a. Agen naik ke kapal untuk menemui Nakhoda dan meminta dokumen kapal dan dokumen pendukung yang diperlukan untuk proses perizinan masuk pelabuhan di beberapa instansi pelabuhan, seperti :
  - 1) *Ship Registry Certificate*
  - 2) *International Ship Security Certificate*
  - 3) *Minimum Safe Manning Certificate*
  - 4) *Safety Management Certificate*
  - 5) *Port State Control*

- 6) *Document of Compliance*
  - 7) *International Tonnage Certificate*
  - 8) *International Load Line Certificate*
  - 9) *International Oil Pollution Prevention Certificate*
  - 10) *Maritime Declaration of Health*
- b. Memberitahukan kepada kantor pusat mengenai hari dan jam tiba kapal sandar.
  - c. Melakukan pengurusan dokumen kapal di beberapa instansi di pelabuhan, yaitu:
    - 1) Kantor Imigrasi, dengan melampirkan:
      - a) *Crew List* (Daftar awak kapal)
      - b) *Last Immigration Clearance* (Imigrasi pelabuhan terakhir)
      - c) *Passport*
    - 2) Syahbandar, dengan dengan melampirkan:
      - a) Sertifikat dan surat surat kapal (Asli)
      - b) *Ship Particular* (Data-Data Kapal)
      - c) Surat Izin Berlayar dari pelabuhan terakhir yang disinggahi.
      - d) Warta kapal
    - 3) Kantor Karantina dan Kesehatan Pelabuhan, dengan melampirkan dokumen-dokumen:
      - a) Buku kuning
      - b) Buku kesehatan
      - c) *Voyage Memo* (Daftar Perjalanan Kapal)
      - d) *Maritime Declaration Health* (Surat Kesehatan Karantina)
      - e) *Derrating Certificate* (Surat Bebas Tikus di Atas Kapal)
  - d. Koordinasi dengan Kapten atau Nakhoda kapal tentang kesiapan bongkar muat atau NOR (*Notice Of Readiness*) yaitu surat yang menyatakan siap melakukan bongkar muatan.

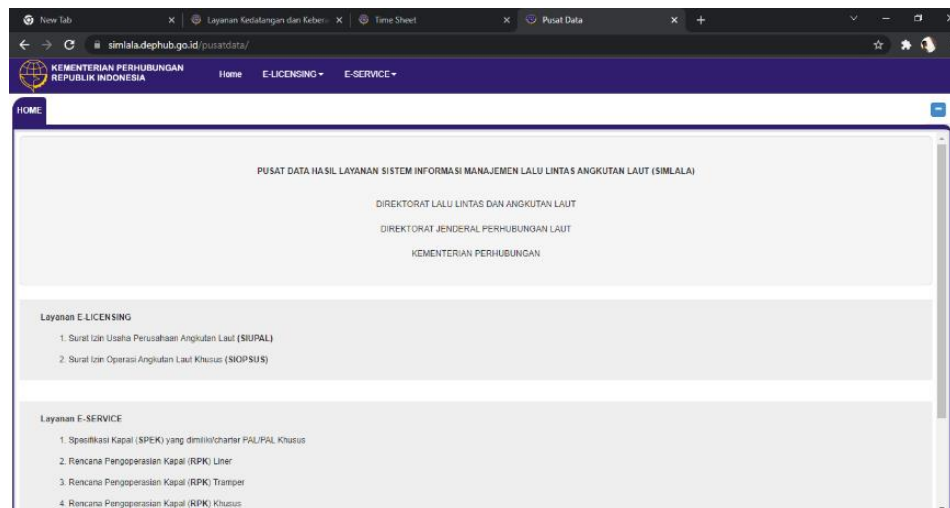
- e. Menyediakan kebutuhan-kebutuhan yang diminta oleh pihak kapal seperti penyediaan bahan bakar, penyediaan air bersih, suku cadang kapal.
- f. Melayani kru untuk perpanjangan paspor, jika masa berlakunya habis, buku pelaut (*Seaman Book*) dan lain-lain yang dianggap perlu.
- g. Membantu kru kapal yang akan turun kapal ataupun yang akan naik ke kapal untuk bekerja.

## E. Sistem Pelayanan Jasa Setelah Inaportnet

### 1. Tata Cara Pelayanan Kapal Masuk/ *Clearance in*

- a. Membuka website web [simlala.dephub.go.id/pusatdata](http://simlala.dephub.go.id/pusatdata) untuk mencari nomor PKKA (Persetujuan Keagenan Kapal Asing)/ nomor RPK (Rencana Pengoperasian kapal Linear atau Tramper) untuk persyaratan permintaan layanan kedatangan dan keberangkatan kapal pada sistem Inaportnet.

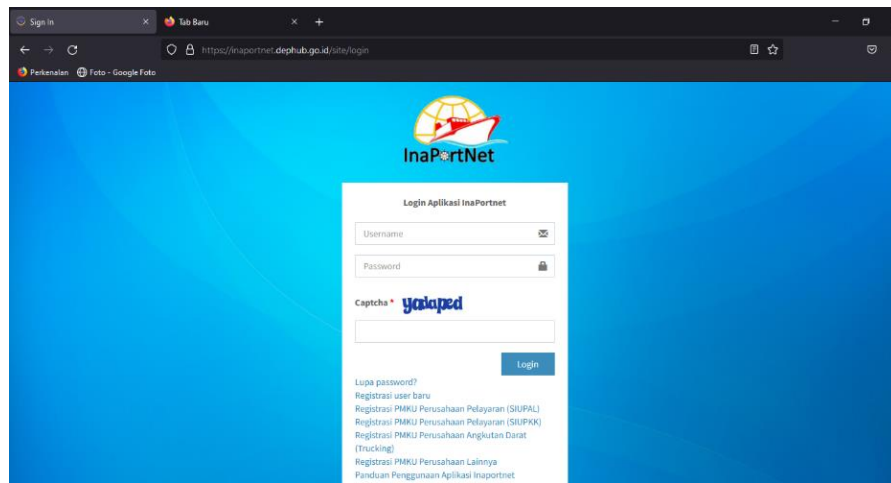
Gambar 4.2 Menunjukkan pusat data simlala dephub



Sumber : [simlala.dephub.go.id](http://simlala.dephub.go.id)

- b. Membuka website [www.Inaportnet.dephub .go.id](http://www.Inaportnet.dephub.go.id) untuk login.

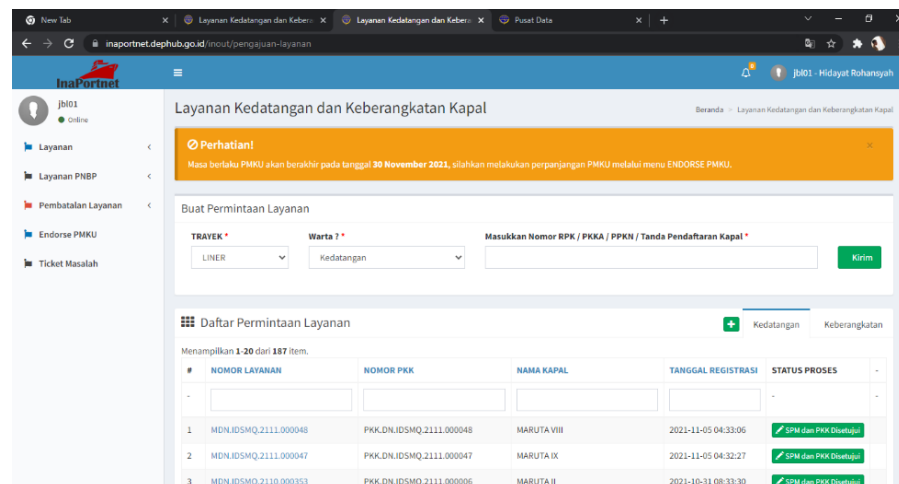
Gambar 4.3 Menu login Inaportnet



Sumber : <http://portal.inaportnet.com>

- c. Memilih trayek dan warta lalu memasukkan nomor RPK/PKKA/PPKN/Tanda pendaftaran kapal. Setelah itu, memasukkan Surat penunjuk keagenan atau *Appointment* pada saat sebelum mengajukan pengajuan warta kapal.

Gambar 4.4 Pelayanan datang/berangkat



Sumber : [inaportnet.dephub.go.id](http://inaportnet.dephub.go.id)

- d. Setelah penunjukkan keagenan telah ditetapkan oleh penyelenggara pelabuhan, maka status layanan keagenan akan berganti menjadi status buat warta kapal.

Gambar 4.5 Buat warta Inaportnet

#	NOMOR LAYANAN	NOMOR PKK	NAMA KAPAL	TANGGAL REGISTRASI	STATUS PROSES
1	MDN.IDSMQ.2104.000008	(belum diset)	DRAKO VALLANT	2021-04-01 04:11:21	Buat Warta
2	MDN.IDSMQ.2104.000007	(belum diset)	SAHABAT MANDIRI 7	2021-04-01 04:08:36	Buat Warta
3	MDN.IDSMQ.2103.000016	PKK.DN.IDSMQ.2103.000293	MARINE POWER 2722	2021-03-24 03:14:52	SPM dan PKK Disetujui
4	MDN.IDSMQ.2103.000015	PKK.DN.IDSMQ.2103.000294	MARINA 1028	2021-03-24 03:14:13	SPM dan PKK Disetujui
5	MDN.IDSMQ.2103.000014	PKK.DN.IDSMQ.2103.000296	CAVALO MARINHO 10	2021-03-24 02:53:42	SPM dan PKK Disetujui
6	MDN.IDSMQ.2103.000013	PKK.DN.IDSMQ.2103.000292	METRO 0850	2021-03-23 08:18:50	SPM dan PKK Disetujui
7	MDN.IDSMQ.2103.000012	PKK.DN.IDSMQ.2103.000291	CAVALO MARINHO 03	2021-03-23 08:17:45	SPM dan PKK Disetujui
8	MDN.IDSMQ.2103.000289	PKK.DN.IDSMQ.2103.000287	BIG AME 803	2021-03-21 06:11:59	SPM dan PKK Disetujui
9	MDN.IDSMQ.2103.000288	PKK.DN.IDSMQ.2103.000288	AME III	2021-03-21 06:11:21	SPM dan PKK Disetujui
10	MDN.IDSMQ.2103.000287	PKK.DN.IDSMQ.2103.000283	STAR RAYA	2021-03-21 06:10:46	SPM dan PKK Disetujui

Sumber: inaportnet.dephub.go.id

- e. Setelah itu agen pelayaran melengkapi data pada warta kapal tersebut seperti memasukkan form data kapal seperti nama kapal, jenis kapal, *crew list*, muatan kapal, data *manifest* bongkar muat dan dokumen kapal.

Gambar 4.6 Form data kapal

**FORM DATA KAPAL**

Data Kapal

TANDA PENDAFTARAN KAPAL 2020 PPM No. 5832/L	NAMA KAPAL CAVALO MARINHO 10	BENDERA Indonesia	SIUPAL PEMILIK B XXXIV-254/AT.54
TYPE KAPAL SELF-PROPELLED OIL BARGE (SPOB)	JENIS KAPAL * SELF-PROPELLED C	Thn PEMBUATAN 2019	PELABUHAN PENDAFTARAN BATAM
DOMISILI KEAGANAN KABUPATEN KOTA WARINGIN TIMUR		MINIMUM SAFE MANNING 15	
TRAYEK TRAMPER AL_103/2000/127025 /122609/21	CALL SIGN YDC02	IMO 9916719	NO INMARSAT -
NAMA CSO -	NO TELP CSO -	NO. VOYAGE -	TENAGA PENDORONG 829 829 HP HP

Kapal Perintis?   
  Kapal Docking?   
  Kapal Berkegiatan Tetap?   
  Kapal Ditarik / Rusak

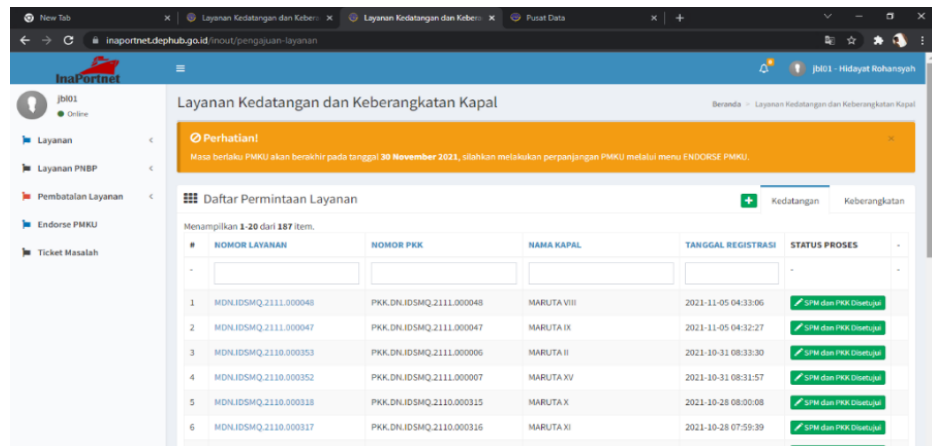
Sumber : inaportnet.dephub.go.id

- f. Setelah semua data telah dimasukkan semua dilanjutkan dengan mengirimkan warta kapal kepada penyelenggara pelabuhan berbentuk pemberitahuan kedatangan kapal/PKK (LALA) dan di



Bidang Keselamatan Berlayar dalam bentuk Surat Persetujuan Kapal Masuk Pelabuhan/SPM.

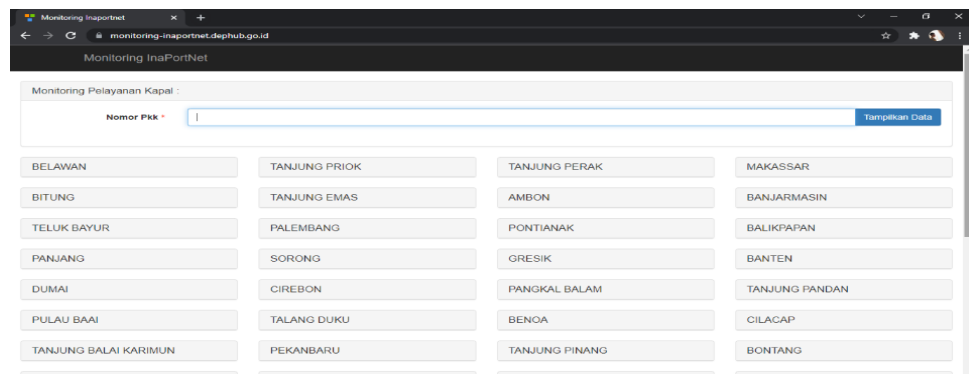
Gambar 4.7 Warta kedatangan telah disetujui



Sumber : inaportnet.dephub.go.id

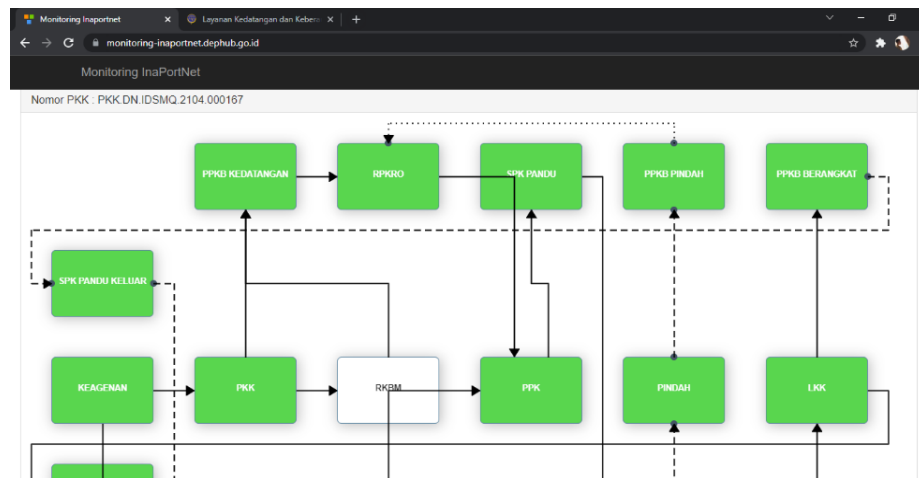
- g. Setelah nomor PKK dan SPM dikeluarkan, lalu nomor PKK dibuat dan sistem Inaportnet dapat dimonitor dengan dengan membuka monitoring inaportnet.dephub.go.id untuk memonitor dan mengontrol pelayanan kapal sampai sejauh mana sistem telah diproses. Dengan memasukkan nomor PKK pada kolom monitoring maka akan otomatis muncul gambar yang tertera seperti dibawah ini :

Gambar 4.8 Monitor sistem Inaportnet kapal Maruta X



Sumber : monitoring-inaportnet.dephub.go.id

Gambar 4.9 Monitor Inaportnet kapal Maruta X



Sumber : monitoring-inaportnet.dephub.go.id

- h. Sesudah PKK dan SPM telah diterima, dilanjutkan dengan Perusahaan bongkar muat atau PBM menyampaikan Rencana Kegiatan Bongkar Muat kepada PBM atau perusahaan bongkar muat untuk diverifikasi. Ada 2 tipe penetapan RKBM yaitu :
  - 1) Pelindo: Mengirimkan foto berupa *stowage plan* kapal atau daftar jumlah muatan kepada petugas pelindo untuk diinput dan ditetapkan kegiatan RKBM kapal.
  - 2) PBM: Menghubungi PBM bersangkutan agar kegiatan RKBM dapat ditetapkan dan dilanjutkan ke prosedur berikutnya.
- i. Setelah itu badan usaha penyelenggara pelabuhan mengirimkan Rencana Penambatan Kapal dan Rencana Operasi (RPK-RO) ke penyelenggara pelabuhan dari PKKB *online* yang dibuat oleh agen pelayaran yang sebagian datanya dari pemberitahuan kedatangan kapal/ PKK yang sudah diverifikasi.
- j. Setelah data pemberitahuan kedatangan kapal/PKK telah diverifikasi, maka akan dilanjutkan dengan menghubungi petugas Pelabuhan Indonesia/ Pelindo untuk menentukan PPKB kedatangan dan pembuatan Surat Perintah Kerja/SPK Pandu untuk penyandaran kapal.

- k. Setelah SPK Pandu telah ditetapkan, maka dilanjutkan dengan membuat permohonan Surat Persetujuan Olah Gerak Kapal/SPOG pada sistem Inaportnet dengan mengisi beberapa daftar dari lokasi awal hingga lokasi akhir kapal tambat tempat kapal akan melakukan kegiatan bongkar atau muat. (Kapal sandar di tujuan).

## 2. Tata Cara Pelayanan Kapal Keluar / Clearance Out:

- a. Membuat Permintaan Pelayanan Keberangkatan Kapal dengan memasukkan nomor RPK/PKKA/PPKN dan Appointment atau penunjukan keagenan, selanjutnya melengkapi data dengan mengisi data warta kapal seperti dengan membuat permintaan kedatangan kapal sebelumnya tetapi disesuaikan dengan data waktu keberangkatan kapal, setelah data warta kapal berangkat semua penuh akan langsung dikirim untuk ditetapkan oleh penyelenggara pelabuhan.
- b. Membuat permohonan kapal pindah, dari tempat kapal bertambat atau bongkar muatan ke lokasi terakhir atau tempat bongkar muat selanjutnya, dengan mengisi data jam permohonan pandu dan tunda kapal untuk ditetapkan oleh penyelenggara pelabuhan.
- c. Melapor kepada penyelenggara pelabuhan (LALA) agar menetapkan LKK supaya status permohonan diterima dan secara otomatis direpson oleh SIMPONI atau kode billing pembayaran PNBPNBP untuk membayar jasa labuh.
- d. Melapor kepada badan usaha pelayaran/Pelindo agar menetapkan permintaan pelayanan kapal dan barang/PPKB dan Surat Perintah Kerja Pandu keberangkatan kapal dari lokasi akhir atau lokasi labuh ke lokasi laut.
- e. Melaksanakan pembayaran jasa labuh PNBPNBP sesuai kode billing yang tampak pada sistem Inaportnet agar penyelenggara pelabuhan dapat membuat Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal / LK3.

- f. Melapor kepada penyelenggara pelabuhan (Bidang LALA) untuk menetapkan laporan kedatangan dan keberangkatan kapal atau LK3 dan meminta hasil laporan kedatangan dan keberangkatan kapal.
- g. Melapor kepada penyelenggara pelabuhan (Bidang Keselamatan Berlayar) untuk menetapkan kepelautan serta SPB (Surat Persetujuan Berlayar), lalu setelah itu meminta hasil kepelautan/pengesahan awak kapal serta surat persetujuan Berlayar. Nantinya hasil dari SPB beserta pengesahan awak kapal akan menjadi tiga rangkap hasil *print* yang mana terdapat *file* untuk KSOP, *file* untuk kantor pelayaran dan *file* untuk kapal (kapal keluar pelabuhan).

Setelah surat persetujuan berlayar telah diterbitkan menjadi tiga rangkap yang mana terbagi menjadi 3 *file* surat persetujuan berlayar yang telah di-*print* terdiri dari *file* untuk KSOP, *file* untuk kantor pelayaran dan *file* untuk kapal. Dokumen dari *port clearance* Inaportnet ini mempunyai *barcode* yang artinya bahwa surat ini diterbitkan secara *online*, munculnya Inaportnet adalah hasil untuk mencapai *Indonesia National Single Window (INSW)*.

Dalam Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2008, INSW merupakan sistem terintegrasi yang data dan informasinya dapat dilakukan secara tunggal, metode data dan informasi secara tunggal dan sinkron, dan penetapan ketetapan secara tunggal untuk izin kepabeanan dan pengeluaran barang.

Prosedur pelayanan kedatangan kapal/ *clearance in* terdiri dari 11 langkah dari membuka website web simlala lalu membuka website Inaportnet untuk permohonan warta kedatangan kapal ke dalam Inaportnet sampai dengan dibuatnya surat perintah kerja pandu kapal dan surat persetujuan oleh gerak kapal. Setelah itu, untuk kegiatan pelayanan keberangkatan kapal/*clearance out* terdiri dari 7

langkah dari pengajuan warta keberangkatan kapal hingga dengan penerbitan surat persetujuan berlayar.

Dibuatnya sistem Inaportnet memberi dampak positif didalam pengurusan Surat Persetujuan Berlayar karena bisa mempercepat penanganan lalu lintas barang ekspor dan mengurangi biaya yang dipakai dalam proses *port clearance* dan juga mengurangi adanya tatap muka dengan petugas pemerintah yang bertugas untuk mencegah hal yang tidak dikehendaki seperti mencegah terjadinya pungutan liar karena pembayaran dilakukan secara online dan terintegrasi oleh negara langsung.

Masalah internal juga dapat terjadi pada sistem Inaportnet seperti *maintenance system* atau sedang dilakukan perbaikan sistem pada waktu tertentu yang menunda kegiatan *port clearance* di pelabuhan serta kurangnya pemahaman tentang pengoperasian sistem Inaportnet oleh pengguna jasa juga menjadi salah satu faktor internal yang dapat menghambat suatu *port clearance*. Selain itu, hal yang dapat mengganggu proses *port clearance* yaitu petugas piket baik dari penyelenggara pelabuhan/KSOP dan Pelindo yang tidak berada ditempat pada saat jam kerja.

## F. Perbandingan Sistem Pelayanan Jasa Secara Manual dan Inaportnet

Tabel 4.1 Perbandingan sistem manual dan sistem Inaportnet

Sistem Manual	Sistem Inaportnet
1. Pengajuan layanan masih manual.	1. Pengajuan layanan sudah melalui internet atau online.
2. Antrian permohonan masih di Syahbandar/ secara <i>face to face</i> .	2. Antrian pengajuan langsung melalui Inaportnet di warta kapal.
3. Menggunakan banyak kertas.	3. Tidak menggunakan banyak kertas.
4. Seluruh layanan tidak dalam satu sistem.	4. Seluruh layanan sudah terorganisir menjadi satu sistem.
5. SPB tidak memakai <i>barcode</i> .	5. SPB memakai <i>barcode</i> .
6. Memerlukan banyak waktu dan biaya.	6. Waktu dan biaya menjadi lebih efisien.

Adapun perbedaan sistem pelayanan jasa secara manual dan Inaportnet yaitu:

1. Sistem secara manual melakukan pengajuan secara manual sehingga pihak kapal yang diwakili oleh pihak agen harus mengantarkan permohonan pada pihak Syahbandar. Sedangkan sesudah adanya Inaportnet, permohonan dilakukan secara *online* sehingga dapat mengefisienkan waktu. Hanya perlu dengan sebuah komputer yang dilengkapi dengan internet, pihak agen sudah dapat melakukan pengajuan permohonan pada pihak Syahbandar. Dimana pihak kapal yang diwakili oleh pihak agen dapat melakukan pengajuan permohonan tanpa harus mengantarkan permohonan kepada pihak Syahbandar.

2. Sistem secara manual melakukan pemeriksaan dokumen secara manual sedangkan pemeriksaan dokumen melalui Inaportnet dilakukan secara *online*, dimana pihak kapal atau yang diwakili oleh pihak agen mengajukan atau melampirkan dokumen secara *online* pada sistem Inaportnet. Pihak agen mengirimkan warta kapal kepada Syahbandar, dan pada Syahbandar, warta kapal tersebut akan masuk dibagian Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut (LALA) dan Bidang Keselamatan Berlayar. Pada Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Laut (LALA) masuk dalam bentuk Pemberitahuan Kedatangan Kapal/PKK sedangkan di Bidang Keselamatan Berlayar akan masuk dalam bentuk Surat Persetujuan Kapal Masuk/SPM. Setelah menerima permohonan PKK dan SPM, Syahbandar akan melaksanakan verifikasi kelengkapan saat pengisian warta kapal serta keabsahan surat dan dokumen kapal dan menetapkan nomor PKK dan SPM. Setelah nomor PKK dan SPM dibuat, nomor PKK diterbitkan dan sistem Inaportnet bisa kita monitor dengan membuka monitoring [inaportnet.dephub.go.id](http://inaportnet.dephub.go.id) untuk memonitor dan mengontrol pelayanan kapal sampai sejauh mana telah diproses.
3. Penggunaan kertas dalam sistem Inaportnet jauh berkurang. Proses kegiatan dengan menggunakan sistem *Papperless* (penggunaan kertas dikurangi), data-data dan dokumen kapal dapat dikerjakan dengan memakai media elektronik yaitu dengan memakai komputer atau laptop, data yang sudah diinput lalu dikirimkan di Inaportnet. Pada sistem manual, dokumen dicetak dan disimpan dengan rapi agar mudah diakses. Akan tetapi, semakin banyak dokumen yang disimpan akan membuat banyak space yang akan digunakan untuk menyimpan dokumen tersebut. Dan jika terlalu banyak, kemungkinan dokumen-dokumen tersebut akan dipilih kembali dan beberapa akan dimusnahkan.

Sedangkan pada sistem Inaportnet, data-data kapal disimpan dalam bentuk file sehingga lebih mudah untuk dicari serta mengurangi resiko kehilangan data. Dokumen juga dapat hilang jika disimpan secara soft copy, karena masih ada kemungkinan terjadi kerusakan pada perangkat penyimpanan data. Akan tetapi dengan sistem backup yang baik kemungkinan untuk hilangnya data dapat diminimalisir.

4. Dalam sistem manual seluruh layanan tidak menjadi satu sistem, sedangkan dalam sistem Inaportnet seluruh layanan telah terpadu menjadi satu sistem. Inaportnet adalah sistem yang berdasar atas jaringan internet/*web service* sesuai dengan pelayanan kedatangan maupun keberangkatan kapal serta kegiatan bongkar muat. Pihak agen jadi dapat mengetahui sejauh mana tahap yang telah dilalui dengan membuka monitoring [inaportnet.dephub.go.id](http://inaportnet.dephub.go.id). Layanan yang terdapat didalam menu sistem Inaportnet, yaitu:
  - a. Layanan kedatangan dan keberangkatan kapal
  - b. Rencana kegiatan bongkar muat
  - c. Permohonan kapal pindah
  - d. Surat permohonan Persetujuan Olah Gerak Kapal (SPOG)
  - e. Daftar tambat
  - f. Bongkar muat barang berbahaya
  - g. Time Sheet
  - h. Layanan simpadu
  - i. Perpanjangan tambat
  - j. Persetujuan keagenan kapal asing
5. Dalam SPB Manual, apabila SPB telah di print maka SPB tersebut harus melewati proses tanda tangan oleh pihak yang berwenang dalam proses penerbitan SPB. Sedangkan dalam Inaportnet, SPB yang telah disetujui akan di print namun tidak melewati proses penandatanganan melainkan SPB tersebut akan memiliki *barcode*.



6. Pada sistem manual memerlukan banyak waktu dan biaya lebih banyak dibandingkan dengan menggunakan sistem Inaportnet. Faktor yang mempengaruhi banyaknya waktu dan biaya pada sistem manual adalah permohonan masih harus dilaksanakan melalui tatap muka atau *face to face* di KSOP Sampit yang menyebabkan adanya biaya bensin yang diperlukan dan juga waktu untuk perjalanan, sedangkan permohonan pada sistem Inaportnet hanya dilakukan secara *online*. Penggunaan kertas yang lebih banyak pada sistem manual, yang menyebabkan banyak biaya untuk kertas dan juga tinta yang diperlukan untuk *fotocopy*, sedangkan pada sistem Inaportnet dokumen di scan lalu di-*upload*. Faktor lainnya adalah antrian pengajuan yang masih secara manual dan layanan yang tidak dalam satu sistem yang menyebabkan tidak efisiennya waktu.

## **BAB V**

### **SIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Simpulan**

Perubahan sistem pelayanan dari sistem manual ke sistem Inaportnet bagi Agen Pelayanan maupun Agen Perusahaan sangat berguna untuk mendorong percepatan lalu lintas dokumen, lalu lintas barang, memudahkan untuk mengecek dokumen kapal sandar dan berangkat. Proses penyediaan layanan kegiatan kapal sebelum adanya sistem Inaportnet yang dilaksanakan secara manual tersebut memakan banyak waktu dan biaya. Kegiatan harus dilakukan secara tatap muka atau langsung ke KSOP Sampit. Faktor yang mempengaruhi banyaknya waktu dan biaya yang dikeluarkan sebagai berikut: Pengajuan permohonan masih manual, antrian pengajuan di Syahbandar atau secara langsung, menghabiskan banyak kertas, pengajuan layanan belum dalam satu sistem, SPB tidak menggunakan *barcode*.

#### **B. Saran**

Diharapkan dengan adanya penggunaan sistem Inaportnet dalam pelayanan sistem pelayanan jasa pelabuhan, Agen dapat lebih meningkatkan sistem pelayanan jasa dan dapat melakukan pelayanan jasa dengan lebih cepat, tepat, dan aman serta selalu melakukan evaluasi terhadap kinerja perusahaan dan senantiasa selalu melakukan *upgrade* sistem pelayanan jasa agar terwujudnya pelayanan jasa yang lebih efektif dan efisien yang berguna untuk percepatan lalu lintas dokumen, lalu lintas barang dan memudahkan untuk mengecek dokumen kapal sandar dan berangkat.

## DAFTAR PUSTAKA

- Kotler, P. & Kevin Lane Keller. (2009). *Manajemen Pemasaran*. Jakarta: Indeks.
- Lasse, D.A. (2014). *Manajemen Kepelabuhanan*. Jakarta : PT.Rajawali Pers.
- Lingga, R. (2019). *Kamus Pelayaran Dan Perkapalan*. Surabaya : Permata Press.
- Republik Indonesia. (2008). *Undang-Undang, Nomor 17 Tentang Pelayaran Tahun 2008*. Kementerian Perhubungan. Jakarta.
- Salim, Abbas. (1995). *Manajemen Pelayaran Niaga dan Pelabuhan Sistem Transportasi Laut*. Jakarta : Dunia Pustaka Jaya.
- Sugiono. (2008). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung : Mitra Wacana Media.
- Sukardi. (2003). *Metode Penelitian Pendidikan Kompetensi dan Prakteknya*. Jakarta : Bumi Aksara.
- Sutarman. (2009). *Pengantar Teknologi Informasi*. Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- Suyono, R.P. (2005). *Shipping: Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*. Jakarta: PPM.
- Syamsiah, S., & Palayukan, N. (2021). Efektivitas Pelaksanaan Jasa Keagenan Dalam Kegiatan Pelayanan Kapal Pada PT. TRANSCOAL PACIFIC. *Jurnal Venus*, 9(1), 56-62.
- Anonim. (2016). *Indonesia Sebagai Negara Kepulauan* <http://www.goldenheart.id/Kemaritiman/indonesia-sebagainegara-kepulauan.html>. Diakses pada tanggal 27 Oktober 2021.
- <http://portal.inaportnet.com>. Diakses pada tanggal 5 November 2021.
- <https://kbbi.kemdikbud.go.id/>. Diakses pada tanggal 4 November 2021.
- Yulianto, Agus. (2016). *54 Pelabuhan di Indonesia Sudah Go Live Inaportnet*. <https://republika.co.id/berita/qknh9q396/54-pelabuhan-di-indonesia-sudah-go->

[live-inaportnet](#). Diakses pada tanggal 19 November 2021.

Instruksi Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : IM 13 Tahun (2016). *Tentang Penerapan Inaportnet Untuk Pelayanan Kapal dan Dan Barang Di Pelabuhan Utama Makassar, Belawan, Tanjung Perak, Dan Tanjung Priok.*

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 157 Tahun (2015). *Tentang Penerapan Inaportnet Untuk Pelayanan Kapal Dan Barang Di Pelabuhan.*

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 51 Tahun (2015). *Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut.*

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor : 10 Tahun (2008). *Tentang Penggunaan Sistem Elektronik Dalam Kerangka Indonesia National Single Window.*

## RIWAYAT HIDUP



**FELLICIA DEA ADAMA**, Lahir pada tanggal 25 Agustus 2000 di Sampit, Provinsi Kalimantan Tengah. Merupakan anak kedua dari dua bersaudara dari pasangan bapak Karyanta Kristo dan Ibu Dana Nataliani. Pendidikan Sekolah Dasar di SDN 8 Sampit diselesaikan pada tahun 2012 serta menyelesaikan pendidikan lanjutan tingkat pertama di SMP Negeri 1 Sampit (2012-2015). Dan pada tahun yang sama penulis melanjutkan sekolah menengah atas di SMA Negeri 1 Sampit (2015-2018). Penulis melanjutkan pendidikannya di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) 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 jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.

Selama semester V dan VI penulis melaksanakan Praktek Darat (PRADA) selama kurang lebih 2 bulan di KSOP Kelas I Banjarmasin, setelah itu saya melanjutkan Praktek Darat kurang lebih 9 bulan di PT. Jatarim Binau Lines Cabang Sampit. Dan pada tahun 2022 penulis telah menyelesaikan Pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

