

**SKRIPSI**

**EVALUASI PENERAPAN SISTEM INAPORTNET DI  
PELABUHAN BITUNG**

**Disusun dan diajukan oleh:**

**DIAN SARA  
D031 18 1020**



**PROGRAM STUDI SARJANA TENIK PERKAPALAN  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
GOWA  
2023**

**LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI**

**EVALUASI PENERAPAN SISTEM INAPORTNET DI  
PELABUHAN BITUNG**

Disusun dan diajukan oleh

**DIAN SARA**

**D031 18 1020**

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka  
Penyelesaian Studi Program Sarjana Program Studi Teknik Perkapalan  
Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin Pada tanggal 10 Februari 2023  
dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,

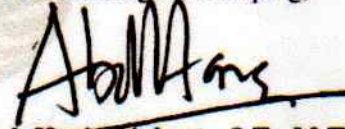
Pembimbing Utama,



**Dr. Ir. Mislihah Idrus, MS.Tr**

**NIP : 19620423 198802 2 001**

Pembimbing Pendamping,



**Abd. Haris Djalante, S.T., M.T**

**NIP : 19740810 200012 1 001**

Ketua Program Studi,



**Prof. Dr. Eng. Suandar Baso, S.T., M.T**

**NIP : 19730206 200012 1 002**

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini ;

Nama : Dian Sara  
NIM : D03181020  
Program Studi : Teknik Perkapalan  
Jenjang : S1

Menyatakan dengan ini bahwa karya tulisan saya berjudul

### Evaluasi Penerapan Sistem Inaportnet di Pelabuhan Bitung

Adalah karya tulisan saya sendiri dan bukan merupakan pengambilan alihan tulisan orang lain dan bahwa skripsi yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri.

Semua informasi yang ditulis dalam skripsi yang berasal dari penulis lain telah diberi penghargaan, yakni dengan mengutip sumber dan tahun penerbitannya. Oleh karena itu semua tulisan dalam skripsi ini sepenuhnya menjadi tanggung jawab penulis. Apabila ada pihak manapun yang merasa ada kesamaan judul dan atau hasil temuan dalam skripsi ini, maka penulis siap untuk diklarifikasi dan mempertanggungjawabkan segala resiko.

Segala data dan informasi yang diperoleh selama proses pembuatan skripsi, yang akan dipublikasi oleh Penulis di masa depan harus mendapat persetujuan dari Dosen Pembimbing.

Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan isi skripsi ini hasil karya orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Gowa, 10 Februari 2023

Yang Menyatakan

  
Dian Sara

## KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kehadiran Tuhan Yesus Kristus, yang telah melimpahkan berkat dan rahmatNya sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi yang Berjudul **“Evaluasi Penerapan Sistem Inaportnet di Pelabuhan Bitung”**.

Skripsi ini merupakan salah satu syarat yang harus dipenuhi untuk menyelesaikan studi pada program S1 Departemen Teknik Perkapalan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin , demi meraih gelar Sarjana Teknik (ST).

Terima kasih yang tak terhingga penulis haturkan kepada orang tua tercinta Yustinus T. Sara dan Emilia, yang telah begitu banyak berkorban dalam kehidupan penulis. Terima kasih atas doa dan dukungan selama ini yang tak henti-hentinya diberikan kepada penulis. Terima kasih atas kasih sayang yang diberikan kepada penulis sehingga penulis dapat menjadi pribadi yang baik.

Terima kasih juga kepada saudara-saudara penulis, Zebulon, Steffy Herman, Rika Yustinus dan Gidion Yustinus, yang selalu memberikan semangat dan motivasi untuk menyelesaikan studi penulis.

Selama menempuh pendidikan di Jurusan Perkapalan, penulis menyadari banyak pihak yang membantu baik berupa moral maupun materil. Oleh karena itu, penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih kepada :

1. Ibu Dr.Ir.Hj.Misliah Idrus, M.STr., Bapak Abdul Haris Djalante, ST., MT, selaku dosen pembimbing I dan pembimbing II yang tak pernah lelah untuk memberikan bimbingan dan arahan kepada penulis dalam menyelesaikan tugas akhir ini.
2. Dr. Ir. Ganding Sitepu, Dipl. Ing, selaku Penasehat Akademik penulis yang sangat membantu terkait konsultasi akademik selama proses perkuliahan.
3. Seluruh dosen penguji
4. Bapak Dr.Eng.Suandar Baso, ST.,Mt., selaku Ketua Departemen Perkapalan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.

5. Bapak dan Ibu dosen Departemen Teknik Perkapalan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin atas ilmu dan wawasan yang diberikan kepada penulis.
6. Seluruh staf Departemen Teknik Perkapalan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin yang telah memberikan banyak bantuan kepada penulis.
7. Keluarga tercinta yang selalu senantiasa mendoakan dan mendukung penulis baik secara moral maupun material
8. Saudara-saudari THRUZTER '18 dan Angkatan 2018 Teknik Perkapalan yang memberi semangat dan dorongan dalam menyelesaikan tugas akhir ini.
9. Seluruh pihak dan rekan-rekan yang tidak sempat penulis sebutkan yang telah memberikan sumbangsi kepada penulis selama proses penyelesaian studi.

Penulis berharap, semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat dan dapat menambah wawasan bagi penulis dan bagi pembaca umumnya. Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna, sehingga penulis mengharapkan kritik dan saran yang dapat menyempurnakan skripsi ini. Amin  
Tuhan Yesus Memberkati.

Gowa, 10 Februari 2023

**Penulis**

## ABSTRAK

**DIAN SARA.** *Evaluasi Penerapan Sistem Inaportnet di Pelabuhan Bitung* (dibimbing oleh Mislihah dan Abdul Haris Djalante)

Arus pertumbuhan peti kemas di Pelabuhan Bitung semakin bertambah setiap tahunnya sehingga mempengaruhi waktu tunggu kapal yang menyebabkan ketidakefisienan pelayanan di pelabuhan karena masih terjadi *delay time* hingga 86% yang diduga salah satu penyebabnya adalah lamanya waktu pengurusan dokumen kapal dan barang. Inaportnet merupakan sebuah portal online yang mampu melayani penyelesaian dokumen kepelabuhanan secara terpadu konsisten, sederhana, transparan, efisien dan berkelanjutan. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui efektivitas penerapan Sistem Inaportnet dan kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan sistem Inaportnet di Pelabuhan Bitung. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Importance Performance Analysis (IPA)* yang digunakan untuk memperoleh tingkat kesesuaian antara kinerja layanan dengan harapan responden. Dari hasil penelitian didapatkan waktu pelayanan pada *clearance in* kapal kontainer adalah 4 jam 39 menit dan kapal penumpang adalah 1 jam 22 menit. Sedangkan waktu pelayanan pada *clearance out* kapal kontainer adalah 1 hari 16 jam dan kapal penumpang adalah 10 jam 59 menit. Berdasarkan PM No.8 Tahun 2022 efektifitas waktu pelayanan kapal pada proses *clearance in* adalah 5 jam dan pada proses *clearance out* adalah 4 sehingga efektifitas waktu pelayanan pada *clearance in* telah baik sedangkan pada *clearance out* dapat dikatakan belum baik. Hasil penelitian menggunakan metode *Importance Performance Analysis (IPA)* kinerja Sistem Inaportnet di Pelabuhan Bitung dapat dikatakan efektif, hal ini dapat dilihat pada tingkat kesesuaian antar tingkat persepsi dan tingkat ekspektasi indikator dimensi kinerja Agen Pelayaran dan Administrator Inaportnet di Pelabuhan Bitung. Agen Pelayaran 97,27% dan Administrator Pelabuhan 90,53% Dalam penerapan sistem Inaportnet di Pelabuhan Bitung masih terdapat beberapa kendala yang dialami oleh agen pelayaran seperti kendala sistem Inaportnet, perubahan data dan tata letak tampilan Inaportnet. Adapun kendala yang dialami oleh administrator pelabuhan seperti jangka waktu penyelesaian, kendala sistem Inaportnet dan perubahan data.

*Kata Kunci: Pelabuhan, Inaportnet, Importance Performance Analysis*

## ABSTRACT

**DIAN SARA.** *Evaluation of Inaportnet System Implementation at Bitung Port* (supervised by Mislihah and Abdul Haris Djalante)

The flow of container growth at Bitung Port is increasing every year, affecting the waiting time of ships which causes inefficiency in port services because there is still a delay time of up to 86%, which is thought to be one of the causes of the length of time for processing ship and goods documents. Inaportnet is an online portal that is able to serve the settlement of port documents in an integrated, consistent, simple, transparent, efficient and sustainable manner. The purpose of this study was to determine the effectiveness of the implementation of the Inaportnet System and the obstacles faced in the implementation of the Inaportnet system at the Port of Bitung. The method used in this research is Importance Performance Analysis (IPA) which is used to obtain the level of conformity between service performance and respondents' expectations. From the results of the study, it was found that the service time for clearance in container ships was 4 hours 39 minutes and passenger ships was 1 hour 22 minutes. While the service time on clearance out of container ships is 1 day 16 hours and passenger ships are 10 hours 59 minutes. Based on PM No.8 Tahun 2022 the effectiveness of ship service time in the clearance in process is 5 hours and in the clearance out process is 4 so that the effectiveness of service time on clearance in is good while on clearance out can be said to be not good. The results of research using the Importance Performance Analysis (IPA) method of Inaportnet System performance at the Port of Bitung can be said to be effective, this can be seen in the level of conformity between the level of perception and the level of expectation of the performance dimension indicators of Shipping Agents and Inaportnet Administrators at the Port of Bitung. Shipping Agents 97.27% and Port Administrators 90.53% In the implementation of the Inaportnet system at the Port of Bitung, there are still several obstacles experienced by shipping agents such as Inaportnet system constraints, data changes and Inaportnet display layout. The obstacles experienced by port administrators such as the completion period, Inaportnet system constraints and data changes.

*Keywords: Port, Inaportnet, Importance Performance Analysis*

## DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI.....	i
PERNYATAAN KEASLIAN.....	ii
KATA PENGANTAR .....	iii
ABSTRAK .....	v
ABSTRACT .....	vi
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR GAMBAR .....	ix
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang.....	3
1.2 Rumusan Masalah.....	3
1.3 Tujuan Penelitian .....	3
1.4 Manfaat Penelitian .....	3
1.5 Batasan Masalah .....	4
1.6 Sistematika Penulisan .....	4
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>5</b>
2.1 Pengertian Pelabuhan .....	5
2.2 Fungsi Pelabuhan.....	6
2.3 Peranan Pelabuhan.....	7
2.4 Pelayanan Kapal di Pelabuhan.....	8
2.5 Prosedur Clearance di Pelabuhan .....	10
2.6 Gambaran Umum Sistem Inaportnet .....	14
2.7 Mekanisme Sistem Inaportnet .....	21
2.8 Parameter Kinerja Pelayanan Inaportnet .....	26
2.9 Agen Pelayaran .....	27
2.10 Uji Validitas.....	28
2.11 Metode Importance Performance Analysis .....	29
<b>BAB 3 METODE PENELITIAN/PERANCANGAN .....</b>	<b>33</b>
3.1 Waktu dan Tempat Penelitian.....	33
3.2 Jenis Data Penelitian.....	33
3.3 Metode Pengumpulan Data .....	34
3.4 Populasi dan Sampel.....	34
3.5 Tahapan Penelitian.....	35
3.6 Kerangka Pikir Penelitian.....	36
<b>BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>38</b>
4.1 Gambaran Umum .....	38
4.2 Indikator Kinerja Pelayanan Inaportnet.....	42
4.3 Uji Validitas.....	47
4.4 Responden Penelitian .....	53
4.5 Alur Pelayanan Dokumen Sistem Inaportnet di Pelabuhan Bitung.....	55
4.6 Waktu Pelayanan Kapal pada Sistem Inaportnet Pelabuhan Bitung .....	58



4.7 Analisis Kinerja Pelayanan Sistem Inportnet Pelabuhan Bitung.....	62
BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN.....	85
5.1 Kesimpulan.....	85
5.2 Saran.....	86
DAFTAR PUSTAKA.....	87

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1	Alur pelayanan kapal.....	8
Gambar 2	Halaman <i>login</i> aplikasi FrontEnd Inaportnet .....	18
Gambar 3	Halaman pertama sistem Inaportnet.....	19
Gambar 4	Proses kedatangan kapal menggunakan sistem Inaportnet .....	21
Gambar 5	Proses keberangkatan kapal menggunakan sistem Inaportnet .....	25
Gambar 6	Grafik Kartesius IPA.....	32
Gambar 7	Kerangka pikir penelitian .....	37
Gambar 8	Peta lokasi Pelabuhan Bitung.....	38
Gambar 9	Diagram karakteristik responden .....	53
Gambar 10	Diagram karakteristik responden .....	54
Gambar 11	Alur pelayanandokumen proses <i>clearance in</i> pada sistem Inaportnet ... .....	55
Gambar 12	Alur pelayanandokumen proses <i>clearance out</i> pada sistem Inaportnet . .....	57
Gambar 13	Diagram kartesius hubungan antara persepsi dan ekspektasi pelayanan sistem Inaportnet .....	69
Gambar 14	Diagram kartesius hubungan antara persepsi dan ekspektasi pelayanan sistem Inaportnet .....	80

## DAFTAR TABEL

Tabel 1.	Tahap analisis penelitian .....	35
Tabel 2.	Daftar dermaga Pelabuhan Bitung .....	39
Tabel 3.	Persentasi arus peti kemas dari tahun 2016-2020 .....	40
Tabel 4.	Dimensi kinerja pelayanan sistem Inaportnet .....	43
Tabel 5.	Indikator kinerja pelayanan sistem Inaportnet terhadap agen pelayaran.....	44
Tabel 6.	Indikator kinerja pelayanan sistem Inaportnet terhadap administrator ..	46
Tabel 7.	Hasil uji validitas tingkat persepsi pelayanan sistem Inaportnet di Pelabuhan Bitung.....	47
Tabel 8.	Hasil uji validitas tingkat ekspektasi pelayanan sistem Inaportnet di Pelabuhan Bitung.....	49
Tabel 9.	Hasil uji validitas tingkat persepsi pelayanan sistem Inaportnet di Pelabuhan Bitung.....	51
Tabel 10.	Hasil uji validitas tingkat ekspektasi pelayanan sistem Inaportnet di Pelabuhan Bitung.....	52
Tabel 11.	Waktu pelayanan kedatangan kapal kontainer menggunakan sistem Inaportnet.....	58
Tabel 12.	Waktu pelayanan kedatangan kapal penumpang menggunakan sistem Inaportnet.....	59
Tabel 13.	Waktu pelayanan keberangkatan kapal kontainer menggunakan sistem Inaportnet.....	60
Tabel 14.	Waktu pelayanan keberangkatan kapal penumpang menggunakan sistem Inaportnet.....	61
Tabel 15.	Hasil penilaian responden pada indikator kinerja pelayanan A1 .....	63
Tabel 16.	Tingkat Kesesuaian (TKi) indikator kinerja pelayanan sistem Inaportnet terhadap agen pelayaran .....	64
Tabel 17.	Rata-rata untuk setiap indikator .....	67
Tabel 18.	Rekapitulasi diagram kartesius untuk penilaian pelayanan sistem Inaportnet di Pelabuhan Bitung .....	70
Tabel 19.	Hasil penilaian responden pada indikator kinerja pelayanan B1 .....	74
Tabel 20.	Tingkat Kesesuaian (TKi) indikator kinerja pelayanan sistem Inaportnet terhadap administrator .....	75
Tabel 21.	Rata-rata untuk setiap indikator .....	77
Tabel 22.	Rekapitulasi diagram kartesius untuk penilaian pelayanan sistem Inaportnet di Pelabuhan Bitung .....	81

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Kuisisioner Agen Pelayaran .....	89
Lampiran 2. Kuisisioner Administrator .....	90
Lampiran 3. Dokumentasi Penelitian .....	91
Lampiran 4. Balasan Surat Permohonan Data Penelitian .....	92

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

Indonesia merupakan negara kepulauan dengan dua pertiga wilayahnya berupa perairan dan letaknya strategis di persimpangan jalur perdagangan dunia. Oleh karena itu, peran pelabuhan dalam mendukung pertumbuhan ekonomi serta mobilitas sosial dan komersial di kawasan ini sangat penting. Jadi pelabuhan merupakan faktor penting bagi pemerintah dalam mengelola perekonomian Negara.

Pelabuhan merupakan simpul transportasi laut yang memiliki fungsi utama sebagai pendistribusian barang dari angkutan laut ke angkutan darat atau sebaliknya secepat dan seefisien mungkin (Idrus, M, 2016). Karena banyaknya kapal yang masuk dan keluar pelabuhan, maka pelabuhan harus mampu menyediakan pelayanan kapal dan barang dengan berbagai ukuran. Sistem manajemen pelabuhan membutuhkan dukungan sistem informasi yang bersifat modern yang memungkinkan pelabuhan memiliki kinerja yang efisien dan efektif. Menurut Sitorus (dalam Malisan, 2019) saat ini masih tampak adanya ketidakefisienan pelayanan di pelabuhan karena masih terjadi delay time hingga 86%. Hal ini dipengaruhi oleh tingginya waktu tunggu kapal yang disebabkan lamanya waktu pengurusan dokumen kapal dan barang (Kurniawan et al, 2015)

Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki banyak pelabuhan besar yang tersebar di seluruh Nusantara. Salah satu pelabuhan besar tersebut ialah pelabuhan Bitung yang terletak di Sulawesi Utara. Pelabuhan Bitung merupakan pelabuhan terbesar di Sulawesi Utara yang menjadi persinggahan kapal penumpang antar kota besar di Indonesia dan merupakan salah satu faktor penting yang mendorong pertumbuhan dan perkembangan ekonomi Kota Bitung, sehingga secara tidak langsung mempengaruhi kinerja pelabuhan. Arus pertumbuhan peti kemas di Pelabuhan Bitung semakin bertambah setiap tahunnya, sehingga dapat mempengaruhi waktu tunggu kapal yang dapat menyebabkan keterlambatan

kapal. Keterlambatan kapal tidak hanya mempengaruhi kepuasan pengguna jasa pelabuhan. Dalam hal keterlambatan, pemilik kapal (owner) juga berkewajiban untuk membayar denda (penalty) untuk pengurusan dokumen administrasi kapal di pelabuhan. Oleh karena itu diperlukan suatu sistem terintegrasi yang dapat mengelola pelayanan kapal secara tepat dan efektif dengan partisipasi berbagai instansi yang terlibat dalam proses tersebut.

Salah satu solusi yang ditempuh untuk meningkatkan efisiensi pelayanan jasa kapal dan mengatasi masalah keterlambatan kapal adalah mengubah metode penyelesaian dokumen kapal dari cara manual menjadi sistem online. Inaportnet, merupakan pelayanan kapal dan barang, serta kegiatan bongkar muat yang dibuat secara online yang dikeluarkan oleh pemerintah dan Pelindo regional 4 untuk mempercepat proses pelayanan dari instansi terkait di pelabuhan, memudahkan pengurusan perijinan sehingga akan mampu meningkatkan kinerja penanganan atas kegiatan perdagangan dan lalu lintas barang yang dapat diakses oleh seluruh pengguna jasa pelabuhan. Inaportnet disediakan dalam satu wadah (portal) yang dapat diakses oleh seluruh pengguna jasa pelabuhan, dengan demikian memungkinkan pengiriman dokumen melalui lokasi atau entitas mereka yang terkoneksi dalam sistem Inaportnet.

Sebagai contoh, penerapan Sistem Inaportnet di Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya yang sudah menggunakan Sistem Inaportnet untuk mengurus operasional pelayanan kapal. Menurut Malisan (2019) bahwa pelaksanaan Inaportnet di pelabuhan Tanjung Perak dinilai telah dapat meningkatkan pelayanan kapal dengan baik. Bahkan, dengan adanya sistem Inaportnet ini dapat menghindari kontak fisik antara para petugas, baik dari pengguna jasa maupun penyedia jasa, pengurusan dokumen lebih mudah dan waktu pelayanan kapal lebih cepat dibandingkan dengan sebelum adanya pelaksanaan Inaportnet yang membutuhkan waktu rata-rata 1 minggu.

Keberadaan Inaportnet dinilai sangat penting untuk mengurangi waktu tunggu kapal masuk ke pelabuhan namun sistem ini belum berjalan secara maksimal karena ada faktor internal dalam operasionalnya yang terjadi secara tiba-tiba pada jam-jam tertentu yang dapat menghambat proses port clearance. Jika Sistem

Inaportnet terintegrasi dalam melayani arus kapal, diharapkan tidak lagi ada permasalahan waktu tunggu kapal karena semua informasi dan perizinan dilakukan dalam jaringan sehingga tidak perlu melakukan tatap muka dan efisien. Oleh karena itu peneliti tertarik untuk melakukan suatu evaluasi terhadap kesiapan penerapan Sistem Inaportnet untuk mencapai tingkat efisien dan efektivitas pada pelayanan kapal dan barang di pelabuhan. Peneliti berharap hasil dari penelitian ini nantinya dapat membantu dan menjadi masukan bagi pengguna jasa Sistem Inaportnet terkhusus pada Pelabuhan Bitung.

### **1.2. Rumusan Masalah**

Dari paparan di atas, maka perumusan masalah dalam penelitian ini antara lain :

1. Bagaimana efektifitas penerapan Sistem Inaportnet yang diterapkan di Pelabuhan Bitung?
2. Apa saja kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan sistem Inaportnet di Pelabuhan Bitung?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Penelitian yang dilakukan memiliki tujuan antara lain :

1. Mengidentifikasi efektifitas penerapan Sistem Inaportnet yang diterapkan pada Pelabuhan Bitung
2. Menganalisis faktor/variabel penyebab Sistem Inaportnet tidak terlaksana dengan baik

### **1.4 Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat dari penelitian ini yaitu :

1. Bagi Perusahaan

Penelitian ini bermanfaat untuk memberikan informasi tingkat keberhasilan Sistem Inaportnet pada pelayanan kapal

2. Bagi Penulis

Untuk menerapkan metode atau ilmu yang diperoleh selama perkuliahan dan melatih untuk menganalisa permasalahan yang ada serta mencari penyelesaiannya.

### 3. Bagi Pembaca

Dapat digunakan sebagai bahan pengetahuan serta sebagai perbandingan dan sumber acuan untuk bidang kajian yang sama.

## **1.5 Batasan Masalah**

Agar penyusunan dan pembahasan tugas akhir ini dapat terarah dan dipahami maka dilakukan pembatasan masalah dan asumsi-asumsi sebagai berikut :

1. Penelitian yang dilakukan hanya untuk pelayanan kapal dengan Sistem Inaportnet di Pelabuhan Bitung
2. Penelitian dilakukan pada Kantor Kesyahbandaran Otoritas Pelabuhan Bitung.



## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Pengertian Pelabuhan**

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 23 Tahun 2015 tentang Peningkatan Fungsi Penyelenggara Pelabuhan pada Pelabuhan yang diusahakan secara komersial yaitu pasal 1 ayat (1) disebutkan “Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas - batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Menurut (Triatmodjo Jufrianto, 2021), pelabuhan merupakan suatu daerah perairan yang terlindung dari gelombang dan digunakan sebagai tempat berlabuhnya kapal maupun kendaraan air lainnya yang berfungsi untuk menaikkan atau menurunkan penumpang, barang maupun hewan, reparasi, pengisian bahan bakar dan lain sebagainya yang dilengkapi dengan dermaga tempat menambatkan kapal, kran-kran untuk bongkar muat barang, gudang transito, serta tempat penyimpanan barang dalam waktu yang lebih lama, sementara menunggu penyaluran ke daerah tujuan atau pengapalan selanjutnya.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 8 Tahun 2022 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal melalui Inaportnet yaitu pasal 1 ayat (6) disebutkan “Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat Kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh Kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi”.

## 2.2 Fungsi Pelabuhan

Fungsi Pelabuhan Menurut Dharmanto Ambarita dan Freddy J. Rumambi (dalam Dasa, 2020), Fungsi Pelabuhan dibagi menjadi empat, yaitu :

### a. Gateway

Berawal dari kata pelabuhan atau port yang berasal dari kata Latin porta telah bermakna sebagai pintu gerbang atau Gateway. Pelabuhan berfungsi sebagai pintu yang dilalui orang dan barang ke dalam maupun ke luar pelabuhan yang bersangkutan. Disebut sebagai pintu karena pelabuhan adalah jalan atau area resmi bagi lalu lintas barang perdagangan. Masuk dan keluarnya barang harus memenuhi prosedur kepabeanan dan kekarantinaan, di luar jalan resmi tersebut tidak dibenarkan.

### b. Link

Keberadaan pelabuhan pada hakikatnya memfasilitasi pemindahan barang muatan anatar moda transportasi darat (inland transport) dan moda transportasi laut (maritime transport) menyalurkan barang masuk dan keluar daerah pabean secepat dan seefisien mungkin. Pelabuhan versi UNCTAD berfungsi sebagai mata rantai (link) yang menjadi penghubung rangkaian transportasi atau A port is, therefore, an essential link in the international maritime transport chain dan menyatakan bahwa “the primary function of a sea port is to transfer cargo between maritime and inland transport quickly and efficiently”. Pada fungsinya sebagai link ini terdapat setidaknya tiga unsur penting yakni:

1. menyalurkan atau memindahkan barang muatan dari kapal ke truk;
2. operasi pemindahan berlangsung cepat artinya minimum delay; dan
3. efisien dalam arti biaya.

### c. Interface

Barang muatan yang diangkut via maritime transport setidaknya melintasi area pelabuhan dua kali, yakni satu kali di pelabuhan muat dan satu kali di pelabuhan bongkar. Di pelabuhan muat dan demikian juga di pelabuhan bongkar dipindahkan dari/ke sarana angkut dengan menggunakan berbagai fasilitas dan peralatan mekanis maupun non mekanis. Peralatan untuk

memindahkan muatan menjembatani kapal dengan truk/ kereta api atau truk/kereta api dengan kapal. Pada kegiatan tersebut fungsi pelabuhan adalah antar muka (interface). Di setiap operasi pemindahan barang yang terdiri dari operasi kapal, operasi transfer dermaga, operasi gudang/lapangan, dan operasi serah-terima barang alat-alat angkat & angkut (lifting & transfer equipment) mutlak perlu. Pada pelayanan barang muatan curah fungsi interface secara fisik nyata sekali. Peralatan loader/unloader menghubungkan kapal dengan kereta api/truk di darat. Keandalan (reliability) alat alat dan metode 10 kerja yang sistemik merupakan unsur penentu tingkat kecepatan, kelancaran, dan efisiensi aktivitas kepelabuhanan.

#### d. Industrial

Entity Pelabuhan yang diselenggarakan secara baik akan bertumbuh dan akan menyuburkan bidang usaha lain sehingga area pelabuhan menjadi zona industri terkait dengan kepelabuhanan atau a port could be regarded as a collection of businesses (ie. Pilotage, towage, stevedoring, storage, bonded warehouse, container, bulk, tanker, cruises, bunkering, water supply) serving the international trade.

### **2.3 Peranan Pelabuhan**

Pelabuhan berperan penting dalam kegiatan transportasi, perdagangan dan industri. Berikut penjelasan masing masing peran pelabuhan. Pada bidang transportasi, pelabuhan sebagai tumpuan tatanan kegiatan ekonomi dan kegiatan pemerintah merupakan sarana untuk menyelenggara pelayanan jasa pelabuhan dalam menunjang penyelenggaraan angkutan laut. Adapun dalam bidang perdagangan, keberadaan pelabuhan yang memadai fasilitasnya akan memberikan kesempatan yang lebih luas dalam menentukan hubungan perdagangan baik secara regional maupun internasional, dalam arti posisi suatu negara akan menjadi lebih baik dalam menerima barang dari suatu negara asal yang memberikan persyaratan yang paling menguntungkan, dan ekspor barang-barang produksi domestik langsung kepada pasar yang paling diinginkan di negara-negara lain yang membutuhkan. Sementara dalam bidang industri, peran pelabuhan dalam kegiatan industri dapat dilihat dari beradanya industri di dalam ataupun di sekitar

pelabuhan. Untuk peran pelabuhan dalam bidang industri, terdapat kelompok industri utama, yaitu: industri yang berkaitan langsung dengan transportasi ataupun operasional pelabuhan, seperti industri pembangunan dan pemeliharaan kapal, dan buruh dalam jumlah relatif besar. Keberadaan industri dan pelabuhan saling menguntungkan karena industri yang berorientasi ekspor ataupun industri yang bergantung pada bahan baku atau semi finished product, semi finished product yang diimpor dari luar pulau, maka pilihan lokasi dekat pelabuhan adalah meringankan biaya transportasi dan industri yang sama sekali tidak berhubungan dengan angkutan laut.

## 2.4 Pelayanan Kapal di Pelabuhan

Pelayanan kapal merupakan jasa kegiatan operasional kapal mulai dari masuk hingga keluar pelabuhan. Menurut Edy Hidayat (dalam Suraidi, 2019) pelayanan kapal dibagi menjadi beberapa, yaitu:



Gambar 1. Alur pelayanan kapal

### 1. Jasa Labuh Kapal

Jasa labuh adalah jasa yang diberikan terhadap kapal agar dapat berlabuh dengan aman menunggu pelayanan berikut seperti tambat, bongkar muat atau menunggu pelayanan lainnya (docking, pengurusan dokumen dan lain-lain). Fungsi dari jasa ini adalah untuk menghindari kemungkinan bertabrakan dengan kapal lain yang sedang berlabuh, memastikan kedalaman air agar kapal tidak kandas, dan tidak menunggu alur pelayanan.

Uang labuh tidak di pungut pada beberapa kapal yang menggunakan perairan pelabuhan, diantaranya :

- a. Kapal kecil dengan ukuran kurang dari 3.5 GRT.
- b. Kapal yang hanya melintas perairan tersebut.
- c. Kapal milik pemerintah (Kapal perang, Kapal Bea Cukai, dan lainlain) yang tidak digunakan untuk kegiatan niaga.
- d. Kapal baru yang dibuat, selama di pelabuhan tidak menaikkan atau menurunkan barang atau penumpang.
- e. Kapal mati yang ditempatkan di lokasi tertentu.

## 2. Jasa Tunda Kapal

Penundaan kapal adalah pekerjaan mendorong, mengawal, menjaga, menarik atau menggandeng kapal yang berolah gerak untuk bertambat atau untuk melepas dari tambatan, pelampung, breasting dolphin pinggiran dan kapal lainnya dengan mempergunakan kapal tunda. Departemen perhubungan memberikan pedoman tentang jumlah dan ukuran PK kapal tunda untuk melaksanakan penundaan sebagai berikut:

- a. Panjang kapal 70 M s.d 100 M minimal ditunda dengan 1 unit kapal tunda dengan daya minimal 800 PK.
- b. Panjang kapal 101 M s.d 150 M minimal ditunda dengan 2 unit kapal tunda dengan daya minimal 1.600 PK.
- c. Panjang kapal 151 M s.d 200 M minimal ditunda dengan 2 unit kapal tunda dengan daya 3.400 PK.
- d. Panjang kapal 201 M s.d 300 M minimal ditunda dengan 2 unit kapal tunda dengan daya 5.000 PK.
- e. Panjang kapal 301 M keatas minimal ditunda dengan 4 unit kapal tunda dengan daya minimal 10.000 PK

## 3. Jasa Tambat Kapal

Jasa tambat adalah jasa yang diberikan untuk kapal bertambat pada tambatan dan secara teknis dalam kondisi yang aman, untuk dapat melakukan bongkar muat dengan lancar dan aman. Fungsi dari jasa ini adalah untuk menghindari inefisiensi karena penggunaan tambatan tidak optimal.

Untuk memperlancar bongkar muat atau untuk mengurangi antrian kapal, maka ditempuh beberapa kebijakan misalnya kapal yang akan tambat diharuskan menyerahkan :

- a. Manifest bongkar dan rencana muat.
- b. Sertifikat kran (crane) kapal untuk melihat kemampuan serta kehandalan kran kapal.

#### 4. Jasa Pandu Kapal

Pandu adalah pelaut nautis yang memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh pemerintah untuk melaksanakan tugas pemanduan. Sedangkan pemanduan merupakan kegiatan pandu dalam membantu nahkoda kapal, agar navigasi dapat dilakukan dengan selamat, tertib dan lancar.

Untuk dapat melaksanakan tugas pemanduan dengan baik di [erlukan srana penunjang yaitu :

- a. Motor pandu yaitu kapal untuk menjemput atau mengantar pandu di tengah laut.
- b. Kapal tunda yaitu untuk membantu menyandarkan kapal maupun untuk mengawal pada alur pelayaran yang sempit.
- c. Regu kepil ( Regu kepil darat dan regu kepil laut ) untuk membantu mengikat atau melepas tali.

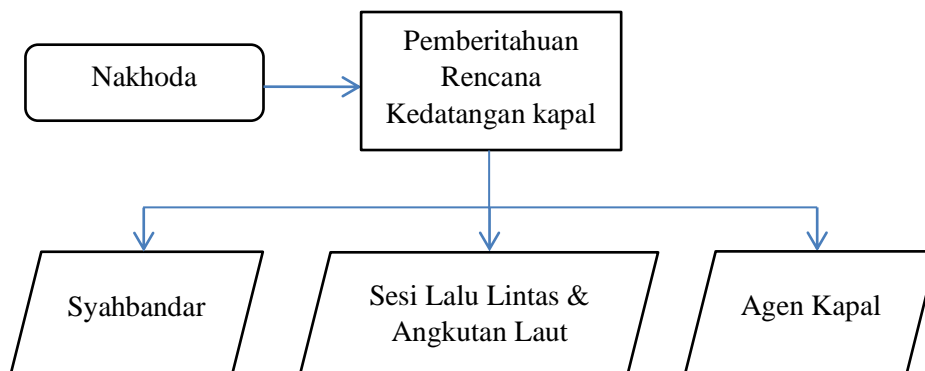
### **2.5 Prosedur Clearance di Pelabuhan**

Port Clearance atau Persetujuan Berlayar merupakan syarat untuk kapal dapat memasuki atau keluar dari pelabuhan tambat (Clearance In/ Clearance Out). Di Indonesia ketentuan yang mengatur arus keluar masuk kapal di pelabuhan ada dalam UU 17 tahun 2008. Permenhub KM 21 tahun 2007, Permenhub PM 93 tahun 2013 yang telah diubah dengan Permenhub 74 tahun 2016. Permenhub PM 82 tahun 2014.

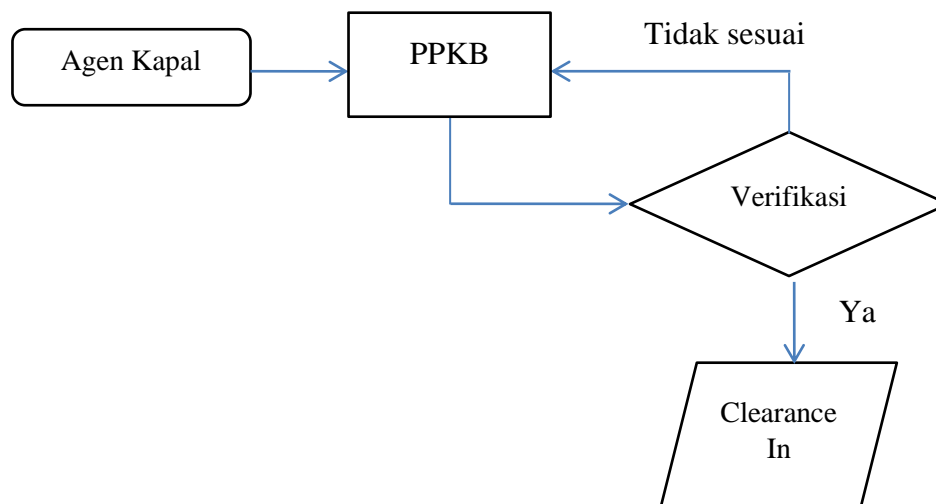
#### 1. Prosedur Clearance In (Pelayanan Kapal Masuk)

Clearance In kapal merupakan kegiatan masuknya kapal ke dalam pelabuhan tambat untuk melakukan kegiatan bongkar muat nya, namun muatan kapal dapat berupa barang atau orang. Berdasarkan ketentuan dalam Permenhub KM 21 tahun 2007, prosedur masuknya kapal ke dalam pelabuhan dibagi

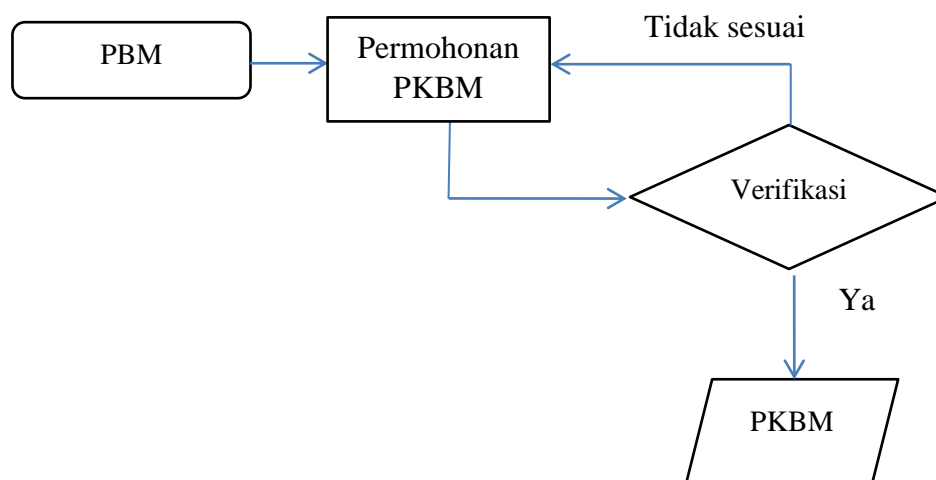
menjadi 2 jenis, yang pertama adalah untuk pelabuhan yang hanya melayani perdagangan domestic, dan pelabuhan yang juga melayani perdagangan internasional. Pelaksanaan Clearance In kapal dilaksanakan oleh Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, Perusahaan 18 Pelayaran Indonesia, agen kapal (agen umum/ sub agen) dan Nakhoda kapal. Masing – masing pelaksana memiliki peran tersendiri, alur Clearance In kapal dimulai dari pemberitahuan rencana kedatangan kapal oleh Nakhoda minimal satu hari sebelum kapal tiba di pelabuhan kepada Syahbandar. Sesi Lalu Lintas dan Angkutan Laut, dan kepada agen kapal.



Setelah laporan diterima, agen kapal berkewajiban untuk mempersiapkan dokumen – dokumen kapal untuk selanjutnya diperiksa oleh Syahbandar. Dokumen yang harus dipersiapkan tersebut adalah salinan dokumen muatan kapal, Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK), Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal (LK3), salinan Ship Particular, salinan Rencana Pola Trayek (RPT), seluruh dokumen dimasukkan sebagai lampiran Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB). Syahbandar setelah menerima pengajuan PPKB dari agen akan memeriksa dokumen – dokumen kapal dan merencanakan pelayanan serta menyiapkan fasilitas pelayanan jasa kepelabuhanan. Setelah proses pemeriksaan selesai Syahbandar akan melakukan koordinasi dengan agen kapal pada Forum Pelayanan Kapal, Barang dan Penumpang dan bersamaan dengan itu mengeluarkan Clearance In untuk menetapkan pelayanan kapal.



Seiringan dengan proses penerbitan Clearance In agen kapal menunjuk Perusahaan Bongkar Muat (PBM) dan menyiapkan surat Pemberitahuan Kegiatan Bongkar Muat yang akan diajukan dan diperiksa kesesuaiannya oleh Syahbandar, penilaian terhadap kesesuaian dilihat dari pengoptimalan nilai penggunaan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM).



## 2. Prosedur Clearance Out (Pelayanan Kapal Keluar)

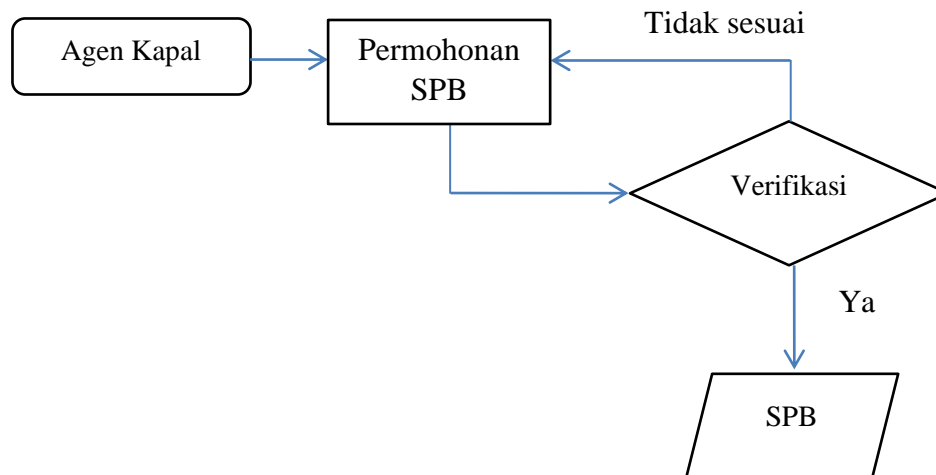
Clearance Out adalah kegiatan berlayarnya sebuah kapal Port Clearance atau Surat Persetujuan Berlayar. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun 2014 Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar. Setiap kapal yang hendak berlayar harus memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan oleh Syahbandar atau Syahbandar di pelabuhan perikanan kecuali



kapal perang dan/atau kapal negara/kapal pemerintah sepanjang tidak dipergunakan untuk kegiatan niaga. Syahbandar adalah pejabat/petugas yang berwenang menangani kesyahbandaran di pelabuhan. Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan syahbandar hanya berlaku selama 1x24 jam dan untuk sekali pelayaran. Permohonan Surat Persetujuan Berlayar diajukan oleh pemilik atau operator kapal secara tertulis kepada syahbandar. Permohonan tersebut dilengkapi dengan surat pernyataan Nakhoda (Master Sailing Declaration) dan bukti-bukti pemenuhan kewajiban kapal lainnya sesuai dengan tujuan kapal tersebut berlayar. Bukti pemenuhan kewajiban lainnya di antaranya, Bukti Pembayaran Jasa Kepelabuhanan, Bukti Pembayaran Jasa Kenavigasian, Bukti Pembayaran Penerimaan Uang Perkapalan, Persetujuan (Clearance) Bea dan Cukai, Persetujuan (Clearance) Imigrasi, Persetujuan (Clearance) Karantina Kesehatan dan / atau Persetujuan (Clearance) Karantina hewan dan tumbuhan. Syahbandar memerlukan data yang diperoleh dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) yang merupakan badan khusus untuk melakukan pengawasan terhadap angkutan laut (kapal) dalam konstruksi dan kelengkapan kapal agar syahbandar dapat mengeluarkan surat-surat atau dokumen dokumen yang akan digunakan angkutan laut untuk melakukan pelayaran . Berkas permohonan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (Port Clearance) diserahkan kepada Syahbandar setelah semua kegiatan di atas kapal selesai dan kapal siap untuk berlayar yang dinyatakan dalam surat pernyataan kesiapan kapal berangkat dari Nakhoda (Master Sailing Declaration). Setelah permohonan diajukan Syahbandar melakukan pemeriksaan kelengkapan dan validitas dari surat dan dokumen kapal. Apabila ada laporan mengenai kapal yang tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan dan keamanan kapal Syahbandar berwenang melakukan pemeriksaan kapal. Jika terdapat hal-hal yang bersifat pelanggaran atau adanya kekurangan pada kapal, surat ijin berlayar tidak dapat diberikan, dan kepada Nakhoda atau perusahaan pelayaran diperintahkan untuk melengkapi kekurangan, menurunkan muatan

atau penumpang apabila jumlah penumpang kapal berlebih, atau menyelesaikan dokumen apabila sudah tidak berlaku lagi.

penggunaan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM).



## 2.6 Gambaran Umum Sistem Inaportnet

Sebagai Berdasarkan *The Declaration of ASEAN Concord II* (Bali Concord II) pada 7 Oktober 2003 dan Instruksi Presiden No.3 Tahun 2006 & Inpres No.6 Tahun 2007 tentang Fokus Program Ekonomi Tahun 2008-2009 serta Keputusan Menko Perekonomian KEP- 19/M.EKON/04/2008 tentang Pembentukan Tim Persiapan NSW maka Pemerintah membentuk Panitia Persiapan National Single Window (NSW) yang diketuai oleh menteri Keuangan dan dibantu oleh Menteri Perhubungan dan Menteri Perdagangan serta para Pejabat Eselon I.

National Single Window (NSW) terdiri dari dua pilar cakupan layanan, yakni Trade System (TradeNet) dan Port System (Inaportnet). TradeNet yaitu sistem yang menangani masalah dokumen dan kepabeanan sementara Inaportnet mengatur perizinan keluar masuk kapal terutama proses *Port Clearance* di Pelabuhan.

Inaportnet merupakan suatu wadah (portal) yang dioperasikan dan diintegrasikan ke seluruh pola kegiatan berbasis digital e-document. Hal ini juga mencakup pelayanan dan perizinan dari seluruh instansi yang melaksanakan kegiatan di pelabuhan.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 8 Tahun 2022 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal melalui Inaportnet yaitu pasal 1 ayat (1) disebutkan “Sistem Layanan Kepelabuhanan Secara Elektronik atau Indonesia Portnet yang selanjutnya disebut Inaportnet adalah sistem layanan tunggal untuk Kapal dan kegiatan lainnya yang terkait dengan Kapal yang diterapkan secara elektronik dan terstandar.

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

Dalam pelayanan Inaportnet akan banyak menggunakan singkatan atau istilah, sehingga pembaca perlu memahami 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

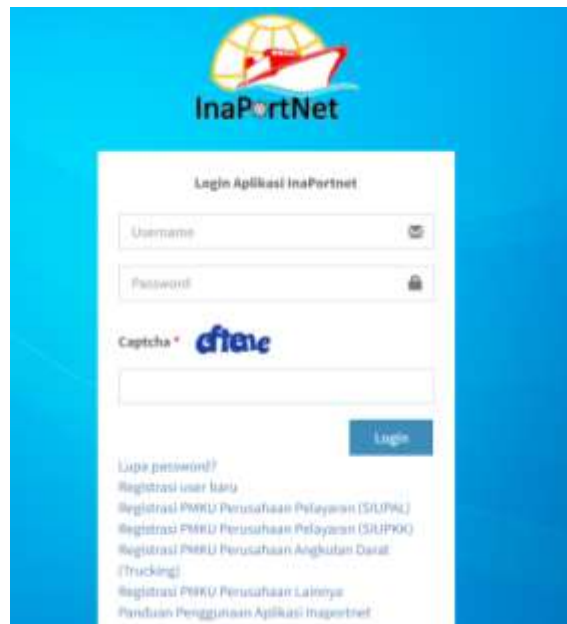
dokumen elektronik bahwa kapal secara teknis administratif telah memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan wajib lainnya untuk memasuki pelabuhan.

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, Pandu, Tunda, 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).
8. RPK-RO : Rencana Penambatan Kapal dan Rencana Operasi adalah dokumen lokasi tambat kapal dan bongkar muat barang yang diusulkan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) kepada Penyelenggara Pelabuhan untuk memperoleh penetapan.
9. PPK : Penetapan Penyandaran Kapal adalah dokumen lokasi tambat kapal dan bongkar muat barang yang ditetapkan oleh Kantor Otoritas Utama dan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.
10. SPK : Surat Perintah Kerja adalah dokumen yang berisi perintah untuk melaksanakan pelayanan kapal yang dikeluarkan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang meliputi kegiatan pemanduan, penundaan, dan tambat kapal.
11. SPOG : Surat Persetujuan Olah Gerak adalah surat persetujuan yang diterbitkan oleh Syahbandar dalam bentuk dokumen elektronik bahwa kapal secara teknis administratif telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran untuk melakukan pergerakan di pelabuhan.
12. LKK : Laporan Keberangkatan Kapal adalah laporan rencana keberangkatan kapal yang disampaikan oleh perusahaan pelayaran kepada Penyelenggara Pelabuhan.
13. LK3 : Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal adalah laporan yang disampaikan oleh perusahaan pelayaran kepada Penyelenggara Pelabuhan

tentang realisasi kegiatan kapal yang berisikan tanggal kapal tiba dan tanggal kapal berangkat, pelabuhan asal dan pelabuhan tujuan, serta data muatan kapal (bongkar dan/atau muat).

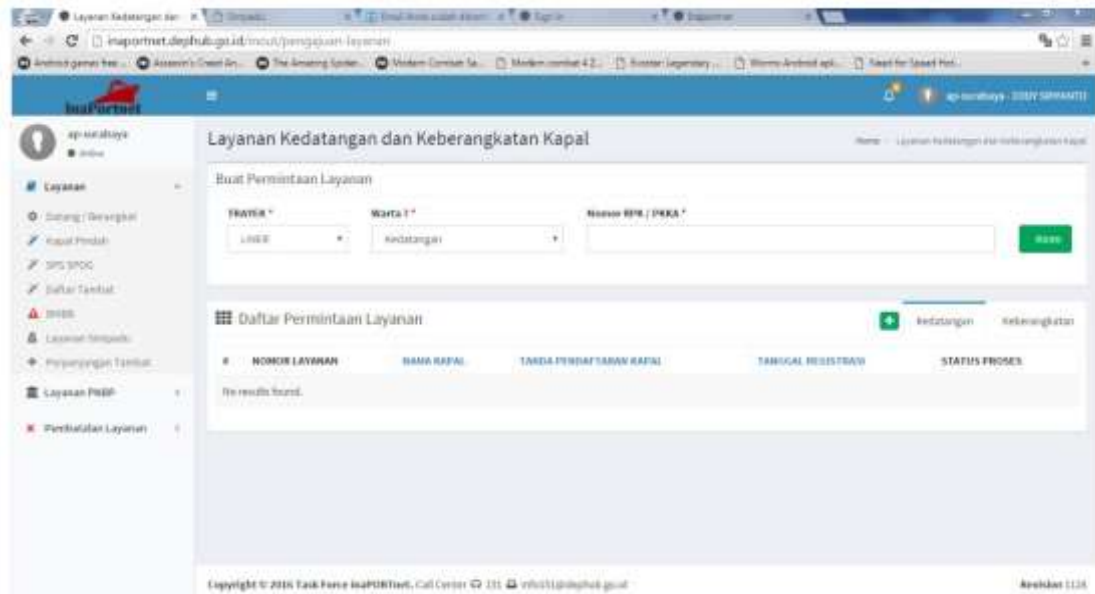
14. SPB: Surat Persetujuan Berlayar (Clearance Out/Port Clearance) adalah surat persetujuan yang diterbitkan oleh Syahbandar dalam bentuk dokumen elektronik bahwa kapal secara teknis administratif telah memenuhi syarat kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya untuk berlayar meninggalkan pelabuhan.
15. LAB : Laporan Angkutan Barang adalah surat yang berisi daftar kegiatan bongkar/muat barang yang diajukan oleh perusahaan jasa terkait (EMKL/JPT) kepada Penyelenggara Pelabuhan.
16. JPT : Jasa Pengurusan Transportasi (Freight Forwarding) adalah usaha yang ditujukan untuk mewakili kepentingan pemilik barang untuk mengurus semua kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman dan penerimaan barang melalui transportasi darat, perkeretaapian , laut dan udara.
17. Warta Kapal adalah suatu bentuk pelaporan secara elektronik yang disampaikan oleh perusahaan angkutan laut nasional, penyelenggara angkutan laut khusus, agen umum, dan/atau sub agen kepada Penyelenggara Pelabuhan dan Syahbandar mengenai kondisi umum kapal dan muatannya sebelum kapal memasuki pelabuhan (PKK dan SPM) dan/atau sebelum kapal meninggalkan pelabuhan (LKK, LK3 dan SPB).
18. Shipping Intruction adalah perintah/instruksi pengapalan/pengiriman yang dibuat oleh eksportir/pengirim barang kepada perusahaan pengangkutan.

Dalam pelaksanaannya, untuk bergabung dalam sistem Inaportnet setiap pengguna portal harus memiliki *user*, *password*, dan *code* pada *member login*. Pada manual aplikasi ini, *user* dapat mengakses menggunakan *browser* ke aplikasi dengan alamat <https://Inaportnet.dephub.go.id/site/login>, kemudian muncul halaman login seperti dibawah ini untuk setiap user.



Gambar 2. Halaman *login* aplikasi FrontEnd Inaportnet

Sistem Inaportnet ini dibuat berdasarkan kategori dari user aplikasi yang terdiri dari: Agen Pelayaran (AP), Badan Usaha Pelabuhan (BUP), Perusahaan Bongkar Muat (PBM), dan Perusahaan Jasa Pelayanan Transportasi (PJPT). Setelah login, para pengguna jasa dapat melihat halaman pertama system Inaportnet dengan nama user adalah nama ketika pengguna jasa melakukan *login* dan menu *user* yang ditampilkan sesuai dengan *priviledge user* tersebut.



Gambar 3. Halaman pertama sistem Inaportnet

Pada halaman ini pengguna jasa dapat melihat pelayanan yang berkaitan dengan fungsinya terkait. Dalam hal ini sesuai dengan user ketika melakukan login. Pada tampilan diatas user yang digunakan adalah Agen Pelayaran (AP).

Inaportnet pada dasarnya sebagai sistem untuk melayani kedatangan/keberangkatan (clearance in/out) kapal maupun untuk rencana kegiatan bongkar muatnya. Sehingga yang dapat mengakses sistem ini hanya yang memiliki kepentingan di pelabuhan yaitu :

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

### 2.6.1 Tujuan dan Manfaat Inaportnet

Tujuan utama pembangunan portal ini yaitu melakukan percepatan atas penyelesaian proses, peningkatan efektifitas dan kinerja penanganan atas kegiatan perdagangan dan lalu lintas barang, terutama mendorong percepatan proses Port Clearance. Tujuan kedua terkait dengan upaya meminimalisasi

waktu dan biaya yang diperlukan dalam seluruh kegiatan Port Clearance, terutama terkait proses pelayanan kapal di Pelabuhan.

Selain dengan adanya tujuan, manfaat yang dapat diperoleh dari pengguna jasa Inaportnet yaitu :

1. Kecepatan Layanan

Dari sisi waktu layanan akan tereduksi menjadi lebih kecil bila dibandingkan dengan sebelum adanya Inaportnet. Misalnya untuk pelayanan kapal masuk, waktu yang dijanjikan sekarang adalah 12 jam diukur dari dokumen PSAD diterima sistem Inaportnet sampai dengan kapal sandar di dermaga, dari sebelumnya rata-rata 1 minggu tanpa melalui Inaportnet.

2. Biaya pengurusan bisa ditekan sampai pada tingkat yang paling minimal karena perusahaan bisa menekan jumlah kurir yang diperlukan.
3. Meningkatkan daya saing pelayanan kapal di pelabuhan;
4. Meningkatkan informasi publik mengenai kebijakan pelayanan kapal di pelabuhan
5. Mengurangi adanya under invoice.
6. Meningkatkan transparansi untuk menghilangkan penyalahgunaan wewenang;
7. Perusahaan dapat memantau pergerakan kapal pegangkut barang dan dokumen pengurusan kapal setelah kapal masuk pelabuhan langsung dari komputernya dimeja kerja;
8. Perusahaan dapat langsung memperoleh informasi mengenai kapal dan dokumen pengurusan yang berkaitan dengan kegiatan kapal tersebut di pelabuhan, misalnya PKKA, SPOG, SIB dapat dipantau langsung dari komputernya di meja kerja; (Saifuddin,2009)



## 2.7 Mekanisme Sistem Inaportnet

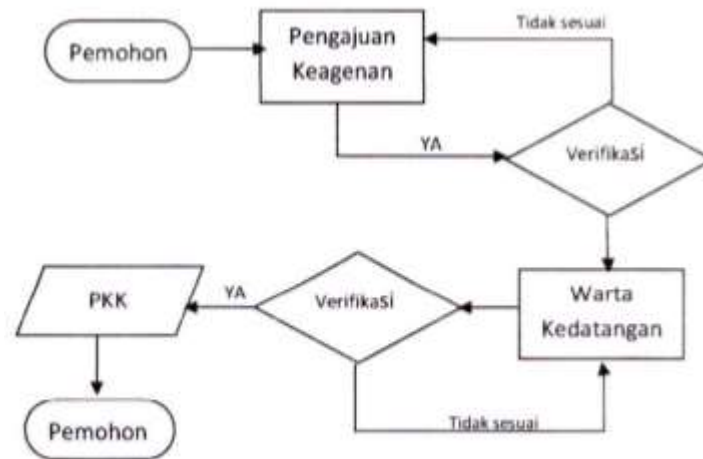
### 2.7.1 Proses Clearance In Kapal Menggunakan Sistem Inaportnet

Proses *Port Clearance In* adalah proses pengajuan perizinan yang dilakukan pada saat kapal akan tiba sampai kapal sandar ditambatan. Adapun SOP dari kedatangan kapal pada Sistem Inaportnet adalah

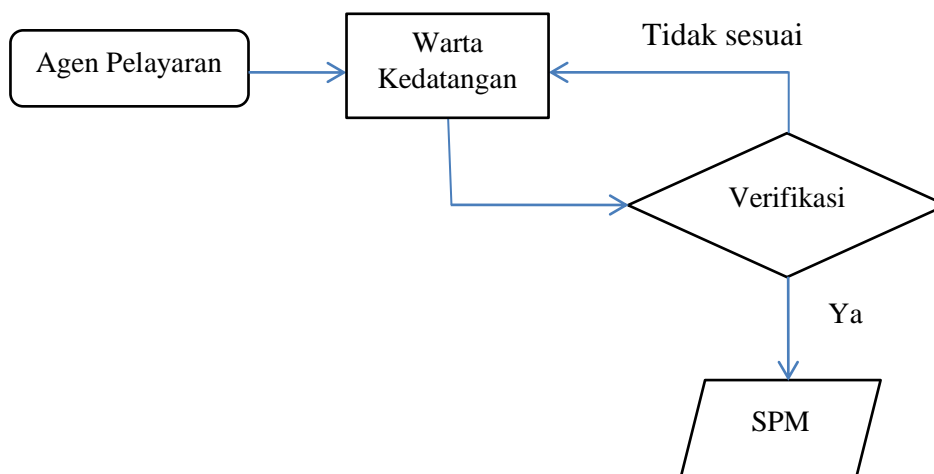


Gambar 4. Proses kedatangan kapal menggunakan sistem Inaportnet  
(Sumber : KSOP Bitung)

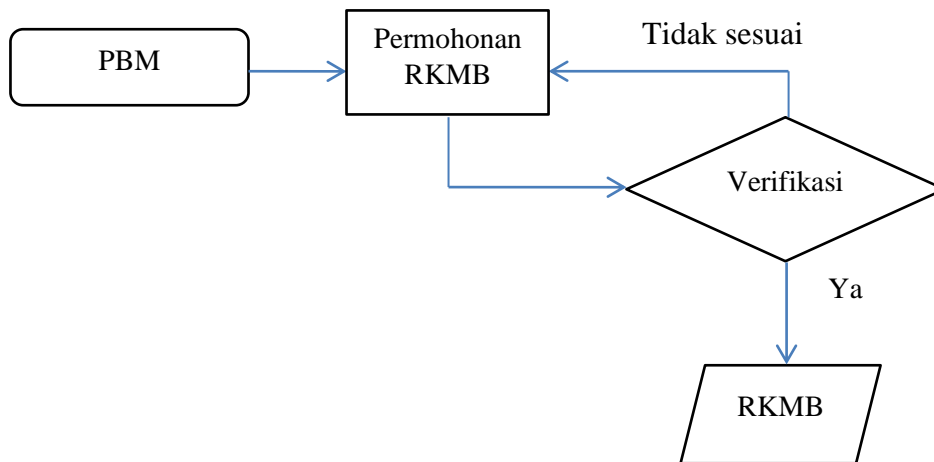
Adapun mekanisme dan prosedur kedatangan kapal menggunakan sistem Inaportnet berdasarkan PM Perhubungan Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2022 di setiap unit pengguna Inaportnet adalah



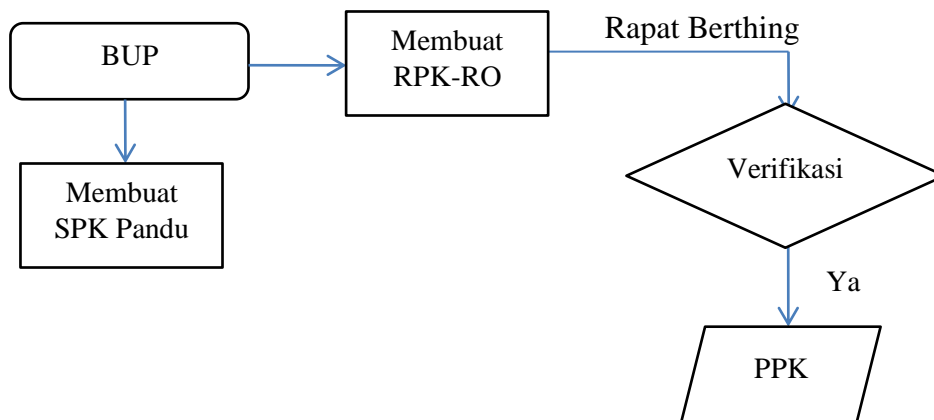
Pada otoritas pelabuhan (OP), agen pelayaran dalam hal ini pemohon mengajukan pengajuan keagenan. Setelah disetujui maka agen pelayaran dapat mengajukan pemberitahuan kedatangan kapal (PKK) dalam bentuk warta data dan dokumen sudah lengkap maka OP akan mengirimkan notifikasi PKK dalam jangka waktu paling lama 30 menit.



Selain pengajuan warta kedatangan pada OP, agen pelayaran juga mengajukan warta kedatangan pada syahbandar yang akan diverifikasi dalam 30 menit dan selanjutnya jika data dan dokumen telah lengkap dan benar maka syahbandar akan menerbitkan surat persetujuan masuk dan memberikan notifikasi dalam jangka waktu paling lama 30 menit.

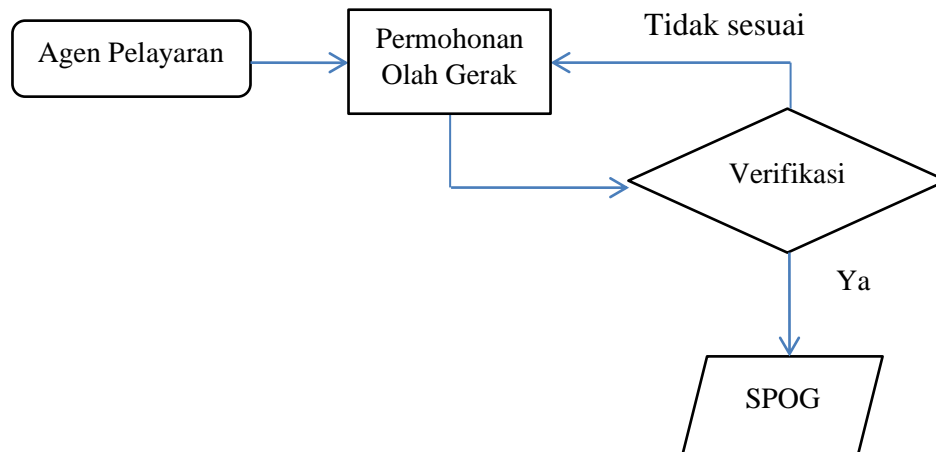


Setelah SPM disetujui oleh syahbandar maka perusahaan bongkar muat (PBM) yang ditunjuk akan mengajukan permohonan rencana kegiatan bongkar muat (RKMB) yang selanjutnya akan diverikasi oleh Pelindo dalam jangka waktu 30 menit setelah data dan dokumen lengkap maka Pelindo akan mengeluarkan RKMB dalam jangka waktu paling lama 30 menit



Selanjutnya badan usaha pelabuhan (BUP) akan membuat rencana pelayanan dan rencana operasi kapal (RPK-RO) dan sebelum verifikasi dilakukan, terlebih dahulu akan dilaksanakan rapat berthing. Pada rapat berthing atau penetapan sandar kapal, agen hanya perlu mendaftar pada aplikasi Siap Menanti yang dikeluarkan oleh KSOP Bitung sejak pandemic Covid-19 agar lebih memudahkan penetapan sandar kapal tanpa harus melakukan tatap muka. Selanjutnya OP akan memverifikasi selama 30 menit dan akan mengirimkan notifikasi jika data dan dokumen lengkap dalam jangka waktu

30 menit. Dan untuk surat perintah kerja (SPK) pandu kapal akan diterbitkan oleh badan usaha pelabuhan.



Agen pelayaran akan mengajukan permohonan olah gerak yang akan diverifikasi oleh syahbandar dalam jangka waktu 30 menit dan jika dinyatakan lengkap dan benar, syahbandar akan menerbitkan surat persetujuan olah gerak yang dilakukan dalam jangka waktu paling lama 30 menit.

### **2.7.2 Proses Clearance Out Kapal Menggunakan Sistem Inaportnet**

Proses *Port Clearance Out* adalah proses pengajuan perizinan yang dilakukan pada saat kapal meninggalkan pelabuhan (keberangkatan kapal). Adapun SOP dari keberangkatan kapal pada Sistem Inaportnet adalah



Gambar 5. Proses keberangkatan kapal menggunakan sistem Inaportnet

- Sebelum kapal keluar agen mengajukan permohonan keberangkatan kapal. Agen pelayaran akan membuat warta keberangkatan dimana melampirkan dokumen kepelautan yang terdiri dari Data Manifes Kapal Muat, Data Awak Kapal, Dokumen Kapal, dan Pandu Keluar untuk syahbandar yang selanjutnya akan diverifikasi dalam jangka waktu 30 menit dan akan memberikan notifikasi pada jangka waktu paling lama 30 menit. Selanjutnya agen melampirkan dokumen laporan kedatangan dan keberangkatan kapal (LK3) untuk OP dan diverifikasi dalam jangka waktu 30 menit dan akan memberikan notifikasi pada jangka waktu paling lama 30 menit
- LK3 yang telah diverifikasi oleh OP akan secara otomatis direspons oleh SIMPONI untuk penerbitan kode billing yang selanjutnya agen melakukan pembayaran PNPB Labuh dari kode billing yang didapat. Apabila telah dilunasi oleh agen, LK3 akan disetujui dan selanjutnya penerbitan SPK Pandu akan diterbitkan oleh Badan Usaha Pelabuhan dengan jangka waktu 1 jam. Setelah penerbitan SPK Pandu, Syahbandar

bisa melakukan verifikasi data agar SPB terbit dengan jangka waktu paling lama 30 menit dan selanjutnya mengirim notifikasi paling lambat 30 menit.

## **2.8 Parameter Kinerja Pelayanan Inaportnet**

Parameter Inaportnet merupakan elemen sistem yang berguna dalam mengidentifikasi sistem layanan Inaportnet dan mengevaluasi kinerja suatu layanan.

Pada penelitian (Meylia A, 2020) peneliti mengkategorikan 3 (tiga) indikator penilaian kinerja dan kepentingan yaitu terhadap keamanan dan kecepatan sistem Inaportnet, kemudahan akses informasi, kepuasan dan pemahaman agen dalam menggunakan sistem informasi.

Pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 8 Tahun 2022 Tentang Cara Pelayanan Kapal Melalui Inaportnet, Pasal 16 ayat 1 Tentang penyelenggaraa pelabuhan melakukan verifikasi terhadap pemberitahuan kedatangan kapal sebagaimana dimaksud dalam pasal 15 maka terdapat pada kuesioner indikator penilaian kinerja dan kepentingan verifikasi dokumen yang dilakukan oleh administrator otoritas pelabuhan. Pada BAB VII dibahas mengenai jangka waktu pelayanan dan dokumen hasil pelayanan yang dimana menjadi salah satu indikator penilaian kinerja yang terdapat pada kuesioner.

Pada penelitian (Fimanda R, 2021) terdapat beberapa variabel indikator kinerja diantaranya kualitas sistem informasi, kualitas informasi, kualitas layanan, kepuasan pengguna, dan kinerja karyawan pada kuesioner penelitian sehingga penulis menjadikan referensi sebagai parameter kinerja pelayanan Inaportnet pada penelitian ini.

Berdasarkan studi literature tersebut dan mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 8 Tahun 2022 Tentang Tata Cara Pelayanan Kapal Melalui Inaportnet maka telah penulis kategorikan terdapat 18 indikator penilaian kinerja dan kepentingan bagi pengguna administrator otoritas pelabuhan dan terdapat 20 indikator penilaian kinerja dan kepentingan bagi pengguna agen pelayanan.

## 2.9 Agen Pelayaran

Agen (*Agency*) adalah hubungan antara dua pihak (utamanya) yang dituangkan dalam bentuk perjanjian atau bentuk yang lain, yang mana salah satu pihak (disebut agen) diberikan kewewenang untuk melakukan tindakan untuk atas nama orang lain (dalam hal ini disebut *principal*) dan tindakan agen tersebut akan mengikat *principal*, baik itu disebabkan karena dituangkan dalam perjanjian atau disebabkan karena tindakan.

Keagenan Umum (*general agent*) adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh perusahaan lain di Indonesia atau perusahaan asing di luar negeri (*principal*) untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapalnya.

Jadi, juga dapat ditunjuk sebagai agen dalam hal pelayanan terhadap kapal milik perusahaan lain.

### 2.9.1 Fungsi Agen Pelayaran

Untuk melaksanakan tugas – tugasnya, agen pelayaran mempunyai fungsi sebagai berikut :

- a. Memonitor pelaksanaan penanganan atau pelayanan keagenan yang bersifat kegiatan fisik muatan maupun kegiatan jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal.
- b. Mengadministrasikan kegiatan keagenan.
- c. Memberikan data dan evaluasi terhadap perkembangan kegiatan keagenan.
- d. Mengupayakan kegiatan keagenan sehingga dapat memberikan stimulant terhadap kegiatan pokok perusahaan.
- e. Menyusun program operasional keagenan berdasarkan kebijakan perusahaan, baik *liner services* ataupun *tramp services*.

### 2.9.2 Tugas Agen Pelayaran

- a. Tugas pokok dari keagenan kapal adalah mewakili *owner / principal* dalam memenuhi ketentuan dan kewajibannya di pelabuhan singgah dari kapal yang diageni.

- b. Melaporkan kedatangan atau keberangkatan kapal, dan menyerahkan dokumen kapal kepada administrator pelabuhan atau kepala kantor pelabuhan setempat.
- c. Berkenan dengan jasa-jasa kepelabuhanan yang diperlukan oleh kapal tersebut.
- d. Penunjukan Perusahaan Bongkar Muat (PBM) untuk kepentingan pemilik kapal.
- e. Menyelesaikan kebutuhan nahkoda dan anak buah kapal tentang proposion.
- f. Menyelesaikan dokumen kapal yang habis masa berlakunya atas beban pemilik kapal.
- g. Menjamin kegiatan operasional kapal di pelabuhan dan memungut uang jasa angkut (*Freight*) atas perintah pemilik kapal.
- h. Memberikan informasi yang diperlukan oleh pemilik kapal.
- i. Menyampaikan realisasi kinjungan kapal – kapal di pelabuhan serta menyelesaikan tagihan (*Disbursement*) dan Claim untuk nama pemilik kapal. (Fendi P, 2015)

## 2.10 Uji Validitas

Validitas berasal dari kata */validity* yang mempunyai arti sejauh mana ketepatan dan kecermatan suatu alat ukur dalam melakukan fungsi ukurnya (Wahyudi, 2020). Dalam literatur yang lain disebutkan bahwa validitas dari suatu perangkat tes dapat diartikan kemampuan suatu tes untuk mengukur apa yang seharusnya diukur (Arifin, 2017). Validitas instrumen mempermasalahkan sejauh mana pengukuran tepat dalam mengukur apa yang hendak diukur, instrumen dikatakan valid saat dapat mengungkap data dari variabel secara tepat tidak menyimpang dari keadaan yang sebenarnya (Yusup, 2018).

Dalam suatu penelitian, seringkali peneliti tidak membicarakan alat pengumpul data yang digunakan telah valid dan reliabel. Tanpa informasi tersebut, pembaca merasa kurang yakin apakah data yang dikumpulkan betul-betul menggambarkan fenomena yang ingin diukur (Wahyudi, 2020). Oleh karena



itu, supaya hasil penelitian dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah, maka informasi yang menyangkut validitas dan reliabilitas alat pengukur haruslah disampaikan secara terperinci. Validitas menunjukkan sejauh mana suatu alat ukur mengukur secara tepat masalah yang ingin diukur. Dalam suatu penelitian yang melibatkan variabel/konsep yang tidak dapat diukur secara langsung, masalah validitas menjadi tidak sederhana, di dalamnya juga menyangkut penjabaran konsep dari tingkat teoritis sampai tingkat empiris (indikator).

Salah satu ukuran validitas untuk sebuah kuesioner adalah apa yang disebut sebagai validitas konstruk (*construct validity*). Dalam pemahaman ini, sebuah kuesioner yang berisi beberapa pertanyaan untuk mengukur suatu hal dikatakan valid jika setiap butir pertanyaan yang menyusun kuesioner tersebut memiliki keterkaitan yang tinggi. Ukuran keterkaitan antar butir pertanyaan ini umumnya dicerminkan oleh korelasi jawaban antar pertanyaan. Pertanyaan yang memiliki korelasi rendah dengan butir pertanyaan yang lain dinyatakan sebagai pertanyaan yang tidak valid.

## **2.11 Metode *Importance Performance Analysis* (IPA)**

*Importance Performance Analysis* (IPA) digunakan untuk mengetahui atribut-atribut pelayanan yang menurut pengguna jasa memberikan pengaruh yang besar terhadap tingkat kepuasan dan loyalitas pengguna jasa terhadap pelayanan yang mereka terima serta atribut-atribut pelayanan yang menurut pengguna jasa perlu ditingkatkan kinerjanya karena adanya perbedaan persepsi antara apa yang dirasakan dengan apa yang diharapkan.

Kelebihan metode *Importance Performance Analysis* dibandingkan metode yang lain adalah sebagai berikut:

- Prosedur dari metode ini cukup sederhana.
- Pengambilan kebijakan dapat dengan mudah menentukan prioritas kegiatan yang harus dilakukan dengan sumber daya yang terbatas.
- Metode ini cukup fleksibel untuk diterapkan pada berbagai bidang.

### **2.11.1 Perhitungan *Importance Performance Analysis***

Tingkat kepentingan dan kepuasan terhadap sebuah atribut dibagi menjadi 5 skala tingkat penilaian (*likert*). Sebelumnya dilakukan pembobotan

dengan menggunakan skala likert, dimana pada umumnya digunakan dalam penelitian yang bersifat keyakinan, pengukuran sikap, maupun nilai dan pendapat pengguna terhadap pelayanan jasa yang diberikan. Adapun kelima penilaian tersebut diberikan bobot sebagai berikut:

a. Kriteria kepentingan

- Sangat penting diberi bobot 5
- Penting diberi bobot 4
- Cukup penting diberi bobot 3
- Kurang penting diberi bobot 2
- Tidak penting diberi bobot 1

b. Kriteria Kepuasan

- Sangat puas diberi bobot 5
- Puas diberi bobot 4
- Cukup puas diberi bobot 3
- Kurang puas diberi bobot 2
- Tidak puas diberi bobot 1

Data yang digunakan untuk analisis ini adalah hasil kuisisioner persepsi penumpang terhadap kinerja suatu pelayanan berdasarkan indikator penilaian yang telah ditetapkan. Dalam penelitian ini terdapat beberapa variabel. Adapun tahapan dalam metode *Importance Performance Analysis* yaitu sebagai berikut.

1. Perhitungan Tingkat Kesesuaian

Tingkat kesesuaian adalah hasil perbandingan skor kinerja dengan skor kepentingan. Tingkat kesesuaian inilah yang akan menentukan urutan prioritas peningkatan faktor-faktor yang mempengaruhi kepuasan pelanggan (Supranto, 2001 dalam Rival Fahrial 2018). Persamaan yang digunakan adalah:

$$Tki = \frac{Xi}{Yi} \times 100\% \quad (2.1)$$

dimana:

Tki = tingkat kesesuaian responden

Xi = total skor penilaian kinerja pada setiap atribut

Yi = total skor penilaian tingkat kepentingan pada setiap atribut

Rata-rata skor penilaian kinerja dari para responden ini kemudian akan ditempatkan pada diagram kartesius dimana pada sumbu mendatar (sumbu x) merupakan rata-rata skor penilaian kinerja ( $\bar{X}$ ) dan sumbu tegak (sumbu y) adalah rata-rata skor penilaian kepentingan indikator ( $\bar{Y}$ ). Diagram kartesius ini akan dibagi menjadi empat bagian yang berpotongan tegak lurus pada titik-titik ( $\bar{X}, \bar{Y}$ ), dimana  $\bar{X}$  merupakan rata-rata skor tingkat pelaksanaan atau kepuasan pengguna jasa pada semua faktor, dan  $\bar{Y}$  adalah rata-rata dari rata-rata skor tingkat kepentingan semua faktor yang mempengaruhi kepuasan pengguna, dengan rumus sebagai berikut :

$$\bar{X} = \frac{\sum Xi}{n} \quad (2.2a)$$

$$\bar{Y} = \frac{\sum Yi}{n} \quad (2.2b)$$

dimana:

$\bar{X}$  = skor rata-rata tingkat kinerja

$\bar{Y}$  = skor rata-rata tingkat kepentingan

n = jumlah responden

$$\bar{\bar{X}} = \frac{\sum \bar{X}}{k} \quad (2.3a)$$

$$\bar{\bar{Y}} = \frac{\sum \bar{Y}}{k} \quad (2.3b)$$

dimana:

k = Banyaknya faktor yang dapat mempengaruhi kepuasan pelanggan

Selanjutnya tingkat unsur-unsur tersebut dijabarkan dan dibagi menjadi empat bagian. Ada dua faktor pengukuran yang digabungkan dalam metode ini, yaitu pengukuran tingkat kepentingan dan tingkat kinerja yang dijabarkan ke dalam sebuah grafik dua dimensi (grafik kartesius) yang dapat memudahkan penjelasan data dan usulan praktisnya. Grafik kartesius tersebut dapat dilihat dalam Gambar 2.9 dengan penjelasan sebagai berikut :



Gambar 6. Grafik Kartesius IPA

- Kuadran I (prioritas utama), atribut dalam kuadran ini memiliki tingkat kepentingan relatif tinggi dengan tingkat kinerja yang rendah, sehingga dapat dikatakan belum sesuai dengan harapan pengguna.
- Kuadran II (pertahankan prestasi), atribut dalam kuadran ini memiliki tingkat kepentingan relatif tinggi dengan tingkat kepuasan yang relatif tinggi pula sehingga keberadaannya harus tetap dipertahankan.
- Kuadran III (prioritas rendah), atribut dalam kuadran ini memiliki tingkat kepentingan yang rendah dengan kinerja nyatanya juga tidak terlalu istimewa sehingga memberikan pengaruh yang sangat kecil terhadap manfaat yang dirasakan oleh pengguna.
- Kuadran IV (cenderung berlebihan), diisi oleh atribut yang tingkat kepentingannya relatif rendah dengan kinerja yang dirasakan berlebihan