

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian inaportnet

Inaportnet adalah sistem layanan tunggal secara elektronik berbasis internet yang dikembangkan oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia untuk mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhanan. Sistem ini dirancang guna memudahkan dan mempercepat pelayanan kapal dan barang di pelabuhan dengan melibatkan seluruh instansi dan pemangku kepentingan terkait secara terstandar dan terpadu. Melalui Inaportnet, proses pelayanan kapal seperti pendaftaran, perizinan, dan bongkar muat barang dilakukan secara online sehingga meminimalkan waktu dan biaya operasional di pelabuhan. Inaportnet mulai diberlakukan secara resmi pada tahun 2016 berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 157 Tahun 2015.

Penerapan sistem ini mencakup berbagai layanan kapal, antara lain pelayanan kapal masuk, pindah, keluar, perpanjangan tambat, dan pembatalan pelayanan. Dalam prakteknya, Inaportnet mendukung proses administrasi pelayaran mulai dari pemberitahuan kedatangan kapal, penetapan lokasi tambat kapal, pengelolaan dokumen kesehatan berlayar, hingga pengeluaran surat izin pelayanan kapal. Salah satu keunggulan utama Inaportnet adalah mengintegrasikan berbagai informasi dan dokumen yang sebelumnya dikelola secara terpisah oleh instansi seperti otoritas pelabuhan, kesyahbandaran, Kantor Kesehatan Pelabuhan, Badan Usaha Pelabuhan, dan perusahaan pelayaran. Pendekatan ini menciptakan efisiensi layanan "*single submission*" sehingga pengguna jasa pelabuhan cukup melakukan proses pengajuan data dan dokumen di satu sistem saja. Hal ini tentu mengurangi risiko kesalahan administrasi, penundaan layanan, dan juga meningkatkan transparansi serta akuntabilitas pelayanan. (Putra & Suwadi, 2024)

Secara teknis, pengguna layanan harus memiliki hak akses khusus ke sistem Inaportnet. Setelah mendapatkan akses, mereka dapat melakukan permohonan layanan yang terdiri dari berbagai dokumen, termasuk Rencana Penambatan Kapal dan Rencana Operasi (RPK-RO), Surat Izin Kesehatan Berlayar (SIKB), dan Surat Perintah Kerja (SPK) untuk kegiatan pemanduan, penundaan, dan tambat kapal. Jika terjadi gangguan teknis pada sistem Inaportnet, terdapat prosedur cadangan berupa penggunaan layanan manual sementara hingga sistem pulih kembali. (Firmansyah et al., 2024)

Implementasi Inaportnet juga selaras dengan program Indonesia *National Single Window* (INSW), yang merupakan upaya pemerintah untuk memperlancar arus logistik dan ekspor-impor nasional melalui integrasi sistem informasi berbasis elektronik. Dengan demikian, Inaportnet tidak hanya melayani kepentingan operasional pelabuhan, melainkan juga mendukung agenda nasional dalam meningkatkan konektivitas dan efisiensi logistik laut. Selain manfaat bagi pengguna jasa pelayaran, penerapan.

Inaportnet memberikan keuntungan bagi otoritas pelabuhan dan pemerintah, seperti kemudahan pengawasan dan pengendalian arus kapal serta barang, pendataan real time, dan peningkatan pendapatan negara dari sektor Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP). Infrastruktur digital ini memungkinkan data dan dokumen kapal yang sah dapat terverifikasi dengan cepat sehingga mendukung keamanan dan keselamatan pelayaran. Lebih lanjut, Permenhub PM 8 Tahun 2022 menegaskan tata cara pelayanan kapal melalui Inaportnet dengan cakupan layanan yang meliputi pelabuhan komersial, terminal khusus, dan wilayah pelabuhan lainnya.

Regulasi ini menjadi pedoman bagi operator Inaportnet agar mampu memberikan layanan prima secara konsisten serta meningkatkan kualitas pelayanan pelabuhan secara menyeluruh. Secara keseluruhan, Inaportnet merupakan transformasi digital yang strategis dalam pelayanan kepelabuhanan Indonesia. Sistem ini membawa kemudahan akses, percepatan proses resmi, dan integrasi lintas instansi, yang

semua itu berdampak positif pada daya saing pelabuhan Indonesia di tingkat regional maupun global. Dengan memanfaatkan Inaportnet, pelabuhan dapat mengurangi birokrasi berlapis, meningkatkan transparansi, dan meminimalisir celah praktik korupsi atau penyalahgunaan dokumen.

B. Konsep Transportasi Laut dan Kepelabuhanan

Transportasi laut merupakan salah satu moda transportasi utama yang memiliki peran strategis dalam mendukung sistem logistik nasional maupun internasional. Di Indonesia sebagai negara kepulauan, transportasi laut menjadi tulang punggung distribusi barang, energi, dan kebutuhan pokok antar pulau serta penghubung utama perdagangan domestik dan global. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2022) menyatakan bahwa lebih dari 90% arus barang antarpulau di Indonesia masih bergantung pada transportasi laut, sehingga keberlanjutan dan efisiensi sektor ini menjadi faktor kunci dalam mendukung pertumbuhan ekonomi nasional.

Lebih lanjut, (*Organisation for Economic Co-Operation and Development (OECD, 2021)*) menegaskan bahwa efisiensi transportasi laut sangat ditentukan oleh kualitas sistem pelabuhan dan pelayanan administrasi yang terintegrasi. Pelabuhan tidak hanya berfungsi sebagai tempat kapal bersandar dan melakukan bongkar muat, tetapi juga sebagai pusat pelayanan administratif, pengawasan keselamatan, serta koordinasi antar lembaga yang terlibat dalam kegiatan pelayaran. Oleh karena itu, pelabuhan memiliki peran strategis sebagai simpul logistik yang menghubungkan kapal, barang, dokumen, dan berbagai instansi terkait.

Pelabuhan modern dituntut untuk mampu memberikan pelayanan yang cepat, transparan, dan terkoordinasi guna mengurangi waktu tunggu kapal (*waiting time*) serta biaya logistik. Menurut World Bank (2023), keterlambatan pelayanan administrasi di pelabuhan dapat meningkatkan biaya operasional kapal dan menurunkan daya saing pelabuhan itu sendiri. Hal ini menunjukkan bahwa efektivitas pelayanan

pelabuhan tidak hanya bergantung pada fasilitas fisik, tetapi juga pada sistem manajemen, teknologi informasi, dan koordinasi antar pemangku kepentingan.

Dalam praktiknya, efektivitas pelayanan pelabuhan sangat dipengaruhi oleh sinergi antara operator pelabuhan, agen kapal, Syahbandar, serta instansi pemerintah lainnya.(Dewi, 2023) menyatakan bahwa koordinasi yang tidak optimal antar instansi dapat menyebabkan keterlambatan penerbitan dokumen pelayaran, termasuk Surat Persetujuan Berlayar (SPB), yang pada akhirnya berdampak pada jadwal keberangkatan kapal. Oleh karena itu, penerapan sistem pelayanan terpadu berbasis digital menjadi solusi yang relevan untuk meningkatkan kinerja pelayanan pelabuhan.

Sejalan dengan hal tersebut, pemerintah Indonesia mendorong digitalisasi pelayanan kepelabuhanan melalui sistem Inaportnet guna menciptakan proses administrasi yang terintegrasi, efisien, dan akuntabel. Digitalisasi ini diharapkan mampu memperkuat peran pelabuhan sebagai simpul utama transportasi laut yang mendukung kelancaran arus logistik nasional.

C. Transparansi

Transparansi dalam sistem Inaportnet merupakan keterbukaan proses pelayanan kapal dan barang di pelabuhan yang memungkinkan semua pihak terkait untuk memantau dan mengakses informasi pelayanan secara jelas dan real time. Sistem ini mengintegrasikan data dan dokumen kepelabuhanan dalam satu platform online yang terstandar, sehingga meminimalkan potensi praktik pungutan liar dan ketidakjelasan status dokumen. Pengguna jasa pelayaran dapat memantau proses pengajuan layanan seperti clearance kapal kapan

saja, sehingga meningkatkan kepercayaan dan menciptakan iklim pelayanan yang lebih adil dan transparan.

Menurut penelitian yang dipublikasikan di Jurnal Poltekel, transparansi pelayanan di Inaportnet tercapai melalui pencatatan elektronik menyeluruh yang memungkinkan monitoring proses dan hasil layanan, serta penerapan prinsip "*first come, first served*" untuk mencegah ketidakadilan dalam layanan, transparansi dalam Inaportnet adalah kemampuan sistem untuk menyediakan akses terbuka dan jelas terhadap informasi proses pelayanan kepelabuhanan, sehingga meningkatkan akuntabilitas dan kepercayaan semua pemangku kepentingan

D. Surat Persetujuan Berlayar (SPB)

Surat Persetujuan Berlayar (SPB) merupakan dokumen resmi yang wajib dimiliki oleh setiap kapal sebelum melakukan pelayaran dari suatu pelabuhan. SPB diterbitkan oleh Syahbandar sebagai pernyataan bahwa kapal telah memenuhi seluruh persyaratan administratif, teknis, serta keselamatan pelayaran sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Keberadaan SPB menjadi dasar hukum bagi kapal untuk berlayar dan berfungsi sebagai instrumen pengawasan negara terhadap keselamatan dan keamanan pelayaran. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 8 Tahun 2022, SPB hanya dapat diterbitkan setelah nakhoda atau agen kapal memenuhi persyaratan administrasi, antara lain kelengkapan dokumen kapal, sertifikat keselamatan, dokumen awak kapal, serta pemenuhan kewajiban kepelabuhanan. Hal ini menunjukkan bahwa SPB tidak hanya bersifat administratif, tetapi juga memiliki fungsi preventif dalam meminimalkan risiko kecelakaan laut.

Dalam konteks operasional pelabuhan modern, SPB memegang peranan penting dalam menjamin keteraturan lalu lintas kapal dan kelancaran kegiatan pelayaran.(Fahrozy et al., 2024) menyatakan bahwa penerbitan SPB yang tepat waktu berkontribusi langsung

terhadap penurunan waktu tunggu kapal (*waiting time*) serta peningkatan efisiensi operasional pelabuhan. Keterlambatan penerbitan SPB dapat berdampak pada tertundanya jadwal keberangkatan kapal dan meningkatnya biaya operasional.

Seiring dengan perkembangan teknologi informasi, proses pengajuan dan penerbitan SPB telah beralih dari sistem manual ke sistem elektronik melalui platform Inaportnet. (Dewi, 2023) menjelaskan bahwa digitalisasi pengajuan SPB mampu meningkatkan transparansi, akurasi data, dan kemudahan monitoring status permohonan, meskipun masih ditemukan kendala teknis dan koordinasi antar instansi dalam pelaksanaannya.

Dengan demikian, SPB memiliki peran strategis tidak hanya sebagai dokumen perizinan berlayar, tetapi juga sebagai bagian integral dari sistem manajemen keselamatan pelayaran dan pelayanan kepelabuhanan berbasis digital. Efektivitas penerbitan SPB sangat bergantung pada kesiapan sistem, kelengkapan dokumen, serta sinergi antar pihak yang terlibat dalam proses pelayanan pelayaran.

E. Proses Pengajuan Dokumen SPB Menggunakan Inaportnet

Proses pengajuan dokumen Surat Persetujuan Berlayar (SPB) menggunakan sistem Inaportnet merupakan bagian dari upaya digitalisasi pelayanan kepelabuhanan yang bertujuan untuk meningkatkan efisiensi, transparansi, dan akurasi pelayanan administrasi kapal. Inaportnet berfungsi sebagai platform pelayanan terpadu berbasis elektronik yang mengintegrasikan seluruh pemangku kepentingan pelabuhan dalam satu sistem, sehingga proses pengajuan SPB dapat dilakukan secara daring tanpa harus melalui prosedur manual yang berlapis.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia pengajuan SPB dilakukan oleh nakhoda atau agen kapal melalui sistem elektronik yang telah ditetapkan, yaitu Inaportnet, dengan melengkapi seluruh persyaratan administrasi dan dokumen pendukung yang

diperlukan. Ketentuan ini menegaskan bahwa Inaportnet menjadi sarana resmi dalam proses pengajuan dan penerbitan SPB di pelabuhan.

Secara umum, tahapan proses pengajuan dokumen SPB menggunakan Inaportnet meliputi beberapa langkah berikut:

1. Pengajuan Permohonan SPB

Agen kapal atau operator kapal mengajukan permohonan SPB melalui akun resmi Inaportnet dengan menginput data rencana keberangkatan kapal, seperti nama kapal, bendera, jenis muatan, pelabuhan tujuan, dan jadwal keberangkatan.

2. Penginputan Data dan Unggah Dokumen

Pada tahap ini, pemohon wajib mengunggah dokumen pendukung, antara lain sertifikat kapal, daftar awak kapal, bukti pemenuhan kewajiban kepelabuhanan, serta dokumen keselamatan lainnya sesuai ketentuan.(Dewi, 2023) menyatakan bahwa kelengkapan dan ketepatan data yang diinput sangat menentukan cepat atau lambatnya proses verifikasi SPB.

3. Verifikasi oleh Instansi Terkait

Data dan dokumen yang telah diunggah akan diverifikasi oleh Syahbandar dan instansi terkait melalui sistem Inaportnet. Proses verifikasi ini bertujuan untuk memastikan bahwa kapal telah memenuhi seluruh persyaratan keselamatan, keamanan, dan administrasi pelayaran.

4. Penerbitan SPB Secara Elektronik

Apabila seluruh persyaratan dinyatakan lengkap dan sesuai, Syahbandar akan menerbitkan SPB secara elektronik melalui Inaportnet. SPB yang diterbitkan memiliki kekuatan hukum yang sama dengan SPB manual dan dapat digunakan sebagai dasar kapal untuk berlayar.

Penerapan sistem Inaportnet dalam pengajuan SPB terbukti mampu meningkatkan efisiensi waktu pelayanan.(Fahrozy et al., 2024)

menyatakan bahwa digitalisasi proses pengajuan SPB dapat mengurangi waktu tunggu kapal dan meningkatkan kepastian jadwal keberangkatan. Namun demikian, efektivitas sistem ini sangat bergantung pada stabilitas jaringan, kesiapan sumber daya manusia, serta koordinasi antar instansi yang terlibat.

Dengan demikian, proses pengajuan dokumen SPB menggunakan Inaportnet merupakan bagian penting dari reformasi pelayanan kepelabuhanan yang mendukung kelancaran operasional pelayaran. Analisis terhadap proses ini diperlukan untuk mengidentifikasi kendala yang terjadi serta mengevaluasi sejauh mana penerapan Inaportnet telah berjalan secara optimal dalam praktik di lapangan.

F. Kendala dalam Pengajuan SPB Secara Elektronik

Penerapan sistem elektronik melalui Inaportnet dalam pengajuan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) pada dasarnya bertujuan untuk meningkatkan efisiensi dan transparansi pelayanan kepelabuhanan. Namun dalam praktiknya, proses pengajuan SPB secara elektronik masih menghadapi berbagai kendala yang dapat memengaruhi kelancaran operasional pelayaran. Kendala tersebut bersifat teknis maupun nonteknis, serta melibatkan berbagai pihak yang terkait dalam sistem pelayanan pelabuhan.

Salah satu kendala utama dalam pengajuan SPB secara elektronik adalah gangguan sistem dan keterbatasan jaringan internet. Ketergantungan Inaportnet pada sistem daring menyebabkan proses input data dan unggah dokumen menjadi terhambat apabila terjadi gangguan server atau koneksi jaringan yang tidak stabil. (Dewi, 2023) menyatakan bahwa gangguan teknis pada sistem Inaportnet masih menjadi faktor dominan penyebab keterlambatan penerbitan dokumen pelayaran, khususnya pada pelabuhan dengan tingkat aktivitas tinggi.

Kendala berikutnya adalah ketidaksesuaian dan ketidaklengkapan dokumen pendukung yang diunggah oleh pemohon. Kesalahan dalam

pengisian data kapal, masa berlaku sertifikat yang telah habis, atau dokumen yang tidak sesuai format sering kali menyebabkan permohonan SPB ditolak atau harus direvisi. Menurut (Fahrozy et al., 2024), rendahnya ketelitian dalam penginputan data merupakan salah satu penyebab utama terjadinya pengulangan proses verifikasi SPB yang berdampak pada meningkatnya waktu pelayanan.

Selain itu, keterbatasan pemahaman dan kompetensi sumber daya manusia dalam mengoperasikan sistem Inaportnet juga menjadi kendala yang signifikan. Tidak semua pengguna sistem, baik agen kapal maupun operator pelabuhan, memiliki tingkat literasi digital yang sama. (Indonesia, 2022) menegaskan bahwa keberhasilan digitalisasi pelayanan pelabuhan sangat bergantung pada kesiapan sumber daya manusia yang mengoperasikan sistem tersebut.

Kendala lain yang sering terjadi adalah kurangnya koordinasi antar instansi terkait dalam proses verifikasi dan persetujuan SPB. Meskipun Inaportnet dirancang sebagai sistem terintegrasi, dalam praktiknya proses persetujuan masih melibatkan beberapa instansi dengan kewenangan berbeda. Apabila salah satu instansi mengalami keterlambatan dalam melakukan verifikasi, maka penerbitan SPB secara keseluruhan akan ikut tertunda. Hal ini sejalan dengan pendapat (Bank, 2023) yang menyatakan bahwa koordinasi antar lembaga merupakan tantangan utama dalam implementasi sistem pelayanan pelabuhan berbasis digital.

Dengan demikian, kendala dalam pengajuan SPB secara elektronik tidak hanya berkaitan dengan aspek teknologi, tetapi juga melibatkan faktor manusia dan tata kelola organisasi. Oleh karena itu, diperlukan upaya perbaikan yang berkelanjutan, seperti peningkatan kualitas sistem, pelatihan pengguna, serta penguatan koordinasi antar instansi, agar penerapan Inaportnet dalam pengajuan SPB dapat berjalan secara optimal dan mendukung kelancaran operasional pelayanan.

G. Pengertian Clearance in dan Clearance Out

Menurut kamus Bahasa Inggris, *clearance* berasal dari kata dasar *clear* yang artinya bersih, sedangkan *clearance* artinya izin. Menurut Amir MS *clearance* adalah:

1. Hak kapal untuk meninggalkan pelabuhan.
2. Ijin (*certificate*) berangkat kapal dari syahbandar.
3. Ijin pengeluaran barang dari Pabean

Clearance kapal, atau *port clearance*, merupakan proses pengawasan administratif dan teknis oleh Syahbandar pelabuhan untuk memverifikasi bahwa kapal, awaknya, serta muatannya telah memenuhi semua persyaratan keselamatan, keamanan, dan regulasi sebelum masuk (*clearance in*) atau keluar (*clearance out*) pelabuhan. Proses ini menghasilkan dokumen resmi seperti Surat Persetujuan Masuk (SPM) untuk kedatangan atau Surat Persetujuan Berlayar (SPB) untuk keberangkatan, yang dikeluarkan setelah pemeriksaan dokumen, pembayaran biaya PNBP, dan koordinasi instansi terkait melalui sistem Inaportnet dalam keagenan ada dua istilah *clearance* yaitu:

1. Clearance in

Clearance In kapal merupakan kegiatan masuknya kapal kedalam pelabuhan tambat untuk melakukan kegiatan bongkar muatnya, namun muatan kapal dapat berupa barang atau orang. Prosedur masuknya kapal kedalam pelabuhan yang melayani perdagangan internasional. Nahkoda atau Pemimpin kapal wajib memberitahukan rencana kedatangan dengan telegram nahkoda (*master cable*) kepada agen dalam waktu 1x24 jam, setelah menerima agen mengajukan permintaan pelayanan kapal dan barang (PPKB) kepada bea cukai, imigrasi, karantina, dengan melampirkan salinan manifest atau dokumen muatan kapal serta formulir dan salinan pemberitahuan keagenan kapal asing (PKKA), selanjutnya menyusun rencana pelayanan serta menyiapkan fasilitas pelayanan jasa kepelabuhanan.

Selanjutnya melakukan koordinasi dengan instansi pemerintah terkait di pelabuhan (bea cukai, imigrasi, karantina) dan pengguna jasa pelabuhan pada FPKBP dan memberikan clearance in serta menetapkan penyandaran bagi kapal keagenan berbandera asing.

Dokumen yang diperlukan ketika kapal masuk atau melakukan clearance in di pelabuhan melalui sistem Inaportnet meliputi:

- a) Pemberitahuan Keagenan Kapal Asing (PKKA)
- b) Permohonan Pelayaran Kapal dan Barang (PPKB)
- c) Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP)
- d) Memorandum dokumen kapal
- e) *Letter of Appointment* dari agen kapal dari pemilik kapal (*shipowner*)
- f) *Master Cable* (pemberitahuan rencana kedatangan dari nahkoda)
- g) *International Ship Security Certificate* (ISSC)
- h) *Ship Particulars* dari pemilik kapal
- i) Daftar kru atau Crew List kapal
- j) Manifest muatan dan copy *Bill of Lading* (B.L.)
- k) Voyage Memo
- l) Daftar barang berbahaya atau *Ammunition/Dangerous Cargo List*
- m) Daftar persediaan dan logistik kapal (*Store List* dan *Provision List*)

Selain dokumen-dokumen tersebut, agen kapal juga harus membuka Inaportnet untuk membuat warta kedatangan kapal dan mengirim dokumen ke Penyelenggara Pelabuhan dalam bentuk pemberitahuan kedatangan kapal (PKK) dan Surat Persetujuan Masuk (SPM) yang harus diverifikasi oleh berbagai instansi terkait dalam waktu yang ditentukan

2. Clearance out

Clearance Out kapal merupakan 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 yang dapat menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar meliputi Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama, kepala kantor pelabuhan banjarmasin, kepala kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan, dan kepala kantor unit penyelenggara pelabuhan.

Syahbandar di pelabuhan perikanan adalah pejabat/petugas yang berwenang menangani kesyahbandaran di pelabuhan perikanan. 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 (kop surat perusahaan). Permohonan tersebut dilengkapi dengan surat pernyataan Nahkoda (*Master Sailing Declaration*) dan bukti-bukti pemenuhan kewajiban kapal lainnya sesuai dengan 15 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.

Kapal perikanan wajib dilengkapi dengan surat laik operasi dari pengawas perikanan. 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 kontruksi 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. Proses clearance out dimulai dari pengajuan pemberitahuan keberangkatan kapal melalui sistem Inaportnet selambatnya 6 jam sebelum berlayar. Setelah dokumen diverifikasi oleh penyelenggara pelabuhan dan instansi terkait, Syahbandar akan menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Setelah SPB diterbitkan, proses pengaturan pandu dan surat persetujuan olah gerak (SPOG) dapat dilakukan sehingga kapal mendapatkan izin resmi keluar dari dermaga pelabuhan.

H. Pengertian agen

Agen di dalam ruang lingkup *shipping* menurut (Hotmaria & Yusnidah, 2021) disebut sebagai seseorang yang bertindak untuk satu atau beberapa bagian yang berkepentingan dalam persewaan. Agen yang sama tersebut mungkin akan bertindak atas nama pemilik kapal dan penyewa. Agen pelayaran disebut sebagai suatu badan usaha yang

bergerak dalam bidang pengoperasian aktivitas kapal (Priyohadi et al., 2020). Perusahaan pelayaran akan menunjuk salah satu agen kapal guna memenuhi keperluan setiap kapal yang akan sandar di suatu pelabuhan. Hal tersebut yang pada akhirnya membentuk

suatu hubungan yang dinamakan dengan keagenan. Keagenan adalah hubungan yang mengikat secara hukum antara dua pihak melalui sebuah perjanjian, yang mana salah satu dinamakan pemilik kapal (bertindak sebagai principal) dengan syarat yang diperjanjikan bahwa principal tetap berhak dalam mengawasi agen yang bertindak untuk mengurus kapalnya dalam lingkup kewenangan yang direncanakan kedepannya (Putri & Rahayu, 2022).

Kegiatan keagenan telah diatur juga dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 65 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan 9 dan Pengusahaan Keagenan Kapal (selanjutnya disebut Permenhub No. PM 65 Tahun 2019) pada pasal 2 disebutkan bahwa “keagenan kapal merupakan pelayanan jasa yang dilakukan untuk mewakili Perusahaan Angkutan Laut Nasional dan/atau Perusahaan Angkutan Laut Asing dalam rangka mengurus kepentingan kapal Perusahaan Angkutan Laut Nasional dan atau kapal Perusahaan Angkutan Laut Asing selama berada di Indonesia.”

Berdasarkan beberapa pengertian di atas, maka dapat diketahui bahwa keagenan merupakan hubungan yang terjadi antara agen dan pemilik kapal yang berkekuatan secara hukum dan bersepakat membuat perjanjian sesuai dengan aturan yang ada. Keagenan ini beroperasi di pelabuhan untuk melayani dan mengurus kepentingan kapal. bahwa “keagenan kapal merupakan pelayanan jasa yang dilakukan untuk mewakili Perusahaan Angkutan Laut Nasional dan/atau Perusahaan Angkutan Laut Asing dalam rangka mengurus kepentingan kapal Perusahaan Angkutan Laut Nasional atau kapal Perusahaan Angkutan Laut Asing selama berada di Indonesia.

I. Jenis – jenis Agen

Ada tiga macam jenis agen kapal menurut (Suyono, 2009) yaitu General Agen, Sub Agen, Cabang Agen. Adapun penjelasannya sebagai

berikut :

1. Agen umum / General agen Perusahaan angkutan laut yang di tunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing maupun perusahaan angkutan laut nasional, dari luar negeri maupun dalam negeri untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapalnya (baik kapal milik, kapal charter maupun kapal yang di operasikannya).
2. Sub-agen Perusahaan angkutan laut nasional yang di tunjuk oleh agen umum (General Agen) untuk melayani kapal yang di ageni oleh agen, di pelabuhan tertentu.
3. Cabang agen Cabang dari general agent di pelabuhan tertentu, untuk menunjang peningkatan terhadap kunjungan kapal yang lingkup kegiatannya melayani lintas pelabuhan antar provinsi atau internasional.

J. Tugas -tugas agen

1. Tugas Agen Umum

Terdapat 2 (dua) tugas dari Agen Umum yaitu yang pertama adalah pengurusan perizinan untuk kapal dan yang kedua adalah koordinasi setiap kegiatan-kegiatan kapal, berikut ini merupakan tugas dari Agen Umum mengenai koordinasi meliputi :

- a. Koordinasi operasi Koordinasi operasi meliputi tugas untuk memastikan kegiatan kapal sebelum memasuki pelabuhan sampai kapal meninggalkan pelabuhan serta kegiatan kapal selama berada dipelabuhan dipastikan semua keperluan kapal terpenuhi dan kegiatan berjalan dengan lancar.
- b. Koordinasi pemasaran Koordinasi pemasaran meliputi pencarian muatan bagi kapal, mengumumkan kedatangan kapal, serta kaitannya dengan sarana angkutan laut.

- c. Koordinasi keuangan Mencatat biaya-biaya kapal selama dipelabuhan.
 - d. Menunjuk sub-agent/agent Agen Umum menunjuk sub-agent.
 - e. Mengeluarkan disbursement pengeluaran kapal Selama kapal akan memasuki daerah pelabuhan sampai meninggalkan pelabuhan kapal tersebut memerlukan berbagai layanan yang mengeluarkan biaya, biaya tersebut di rekap lali ditagihkan. Penagihan biaya atau 10 disbursement ini dilakukan oleh bagian keuangan perusahaan keagenan kapal itu sendiri.
 - f. Koordinasi muatan dan dokumentasi Koordinasi yang berhubungan dengan barang yang diangkut kapal dan pendokumentasian kegiatan selama diatas kapal.
2. Tugas Sub-Agent atau Agen Terdapat 2 tugas dari sub-agent yaitu :
- a. Pelayanan kapal (ship husbanding) Yang termasuk dalam shiphusbanding adalah pelayanan ABK, perbaikan dan pemeliharaan kapal, penyediaan onderdil, atau suku cadang kapal dan sebagainya.
 - b. Operasi Keagenan / cargo Operation Yang termasuk dalam cargo operation adalah pengurusan bongkar dan muat, stowage lashing, dan dokumen muat, stowage lashing, dan dokumen muatan.
 - c. Tugas Cabang Agen
 - a) Mewakili dan melindungi perusahaan dalam daerah masing - masing.
 - b) Mewakili dan membantu kantor pusat dalam melayani kapa

K. Kapal Tanker

Pengertian kapal tanker adalah jenis kapal yang telah di desai agara mampu mengangkut berbagai jenis minyak, cairan kimia hingga jenis *liquit* lainnya. Seperti yang di ketahui bahwa kilang minyak tidak selalu dibuat di atas darat. Banyak sekali kilang minyak yang di buat di laut termasuk di beberapa laut jawa. Indonesia termasuk memiliki banyak kilang minyak yang dimanfaatkan oil tanker untuk membawa minyak ke darat untuk diolah kembali. Selain

untuk membawa dari kilang minyak, banyak juga cairan kimia yang perlu dikirim ke berbagai tempat melalui jalur laut. Pengiriman pun memanfaatkan alat transportasi berupa oil tanker. Kapal tanker telah dilengkapi dengan sistem keselamatan yang lengkap menyesuaikan standar yang berlaku. Hal tersebut dilakukan karena muatan kapal sangat berbahaya untuk ;lingkup orang.

Perlu keterampilan dan pelatihan sebelumnya agar muatan dapat dibawa dengan aman. Tanpa hati-hati, kebocoran bisa terjadi bahkan sampai kebakaran. (PT.Pertamina,2024)

Kapal tanker merupakan alat transportasi yang dispesifikasikan untuk mengangkut muatan minyak, tidak hanya dari tempat pengeboran menuju darat, namun tanker juga digunakan untuk sarana angkut perdagangan minyak antar pelabuhan atau antar negara (sony,2011), berikut jenis-jenis kapal tanker berdasarkan muatannya :

a) Oil tanker

Oil tanker adalah jenis kapal yang di bangun atau disesuaikan untuk mengangkut minyak curah. Ada 2 jenis oil tanker, yaitu Crude tanker dan Product tanker. Crude tanker adalah tanker yang membawa muatan minyak mentah, sedangkan product tanker adalah tanker yang membawa muatan yang sudah diolah dari kilang. Ukuran crude tanker biasanya lebih dari Product tanker.



Gambar 2. 1 kapal Oil tanker

Sumber; Brian Khusner, 2021

b) Liquified natural gas (LNG) tanker

Dirancang sedemikian rupa untuk membuat angkutan berupa gas dalam jumlah besar merupakan penjelasan yang dapat untuk mendeskripsikan tanker jenis ini. Pada dasarnya, kapal ini memiliki tingkat kecanggihan lebih tinggi daripada jenis lainnya. Korea dan Jepang merupakan negara yang menjadikan tempat galangan untuk mengembangkan jenis tanker pengangkut gas satu ini. Tanker jenis ini juga dibedakan menjadi berbagai jenis sesuai dengan jenis kargo yang dimuatnya, yaitu ;

- Bertekanan penuh
- Bertekanan semi
- Etilen
- LPG berpendingin penuh



Gambar 2. 2 Kapal LNG

Sumber:Aziz,2021

c) Chemical tanker



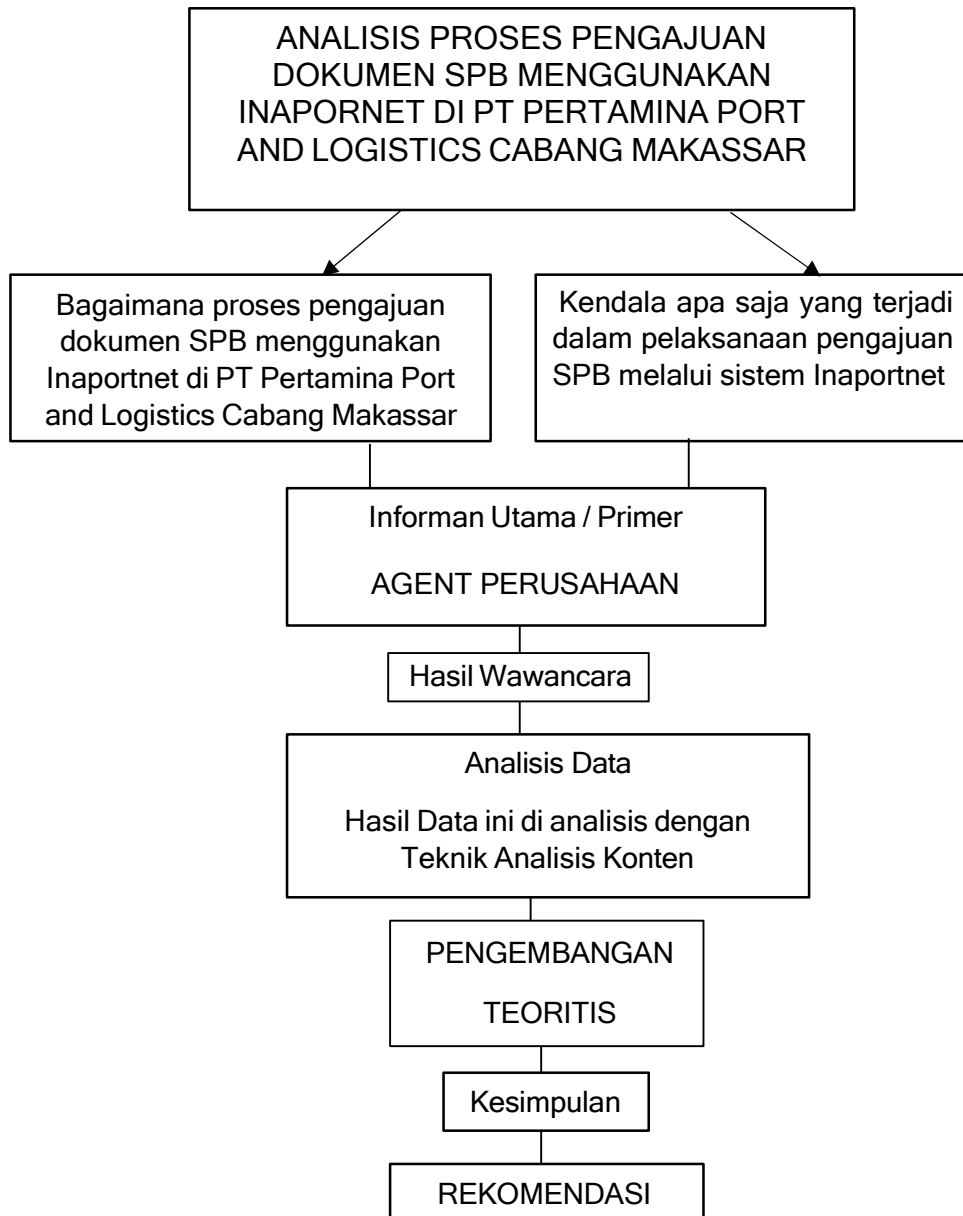
Gambar 2. 3 kapal chemical tanker

sumber:rpermana,201

Kapal tanker kimia adalah jenis kapal yang dirancang

untuk mengangkut bahan kimia dalam jumlah besar. Seperti yang didefinisikan dalam MARPOL Lampiran II, kapal tanker kimia berarti kapal yang di bangun atau disesuaikan untuk membawa dalam jumlah besar produk cair yang tercantum dalam bab 17 dari kode kimia massal internasional selain bahan kimia industri dan produk minyak bumi bersih, kapal-kapal tersebut juga sering membawa jenis kargo sensitif lainnya yang memerlukan standar pembersihan tanki yang tinggi, seperti minyak sawit, minyak sayur, lemak hewani, soda api, dan metanol (wikipedia). Berikut adalah contoh gambar chemical tanker.

L. Kerangka penelitian



Gambar 2. 4 Kerangka Pikir

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif, sebagaimana dijelaskan bahwa Menurut Sugiyono (2020), Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Pendekatan ini dipilih karena penelitian bertujuan untuk menggambarkan secara mendalam dan sistematis proses pengajuan dokumen Surat Persetujuan Berlayar (SPB) menggunakan sistem Inaportnet, serta mengidentifikasi kendala yang terjadi dalam pelaksanaannya.

Penelitian kualitatif deskriptif memungkinkan peneliti untuk memahami fenomena yang terjadi di lapangan berdasarkan fakta, pengalaman, dan persepsi pihak-pihak yang terlibat secara langsung dalam proses pengajuan SPB, tanpa melakukan pengujian hipotesis secara statistik.

B. Definisi operasional variable

Definisi operasional variabel disusun untuk memberikan batasan yang jelas mengenai fokus penelitian agar analisis yang dilakukan tidak menyimpang dari tujuan penelitian. Dalam penelitian ini, variabel tidak diukur secara kuantitatif, melainkan dipahami sebagai fokus penelitian kualitatif yang menggambarkan fenomena proses pengajuan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) menggunakan sistem Inaportnet di PT Pertamina Port and Logistics Cabang Makassar.

Adapun fokus penelitian dalam penelitian ini meliputi:

1. Proses Pengajuan SPB Menggunakan Inaportnet

Proses pengajuan SPB didefinisikan sebagai seluruh tahapan administrasi yang dilakukan melalui sistem Inaportnet, mulai dari penginputan data kapal, pengunggahan dokumen pendukung, proses

verifikasi oleh instansi terkait, hingga penerbitan SPB secara elektronik. Fokus ini diamati berdasarkan kesesuaian prosedur dengan ketentuan yang berlaku serta alur pelaksanaannya di lapangan.

2. Kelengkapan dan Ketepatan Data

Kelengkapan dan ketepatan data didefinisikan sebagai kesesuaian data dan dokumen yang diinput dalam sistem Inaportnet dengan persyaratan penerbitan SPB. Fokus ini mencakup kebenaran informasi kapal, masa berlaku dokumen, serta ketepatan format dokumen yang diunggah oleh pemohon.

3. Kinerja Sistem Inaportnet

Kinerja sistem Inaportnet didefinisikan sebagai kemampuan sistem dalam mendukung proses pengajuan SPB secara elektronik, yang meliputi stabilitas jaringan, kecepatan akses, serta kemudahan penggunaan sistem oleh pengguna. Fokus ini diamati dari kelancaran proses input data dan minimnya gangguan teknis selama pengajuan SPB.

4. Kompetensi Sumber Daya Manusia (SDM)

Kompetensi SDM didefinisikan sebagai tingkat pemahaman, keterampilan, dan pengalaman pengguna sistem Inaportnet dalam mengelola proses pengajuan SPB. Fokus ini mencakup kemampuan agen kapal atau petugas operasional dalam mengoperasikan sistem serta memahami prosedur administrasi SPB.

5. Kendala dalam Pengajuan SPB Secara Elektronik

Kendala didefinisikan sebagai hambatan yang muncul selama proses pengajuan SPB menggunakan Inaportnet, baik yang bersifat teknis maupun nonteknis. Fokus ini mencakup gangguan sistem, kesalahan input data, keterlambatan verifikasi, serta faktor lain yang memengaruhi efektivitas pengajuan SPB.

C. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini meliputi:

1. Observasi

Observasi dilakukan dengan mengamati secara langsung proses pengajuan dokumen SPB melalui sistem Inaportnet, mulai dari tahap penginputan data hingga penerbitan SPB.

2. Wawancara

Wawancara dilakukan secara langsung dengan pihak-pihak yang terlibat dalam proses pengajuan SPB untuk memperoleh informasi terkait alur kerja, kendala yang dihadapi, serta upaya yang dilakukan dalam mengatasi permasalahan.

3. Dokumentasi

Dokumentasi dilakukan dengan mengumpulkan data berupa dokumen, laporan, serta tangkapan layar (*screenshot*) sistem Inaportnet yang relevan dengan penelitian.

D. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis data kualitatif deskriptif, yang dilakukan melalui tahapan sebagai berikut:

1. Reduksi Data

Data yang diperoleh dari observasi, wawancara, dan dokumentasi diseleksi dan difokuskan pada informasi yang relevan dengan tujuan penelitian.

2. Penyajian Data

Data yang telah direduksi disajikan dalam bentuk narasi, tabel, atau bagan alur untuk memudahkan pemahaman terhadap proses pengajuan SPB menggunakan Inaportnet.

3. Penarikan Kesimpulan

Kesimpulan ditarik berdasarkan hasil analisis data untuk menjawab

rumusan masalah dan memberikan gambaran mengenai efektivitas serta kendala dalam pengajuan SPB secara elektronik.

Analisis data pada penelitian ini juga dibantu menggunakan perangkat lunak Nvivo 12 plus. Nvivo digunakan untuk melakukan proses coding terhadap hasil wawancara sehingga memudahkan peneliti dalam mengelompokkan tema, mengidentifikasi hubungan antara konsep, serta memvisualisasikan hasil analisis melalui WordCloud, Tree Map, Project Map, Coding Comparison, dan Hierarchy chart. Pengguna Nvivo bertujuan meningkatkan ketelitian analisis data kualitatif tanpa menggantikan proses interpretasi yang dilakukan oleh penelitian.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Profil Perusahaan

1. Gambaran Umum PT.Pertamina Port and Logistics

PT Pertamina *Port and Logistics* (PPL) awalnya didirikan dengan nama PT Peteka Karya Samudera yang didirikan berdasarkan akta notaris Ny. Yetty Taher, S.H., No.48 dengan pengesahan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia dalam Surat Keputusan No. C2-3716-HTO1.O1.TH. dan Lembaran Berita Negara No. 39, dengan statusnya sebagai anak perusahaan dari PT Pertamina Trans Kontinental yang mengawali pekerjaan sebagai Perusahaan Bongkar Muat (Logistics Service).

Pada tahun 2011, PT Peteka Karya Samudera mendapatkan izin Badan Usaha Pelabuhan dari Kementrian Perhubungan (Pemanduan, Penundaan dan Port Operation), mulai tanggal 08 Juni 2022 sesuai dengan Akta No. 05 tanggal 08 Juni 2022 Notaris Ivan Lazuardi Suwana, S.H., M.Kn. yang disetujui dengan Keputusan Menteri Hukum dan HAM Republik Indonesia No: AHU-OO39746.AH.O1.O2 Tanggal 13 Juni Tahun 2022, nama PT Peteka Karya Samudera berubah nama menjadi PT Pertamina *Port and Logistics*.

Tahun	Keterangan
1986-2009	PT Peteka Karya Samudra Mengawali Pekerjaan sebagai Perusahaan Bongkar Muat (Logistics Service)

2010-2016	Tahun 2010,Peteka Karya Samudra pada tanggal 07 April 2011 izin usaha peteka karya samudra berubah menjadi badan usaha pelabuhan sesuai dengan kementerian perhubungan republik Indonesia nomor KP 255 Tahun 2011. Tahun 2013,peteka karya samudra berkontrak dengan PT. Pertamina Trans Kontinental untuk sewa kelola logistics base kabil batam.
2017-2018	Tahun 2017,peteka karya samudera melakukan pekerjaan pemanduan kapal di TBBM Bau-bau,SPM Cilacap dan STS Kotabaru sesuai penunjukan dari Pertamina (Persero) Tahun 20218,peteka karya samudera berkontrak kembali melakukan pekerjaan pemanduan dan penundaan kapal di TUKS Plaju dengan TUKS Donggala sesuai penunjukan dari Pertamina (persero) dan PT peteka karya samudera diberikan kepercayaan untuk mengurus Administrasi jasa kepelabuhanan di 16 Lokasi tersus KKKS SKK Migas.
2017-sekarang	Tahun 2019,peteka karya samudera mendapatkan izin pelabuhan umum dari kementerian perhubungan di terminal kabil batam,peteka karya samudera mendapatkan pekerjaan project material handling oleh PHE OSES di pulau pabelokan dan pada tahun yang sama peteka karya samudera melakukan pekerjaan

	pemanduan dan penundaan kapal di STS Muntok dan TBBM poso sesuai penunjukan dari Pertamina (persero) Tahun 2020, petaka karya samudera melakukan pekerjaan pemanduan dan penundadan kapal di SPM Tuban dan TBBM Luwuk sesuai penunjukan dari Pertamina (persero) Tahun 2022, petaka karya samudera berubah nama menjadi PT Pertamina port and logistics.
--	--

Tabel 4. 1 Nama Perubahan PT.Pertamina Port and Logistics

Sumber : PT Pertamina Port And Logistics

2. Lokasi PT. Pertamina Port And Logistics

Lokasi penelitian ini terletak di Jl. Hatta No. 1, Tamalaba, Ujung Tanah yang terletak di Makassar, Sulawesi Selatan, Indonesia atau biasa disebut dengan Integrated Terminal Makassar. IT Makassar merupakan salah satu terminal utama di Regional Sulawesi yang mensuplai BBM dan LPG dalam memenuhi kebutuhan energi bagi masyarakat Sulawesi Selatan.



Gambar 4. 1 Lokasi Praktek

Sumber : Google Earth, 2025

3. Visi dan Misi

Adapun Visi dan Misi PT. Pertamina Port and logistics makassar adalah sebagai berikut :

- Visi perusahaan

Menjadi perusahaan energi nasional kelas dunia. Misi Perusahaan

Menjadi usaha minyak, gas serta energi baru dan terbarukan secara terintegrasi, berdasarkan konsep-konsep komersial yang kuat.

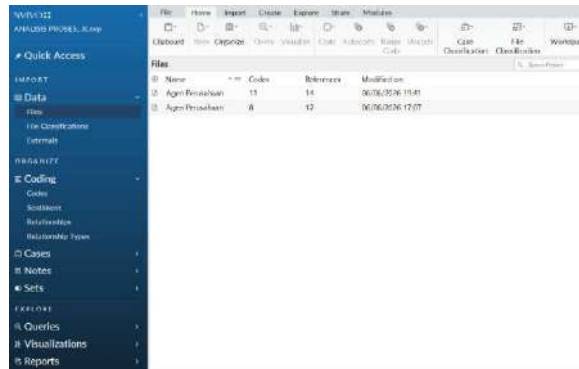
B. Hasil penelitian

1. Pengelolaan data menggunakan Nvivo

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu teknik analisis data konten dengan menggunakan aplikasi software Nvivo 15. Fitur-fitur yang disediakan oleh Nvivo sangat banyak namun dalam menganalisis data hal yang paling utama dilakukan ada 4 tahap yaitu impor data, organisasi data, visualisasi data, dan mengekstrak data. Peneliti sajikan hasil analisis data melalui wawancara kepada 2 orang narasumber yaitu *Agen perusahaan*. Wawancara dilakukan secara terstruktur dengan mengacu pada pedoman wawancara yang telah disiapkan sebelumnya, dengan fokus pada permasalahan yang bersifat umum dan berulang pada berbagai kapal di pelabuhan tersebut dan juga dokumentasi pada saat melakukan *pengajuan SPB*.

a. Impor data

Data yang peneliti gunakan yaitu data dari hasil wawancara kepada



Gambar 4. 2 Penyajian Data dalam Nvivo

Sumber: Data yang diolah dalam Nvivo (2026)

2 orang narasumber yaitu orang yang berkomunikasi dengan *agen perusahaan* selama melakukan proses kegiatan pengajuan SPB (Surat Persetujuan Berlayar).

b. Membuat kode dan tema

Setelah data diimpor, peneliti akan mengkode data dan membaginya menjadi beberapa tema, saat membuat tema peneliti harus mengetahui objek yang paling sering dibicarakan oleh narasumber. Untuk mengetahui itu peneliti bisa menggunakan fitur yang disediakan oleh Nvivo yaitu *visual word frequency query*. Berdasarkan hasil dari menggunakan fitur tersebut, peneliti menemukan kumpulan kata-kata yang paling sering muncul dalam data dan di sajikan dalam bentuk word cloud.

Kata	Jumlah
Sistem	19
Inapornet	12
Kapal	12
Data	10
SPB	10
Agen	9
Dokumen	6
Pengajuan	6
Waktu	6
Fitur	4
Gangguan	4
Instansi	4
Jam	4
Jaringan	4
Kendala	4
Operasional	4

Tabel 4. 2 Kata yang sering muncul
Sumber: Data diolah di Nvivo (2026)

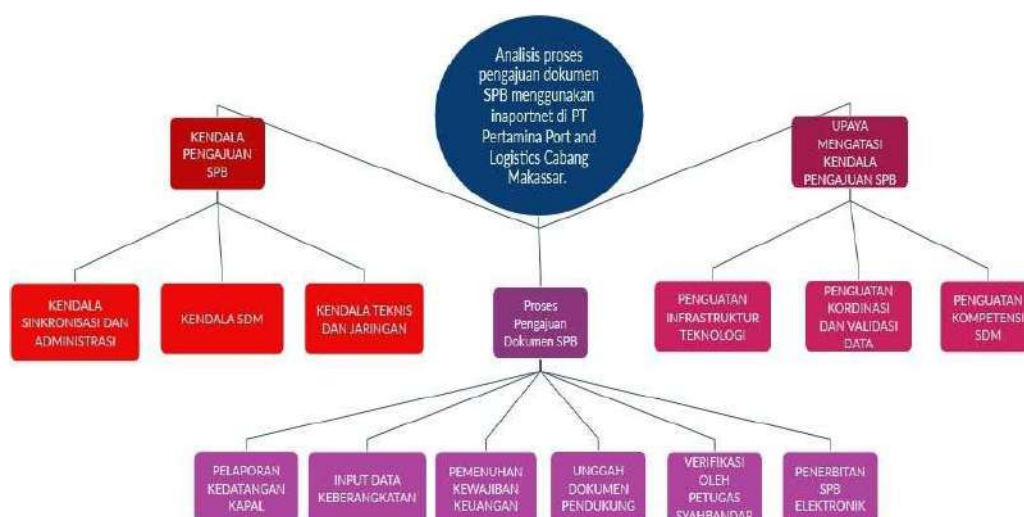
terhadap data yang akan membuat kita mengetahui tentang peran dan tanggung jawab *boarding agent* dalam melakukan pelayanannya selama kapal melakukan kegiatan operasionalnya.

d. Mengimport data

Setelah kits melakukan visualisasi data dan mendapatkan hasilnya maka, langkah selanjutnya menyajikan data kedalam laporan. Berikut ini peneliti akan menjabarkan hasil analisis penelitian dengan bantuan aplikasi Nvivo.

1) Analisis proses pengajuan dokumen SPB menggunakan inaportnet di PT Pertamina Port and Logistics Cabang Makassar.

Secara keseluruhan, pelaksanaan tanggung jawab foreman PT Maribu Bahtera Kaltim dapat digambarkan melalui visualisasi mind map yang telah peneliti susun menggunakan Nvivo.



Gambar 4. 6 MIND MAP

Sumber: Data yang diolah dalam Nvivo (2026)

Berdasarkan mind map hasil coding dan pengelompokan tema yang telah peneliti susun di atas, dapat diketahui bahwa gambaran umum hasil penelitian mengenai analisis proses pengajuan dokumen Surat Persetujuan Berlayar (SPB) menggunakan sistem Inaportnet di PT Pertamina Port and Logistics Cabang Makassar terdiri dari tiga unsur pokok, yaitu proses

pengajuan dokumen SPB, kendala yang dihadapi dalam pelaksanaannya, serta upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala tersebut. Ketiga unsur tersebut saling berkaitan dan membentuk suatu sistem pelayanan berbasis digital yang berpengaruh terhadap kelancaran administrasi keberangkatan kapal di pelabuhan.

Berdasarkan hasil coding dan analisis menggunakan software NVivo, peneliti menemukan bahwa keberhasilan proses pengajuan dokumen SPB sangat bergantung pada terlaksananya setiap tahapan prosedur secara tepat, mulai dari pelaporan kedatangan kapal, penginputan data keberangkatan, pemenuhan kewajiban keuangan (PNBP), pengunggahan dokumen pendukung, verifikasi oleh petugas Syahbandar, hingga penerbitan SPB elektronik. Seluruh tahapan tersebut saling terhubung dalam sistem Inaportnet dan menjadi faktor penting dalam mendukung kelancaran pelayanan kapal secara efektif dan efisien.

Namun demikian, hasil penelitian juga menunjukkan adanya berbagai kendala yang memengaruhi pelaksanaan pengajuan SPB. Kendala tersebut meliputi kendala teknis dan jaringan, seperti gangguan server pusat, penurunan kecepatan akses sistem, serta ketidakstabilan jaringan internet. Selain itu, ditemukan pula kendala sinkronisasi data dan administrasi yang berkaitan dengan keterlambatan integrasi data antarinstansi, kesalahan input dokumen, dan keterlambatan verifikasi. Dari sisi sumber daya manusia, perbedaan tingkat kompetensi dan kemampuan petugas dalam mengoperasikan sistem digital juga menjadi salah satu hambatan dalam proses pelayanan.

Oleh karena itu, diperlukan berbagai upaya untuk mengatasi hambatan tersebut melalui penguatan infrastruktur teknologi, seperti peningkatan stabilitas server dan kapasitas jaringan internet, penguatan koordinasi dan validasi data antarinstansi, serta peningkatan kompetensi sumber daya manusia melalui pelatihan

dan pengembangan kemampuan penggunaan sistem Inaportnet. Dengan adanya upaya-upaya tersebut, diharapkan proses pengajuan SPB dapat berjalan lebih efektif, akurat, dan mampu mendukung kelancaran operasional pelayanan kapal di Pelabuhan Makassar.

Selanjutnya, setiap unsur dalam mind map hasil penelitian ini akan dijelaskan secara lebih rinci pada pembahasan berikutnya.

1. Proses pengajuan dokumen SPB menggunakan inaportnet di PT Pertamina Port and Logistics Cabang Makassar.

Proses pengajuan dokumen Surat Persetujuan Berlayar (SPB) melalui sistem Inaportnet dilakukan secara terintegrasi untuk memastikan kelaiklautan kapal sebelum meninggalkan pelabuhan.

Berikut adalah tahapan prosesnya secara berurutan:

a) Pelaporan Kedatangan Kapal

Sebelum mengajukan SPB, agen pelayaran harus memastikan bahwa data kedatangan kapal (Warta Kedatangan) sudah divalidasi oleh otoritas pelabuhan (KSOP) dan status kapal sudah berada di dalam sistem (berstatus *Arrived*).

b) Input Data Keberangkatan (Warta Keberangkatan)

Agen perusahaan pelayaran login ke akun Inaportnet dan masuk ke menu Warta Keberangkatan. Di sini, agen mengisi data rencana keberangkatan, termasuk:

- Waktu rencana keberangkatan (*Estimated Time of Departure*).
- Pelabuhan tujuan.
- Data muatan, jumlah penumpang, dan kondisi stabilitas kapal.

c) Pemenuhan Kewajiban Keuangan (PNBP)

Setelah data keberangkatan di-input, sistem akan mengeluarkan kode bayar atau tagihan PNBP (Penerimaan Negara Bukan Pajak). Agen harus melunasi tagihan tersebut melalui bank atau kanal pembayaran elektronik yang terhubung dengan Simponi (Sistem Informasi PNBP Online). Status di Inaportnet akan berubah menjadi *Paid* secara otomatis setelah pembayaran diverifikasi.

d) Unggah Dokumen Pendukung (*Clearance*)

Agen mengunggah dokumen digital yang diperlukan sebagai syarat kelaiklautan, seperti:

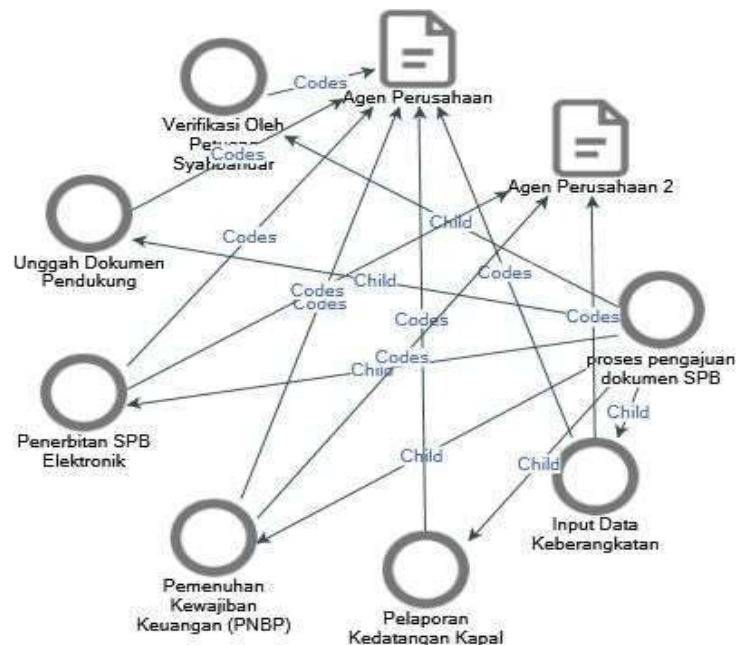
- Daftar ABK (*Crew List*).
- *Manifest*.
- Sertifikat kapal.
- Surat pernyataan nakhoda (*Master Sailing Declaration*).

e) Verifikasi oleh Petugas Kesyahbandaran

Petugas Syahbandar akan memeriksa seluruh kelengkapan dokumen dan validasi pembayaran secara sistem. Jika semua persyaratan teknis dan administratif terpenuhi, petugas akan memberikan persetujuan secara elektronik.

f) Penerbitan SPB Elektronik (e-SPB)

Setelah disetujui, sistem Inaportnet akan menerbitkan Digital Signature pada dokumen SPB. Dokumen ini dapat diunduh dan dicetak oleh agen sebagai bukti sah bahwa kapal diizinkan untuk berlayar.



Gambar 4. 7 Project Map

Sumber: Data yang diolah dalam Nvivo (2026)

Berdasarkan hasil wawancara, observasi lapangan, serta proses pengkodean data (*coding*) menggunakan aplikasi NVivo, diperoleh temuan bahwa proses pengajuan dokumen Surat Persetujuan Berlayar (SPB) melalui sistem Inaportnet di PT Pertamina Port and Logistics Cabang Makassar terdiri atas enam tahapan utama, yaitu pelaporan kedatangan kapal, input data keberangkatan, pemenuhan kewajiban keuangan (PNBP), unggah dokumen pendukung, verifikasi oleh petugas Syahbandar, dan penerbitan SPB elektronik. Keenam tahapan tersebut saling berkaitan dan menjadi bagian penting dalam memastikan proses penerbitan izin berlayar berjalan efektif, transparan, dan sesuai dengan ketentuan keselamatan pelayaran yang berlaku.

Pada tahap pelaporan kedatangan kapal, agen pelayaran bertanggung jawab memastikan bahwa data kedatangan kapal telah tervalidasi oleh otoritas pelabuhan dan tercatat dalam sistem Inaportnet. Selanjutnya, pada tahap input data keberangkatan, agen mengisi berbagai informasi yang berkaitan dengan rencana keberangkatan kapal, seperti waktu keberangkatan, pelabuhan tujuan, data muatan, jumlah penumpang, dan kondisi kapal. Tahap ini menjadi dasar bagi proses administrasi berikutnya dalam sistem.

Setelah data keberangkatan diinput, proses dilanjutkan dengan pemenuhan kewajiban keuangan melalui pembayaran PNBP yang terintegrasi dengan sistem pembayaran elektronik. Selanjutnya, agen melakukan unggah dokumen pendukung yang meliputi *crew list*, manifest, sertifikat kapal, serta *Master Sailing Declaration* sebagai syarat administrasi kelaiklautan kapal. Dokumen-dokumen tersebut kemudian diperiksa pada tahap verifikasi oleh petugas Syahbandar untuk memastikan seluruh persyaratan teknis dan administratif telah terpenuhi sebelum izin berlayar diberikan.

Pada tahap akhir, apabila seluruh persyaratan telah dinyatakan lengkap dan sesuai, sistem Inaportnet akan menerbitkan

SPB elektronik (*e-SPB*) yang telah dilengkapi dengan tanda tangan digital sebagai bukti sah bahwa kapal memperoleh izin untuk berlayar. Melalui sistem digital ini, seluruh proses pelayanan dapat dilakukan secara terintegrasi, sehingga memudahkan koordinasi antarinstansi dan mempercepat proses administrasi kapal.

Berdasarkan hasil analisis data yang dilakukan, proses pengajuan SPB melalui sistem Inaportnet memiliki peranan yang sangat penting dalam mendukung kelancaran operasional pelayanan kapal di pelabuhan. Apabila setiap tahapan dilaksanakan secara optimal, maka proses verifikasi dan penerbitan SPB dapat berlangsung lebih cepat, transparan, dan akurat, sehingga mampu mengurangi waktu tunggu kapal (*waiting time*) di pelabuhan. Selain itu, integrasi data secara elektronik juga meningkatkan efisiensi pelayanan serta meminimalkan potensi kesalahan administrasi.

Sebaliknya, apabila terdapat hambatan pada salah satu tahapan, seperti kesalahan input data, keterlambatan pembayaran, gangguan sistem, atau ketidaksesuaian dokumen yang diunggah, maka proses verifikasi dapat tertunda dan berdampak pada keterlambatan penerbitan SPB. Oleh karena itu, keberhasilan implementasi sistem Inaportnet sangat bergantung pada ketepatan penginputan data, kelengkapan dokumen, stabilitas sistem teknologi informasi, serta koordinasi yang baik antara agen pelayaran, Syahbandar, dan instansi terkait lainnya.