

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Negara Indonesia merupakan negara yang terdiri dari 17.500 pulau yang terbentang dari Sabang sampai Merauke, 30 persen wilayahnya terdiri dari daratan dan 70 persennya lautan. Secara geografis, Negara Indonesia terletak di antara dua benua, yaitu Benua Asia dan Benua Australia, dan Negara Indonesia terletak di antara dua samudera, yaitu Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Akibat dari letak geografis tersebut, Indonesia diuntungkan dengan jalur perdagangan internasional yang sangat strategis. Dengan posisi Indonesia yang sangat strategis yang terletak diantara dua benua dan dua samudera maka Indonesia memaksimalkan posisi tersebut khususnya dibidang transportasi melalui laut dengan kapal-kapal niaga. Dalam memaksimalkan keuntungan tersebut, kelancaran sistem transportasi sangatlah penting untuk menunjang efektifitas bisnis dalam dunia perdagangan domestik maupun Internasional. Kapal-kapal yang dipergunakan dalam transportasi melalui laut merupakan transportasi yang sangat penting dalam menunjang mobilitas penumpang dan barang dari satu pulau ke pulau lainnya dan sekaligus dalam mengembangkan industri maritim di Indonesia. (Jurnal *3rd National Seminar on Maritime and Interdisciplinary Studies*, Vol.3, No.1 September 2021: 151-161).

Batam merupakan kota yang berada di sebuah pulau dan merupakan kota terbesar di provinsi Kepulauan Riau. Wilayah Kota Batam terdiri dari 12 kecamatan dan 64 kelurahan dengan luas 1.034,76 km. Kota Batam merupakan salah satu kota dengan letak yang sangat strategis dan berada di jalur pelayaran internasional, kota ini memiliki jarak yang sangat dekat dan berbatasan langsung dengan Singapura dan Malaysia. Sebagai kota terencana, Batam merupakan salah satu kota dengan pertumbuhan terpesat di Indonesia.

Ketika dibangun pada tahun 1970 an oleh Otorita Batam (saat ini bernama BP Batam), kota ini hanya dihuni sekitar 6.000 penduduk, namun pada tahun 2022 Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kota Batam mendata jumlah penduduk kota batam mencapai 1.193.088 jiwa. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 34 tahun 1983, wilayah Kecamatan Batam yang merupakan bagian dari Kabupaten Kepulauan Riau, ditingkatkan statusnya menjadi Kota Madya Batam yang memiliki tugas dalam menjalankan administrasi pemerintahan dan kemasyarakatan serta mendukung pembangunan yang dilakukan Otorita Batam (BP Batam). Di era reformasi pada akhir dekade tahun 1990-an, dengan Undang-Undang nomor 53 tahun 1999, maka Kota Madya administratif Batam berubah statusnya menjadi daerah otonomi Pemerintah Kota Batam untuk menjalankan fungsi pemerintahan dan pembangunan dengan mengikutsertakan Badan Otorita Batam (BP Batam).

Badan Otorita Batam (BP Batam) mempunyai tugas melaksanakan pengelolaan, pengembangan, dan pembangunan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) Batam sesuai dengan fungsi kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas. Badan Otorita Batam (BP Batam) juga mempunyai fungsi sebagai berikut:

1. Koordinasi pelaksanaan tugas, pembinaan, dan pemberian dukungan administrasi, keuangan, dan sumber daya manusia kepada seluruh unit organisasi di lingkungan Badan Pengusahaan Batam.
2. Perumusan dan pelaksanaan ketentuan-ketentuan di bidang kebijakan strategis.
3. Perumusan dan pelaksanaan ketentuan-ketentuan di bidang pengelolaan kawasan dan investasi.
4. Perumusan dan pelaksanaan ketentuan-ketentuan di bidang pengusahaan.
5. Pengelolaan barang milik Negara yang menjadi tanggung jawab Badan Pengusahaan Batam.

6. Pengelolaan lahan berpedoman pada rencana tata ruang kawasan Batam, Bintan, dan Karimun.
7. Pengawasan atas pelaksanaan tugas Badan Pengusahaan Batam.

Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar adalah suatu proses pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar terhadap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan untuk memastikan bahwa kapal, awak kapal dan muatannya secara teknis administratif telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim. Untuk mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhanan yang standar dalam melayani kapal dan barang secara fisik dari seluruh instansi dan pemangku kepentingan, Kementerian Perhubungan menerapkan sistem yang bernama *Inaportnet*, yakni sistem layanan online tunggal secara elektronik berbasis internet. (Jurnal Kemaritiman dan Transportasi, Vol.4, No.1, 2022: 1-6)

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 157 Tahun 2015 tentang Penerapan *Inaportnet* Untuk Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan. “*Inaportnet* adalah sistem layanan tunggal secara elektronik berbasis internet/web untuk mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhanan yang standar dalam melayani kapal dan barang secara fisik dari seluruh instansi dan pemangku kepentingan di pelabuhan”. 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/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. Pengguna *Inaportnet* adalah instansi pemerintah & badan usaha

pelabuhan serta pelaku industri logistik di Indonesia yang memanfaatkan jasa kepelabuhanan seperti Perusahaan Pelayaran, Perusahaan Bongkar Muat (PBM) dan Jasa Pengurusan Transortasi (JPT).

Sampai pada akhir tahun 2016 yang lalu sistem *Inaportnet* secara resmi telah berjalan di empat pelabuhan utama di Indonesia, Pelabuhan Utama Makassar, Pelabuhan Utama Belawan, Pelabuhan Utama Tanjung Priok dan Pelabuhan Utama Tanjung Perak. Dan secara bertahap akan dikembangkan dan dioperasikan untuk 12 pelabuhan lainnya di Indonesia, hal ini sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 157 Tahun 2015 tentang Penerapan *Inaportnet* untuk pelayanan kapal dan barang di pelabuhan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 192 Tahun 2015 tentang Perubahan PM 157 Tahun 2015. Penerapan *Inaportnet* merupakan wujud nyata untuk tercapainya Indonesia Nasional *Single Window* (INSW). Seperti yang telah diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2008, *Indonesian National Single Window* adalah sistem terintegrasi yang memungkinkan dilakukannya suatu penyampaian data dan informasi secara tunggal, pemrosesan data dan informasi secara tunggal dan pembuatan keputusan secara tunggal untuk pemberian izin kepabeanan dan pengeluaran barang. Dalam implementasi terkait dengan layanan *logistic* di Indonesia, terutama yang memanfaatkan jasa transportasi laut, INSW terbagi atas Tradenet dengan *Inaportnet*. Tradenet merupakan layanan terintegrasi pengurusan izin barang ekspor/impur yang saat ini dikoordinasikan oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai. Sedangkan *InaPortnet* merupakan integrasi layanan perizinan kapal (*port clearance*) yang dikoordinasikan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (Dirjen Hubla).

Sistem *Inaportnet* sangat mempermudah dan memberikan layanan kepada pengguna jasa. Selain itu juga sistem *Inaportnet* ini juga dapat mengefisienkan waktu bagi pengguna untuk menyelesaikan serta memperlancar Estimated Time of Departure (ETD) kapal, sehingga kapal

terhindar dari delay yang dapat merugikan sebuah kapal. Secara umum *Inaportnet* sudah berjalan dengan baik, akan tetapi masih perlu diupayakan agar terintegrasi dengan *inaportnet* untuk satu kesatuan dengan sistem dalam INSW agar menghilangkan perbedaan data dan menghilangkan hambatan-hambatan yang terjadi. Sebuah perbedaan menimbulkan ketidak setaraan layanan kualitas dan kecepatan dimasing-masing instansi terkait yang terjadi akibat lambatnya proses layanan serta resiko transaksi yang diproses. Dengan demikian, semua ekspor-impor atau semua jenis transaksi akan berlaku standar dan proses pembuatan keputusan yang mestinya setara. Oleh karena itulah perlunya peningkatan kesetaraan kualitas dan kecepatan layanan *Inaportnet* meskipun ada terdapat perbedaan penerapan prosedur layanan dan percepatan pembuatan keputusan. Penerapannya juga tidak mudah, banyak batasan yang harus diatasi agar resiko di semua instansi dapat diatasi. (Jurnal Wedana, Vol. VIII, No.2, Oktober 2022: 1-5).

Penggunaan sistem *Inaportnet* ini dinilai belum sepenuhnya optimal karena dalam pelaksanaannya masih ditemukan kendala-kendala teknis. Pada saat ini, proses penyelesaian clearance kapal telah mengalami perubahan, dari yang awalnya menggunakan sistem manual menjadi sistem online dengan sistem *Inaportnet*. Selain itu, masalah yang timbul dengan adanya penerapan sistem *Inaportnet* yakni operasional perusahaan yang menggunakan sistemnya sebagian masih kurang begitu mengerti mengenai alur pelayanan keagenan dan belum bisa menggunakan sistem layanan keagenan yang baru ini dengan baik dan benar. (Jurnal Akademi Maritim Nusantara Banjarmasin, Vol.2, No.2 Maret 2023: 32-41).

Berdasarkan uraian diatas, maka penulis akan mengangkat suatu masalah khusus tentang **“Implementasi Sistem *Inaportnet* Dalam Proses Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di Kantor KSOP Batam”**

1.2 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1.2.1 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian Tugas Akhir ini adalah:

1. Untuk mengetahui implementasi sistem *Inaportnet* dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di kantor KSOP Batam.
2. Untuk mengetahui kendala dalam proses penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di sistem *Inaportnet* kantor KSOP Batam.

1.2.2 Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan penelitian Tugas Akhir ini adalah:

1. Penelitian ini bermanfaat menambah pengetahuan pembaca mengenai bagaimana proses penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di sistem *Inaportnet* Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Batam.
2. Sebagai syarat penyelesaian Diploma III Program Studi Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga di Politeknik Negri Bengkalis.
3. Sebagai sumber referensi dalam penyusunan peneliti bagi penulis lainnya.
4. Hasil tugas akhir ini dapat penulis sumbangkan sebagai dokumentasi di perpustakaan Politeknik Negri Bengkalis Jurusan Kemaritiman.

1.3 Perumusan Masalah

Adapun perumusan masalah Tugas Akhir ini adalah:

1. Bagaimana implementasi sistem *Inaportnet* dalam proses penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di kantor KSOP Batam ?
2. Apa saja kendala dalam proses penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) di sistem *Inaportnet* kantor KSOP Batam ?

1.4 Pembatasan Masalah

Adapun batasan masalah dalam penulisan Tugas Akhir ini adalah hal-hal yang berkaitan dengan implementasi sistem *inaportnet* dalam proses penerbitan surat persetujuan berlayar di kantor KSOP Batam.

1.5 Sistematika Penulisan

Guna mempermudah pemahaman dan memberikan gambaran rencana penyusunan Tugas Akhir. Adapun penyusunan adalah sebagai berikut:

Halaman Judul

Lembar Persetujuan

Lembar Pengesahan

Lembar Pernyataan Keaslian Tugas Akhir

Abstrak (Indonesia)

Abstract (Inggris)

Kata Pengantar

Daftar Isi

Daftar Tabel

Daftar Gambar

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar belakang

1.2 Tujuan dan kegunaan penelitian

1.3 Perumusan masalah

1.4 Perbatasan masalah

1.5 Sistematika penulisan

BAB II LANDASAN TEORI

2.1 Tinjauan Teoritis

2.2 Studi Penelitian Terdahulu

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Waktu Dan Tempat Penelitian

3.2 Teknik Pengumpulan Data

3.3 Teknik Analisis Data

3.4 Jadwal penelitian

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Deskripsi Data

4.2 Analisis Data

4.3 Alternatif Pemecahan Masalah

4.4 Evaluasi Pemecahan Masalah

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

5.2 Saran

DAFTAR PUSTAKA

BIODATA PENULIS

LAMPIRAN