

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sebagaimana lazimnya disetiap negara, perdagangan dan pengangkutan tidak dapat dipisahkan begitu saja, sebab faktor pengangkutan ini sangat besar pengaruhnya terhadap perkembangan kegiatan ekonomi. Usaha pengangkutan ber pengaruh terhadap perkembangan penyalur barang dari suatu daerah ke daerah lain, dimana barang itu lebih dibutuhkan atau diperlukan. Pada kegiatan ekonomi usaha pengangkutan merupakan faktor yang sangat penting. Usaha pengangkutan itu sendiri terdiri dari pengangkutan darat, pengangkutan laut dan pengangkutan udara. (Muh. Padang Saputra. Ap, DKK, 2020, H-1,3).

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. (Ridwan, DKK, 2021, H-151).

Perkembangan pelabuhan akan sangat ditentukan oleh perkembangan aktivitas di pelabuhannya. Semakin ramai aktivitas perdagangan di pelabuhan pada suatu daerah, maka akan semakin besar pelabuhan tersebut. Perkembangan perdagangan juga mempengaruhi jenis kapal dan lalu lintas kapal yang melewati pelabuhan tersebut. Oleh karena itu, setiap negara berusaha membangun serta mengembangkan pelabuhannya sesuai dengan tingkat keramaiannya dan jenis perdagangannya oleh pelabuhan yang ada di masing – masing daerah. Alat transportasi laut memiliki nilai lebih dibandingkan alat transportasi lainnya

Hal ini dikarenakan jasa angkutan laut dapat digunakan untuk mengangkut penumpang, barang, dan hewan dengan kapasitas / daya angkut yang sangat besar. Selain itu ongkos angkut yang dikenakan juga paling murah, terjangkau, serta aman.

Hal ini menjadikan alat transportasi laut mempunyai prospek yang sangat baik untuk pengangkutan barang. Alat transportasi laut digerakan oleh perusahaan pelayaran atau keagenan kapal yang mendukung untuk operasional di pelabuhan. Pentingnya *Clearance in* dan *Clearance out* merupakan tugas kegiatan keagenan untuk melaporkan kedatangan dan keberangkatan kapal, keadaan kapal, awak kapal, pengecekan dokumen kapal (*memorandum*), membayar administrasi fasilitas di pelabuhan dan pengajuan pembuatan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) ke Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan.

Adapun Surat Persetujuan Berlayar (SPB) merupakan dokumen negara yang dikeluarkan oleh Otoritas Syahbandar setempat kepada setiap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan setelah kapal memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya. Sehubungan dengan pentingnya *Clearance in* dan *Clearance out* menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 8 Tahun 2022 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal Melalui Inaportnet, 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 kewajiban lainnya untuk memasuki pelabuhan. Surat persetujuan berlayar (*Clearance out/ Port clearance*) yang selanjutnya disingkat dengan SPB adalah surat persetujuan yang diterbitkan oleh Syahbandar dalam bentuk dokumen elektronik bahwa kapal secara teknis administratif telah memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya untuk berlayar meninggalkan pelabuhan. (Yusnidah, DKK, 2021 H-147).

Menanggapi hal diatas, Direktorat Jendral Perhubungan telah membuat berbagai peraturan yaitu peraturan menteri perhubungan Nomor PM 8 Tahun 2022 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal Melalui Inaportnet untuk pelayanan kapal dan barang dipelabuhan salah satu contoh di terapkannya layanan pelabuhan Elektronik yaitu Inaportnet, performasi logistik Indonesia saat ini menjadi perhatian serius pemerintah dan swasta. Pada dasarnya sistem inaportnet merupakan sistem yang berbasis jaringan internet terkait dalam pelayanan kedatangan kemudian dibuat keberangkatan kapal serta kegiatan bongkar muatnya sistem agar pengguna jasa (Perusahaan pelayaran maupun perusahaan bongkar muat) dalam melakukan permohonan pelayanan atau *Clearance In* dan *Clearance Out* untuk melakukan

kegiatan kedatangan dan keberangkatan kapal maupun terkait dalam rencana bongkar muat untuk kegiatan kapal harus datang ke instansi pemerintah untuk melakukan *Clearance* atau dengan kata lain meminimalisir pengguna – pengguna jasa bertatap muka dengan petugas pemerintah yang berwenang, hal ini sejalan dengan komitmen pemerintah dalam hal memberantas pungutan liar di sektor perhubungan.

Dengan penetapan tersebut, diharapkan *Inaportnet* dapat menjamin terwujudnya sistem pelayanan nasional yang berdaya saing global. Salah satunya upaya yang dianggap mampu secara cepat dan murah untuk meningkatkan performansi yaitu pembenahan baik dari jangkauan maupun jenis layanan. Dengan layanan meliputi layanan izin kapal, layanan pengeluaran dan penerimaan container, layanan manifest domestik dan pembayaran secara elektronik. Kemudian sistem inaportnet di kembangkan di beberapa kota di Indonesia. Dokumen *clearance in* dan *clearance out* kapal seiring dengan permintaan pengguna jasa maka ditetapkan nya suatu portal elektronik yang terbuka dan netral guna memfasilitasi pertukaran data dan informasi layanan kepelabuhanan secara, cepat, aman, netral dan mudah yang berintegrasi dengan instansi pemerintah terkait, badan usaha pelabuhan seperti Kantor Kesyahbandaran Otoritas pelabuhan (Dirhamsyah, 2021, H-255).

Dalam melaksanakan kegiatannya perusahaan pelayaran berusaha menekan biaya yang sekecil mungkin yang dikeluarkan terutama selama di pelabuhan. Perusahaan pelayaran harus berupaya memberikan pelayanan yang terbaik bagi pengguna jasa. Salah satu kegiatan yang disediakan oleh perusahaan pelayaran adalah agent, untuk mengatasi permasalahan kapal yang menunggu untuk kegiatan bongkar muat, labuh, tambat, pengisian BBM, dan membantu pihak pemilik dalam mengurus kapal maupun awaknya selama di pelabuhan, karena tidak semua perusahaan pelayaran mempunyai cabang di semua Pelabuhan. Untuk memperlancar arus keluar masuk kapal maka segala keperluan kapal akan diurus agen perusahaan pelayaran baik dalam mengurus keperluan menjelang kedatangan kapal, selama kapal di pelabuhan sampai kapal meninggalkan pelabuhan. Karena jika arus keluar masuk kapal mengalami keterlambatan (*delay*) maka perusahaan akan mengalami kerugian.

Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam (disingkat BP Batam) merupakan lembaga/instansi pemerintah pusat yang dibentuk berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 46 Tahun 2007 dengan tugas dan wewenang melaksanakan pengelolaan, pengembangan dan pembangunan kawasan di Kota Batam, Kepulauan Riau sesuai dengan fungsi-fungsi kawasan. Sebelumnya BP Batam adalah Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam atau lebih dikenal dengan nama Otorita Batam. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 6 tahun 2011 tentang Pengelolaan Keuangan pada Badan Pengusahaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam, BP Batam adalah lembaga nonstruktural yang berbentuk Badan Layanan Umum.

BP Batam bertugas sebagai pelaksana pengelolaan, pengembangan, dan pembangunan KPBPB Batam sesuai dengan fungsi KPBPB, BP Batam juga berfungsi sebagai koordinasi pelaksanaan tugas, pembinaan, dan pemberian dukungan administrasi, keuangan, dan sumber daya manusia kepada seluruh unit organisasi di lingkungan Badan Pengusahaan Batam, jadi pembeda sistem *clearance in* dan *clearance out* di Batam dan daerah daerah lainnya ialah, saat melakukan *clearance in* dan *clearance out* di Batam harus memiliki izin pada BP Batam terlebih dahulu menggunakan aplikasi B-Sims.

Adapun tugas agen ada dua yaitu pelayanan kapal (*ship's husbanding*) dan operasi keagenan (*cargo operation*). Tugas-tugas yang termasuk dalam pelayanan kapal adalah pelayanan anak buah kapal (ABK), perbaikan atau pemeliharaan kapal, penyediaan *onderdil* atau suku cadang kapal, dan sebagainya. Sedangkan tugas yang berkaitan dengan operasi keagenan adalah pengurusan bongkar dan muat, *stowage*, *lashing* dan dokumen muatan (Bellin Fattah Auliya, DKK, 2022, H-88).

Berdasarkan uraian diatas, penulis akan mengangkat suatu masalah khusus tentang **Prosedur Pelayanan Jasa *Clearance In* Dan *Clearance Out* Kapal Di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam.**

1.2 Tujuan Dan Kegunaan Penelitian

1.2.1 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi permasalahan – permasalahan pada *clearance in* dan *clearance out* yang bawasannya dokumen kapal dan dari pengajuan disistem tidak sesuai dengan persyaratan yang dibuat oleh pihak – pihak yang terkait seperti di kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam. Identifikasi yang ditemukan pada penelitian *clearance in* dan *clearance out* yaitu :

1. Untuk mengetahui mekanisme pelayanan *clearance in dan out* di Kantor KSOP Khusus Batam.
2. Untuk mengetahui persyaratan yang harus dilengkapi sebelum melakukan *clearance in* dan *clearance out* di Kantor KSOP Khusus Batam.
3. Untuk mengetahui kendala dalam proses pengajuan *clearance in* dan *clearance out* di Kantor KSOP Khusus Batam.

1.2.2 Kegunaan Penelitian

Kegunaan penelitian ini dapat mengetahui bahwa kegunaan *clearance in* dan *clearance out* seperti :

1. Penulis dapat mengetahui dan menambah pengetahuan tentang penanganan kapal pada saat melakukan *clearance in* dan *clearance out*.
2. Penulis dapat menambah ilmu dan pengalaman baru dalam dunia kerja nyata yang tidak dapat diperoleh pada saat kuliah. Sehingga ilmu dan pengalaman bisa diterapkan apabila dimasa yang akan datang bekerja dibidang yang terkait.
3. Menambah informasi tentang kegiatan umum perusahaan pelayaran mengenai penanganan kedatangan kapal dan keberangkatan kapal .
4. Sebagai gambaran mengenai *system* dan prosedur penanganan kedatangan dan keberangkatan kapal.
5. Bagi Mahasiswa sebagai tugas untuk melengkapi dan memenuhi syarat untuk mencapai gelar Ahli Madya.

1.3 Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah yang ditemukan oleh penulis pada penelitian ini adalah :

1. Bagaimana mekanisme pelayanan *clearence in dan clearence out* di Kantor KSOP Khusus Batam?
2. Apa saja persyaratan yang harus dilengkapi sebelum melakukan *clereance in dan clereance out* dikantor KSOP Khusus Batam ?
3. Apa saja kendala dalam proses pengajuan *clereance in dan clereance out* di KSOP Khusus Batam?

1.4 Pembatasan Masalah

Untuk mengarahkan pengamatan agar lebih spesifik dan tidak terlalu luas untuk mencegah kekaburan masalah yang akan diamati, serta mengingat luasnya pembahasan ini. Penulis akan menyadari bahwa keterbatasan ilmu pengetahuan serta pengalaman yang dimiliki dan dikuasai maka penulis membatasi permasalahan tentang pelayanan jasa *clereance in dan clereance out* dikantor KSOP Khusus Batam.

1.5 Sistematika Penulisan

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

BAB I PENDAHULUAN

- 1.1 Latar Belakang
- 1.2 Tujuan Dan Kegunaan Penelitian
- 1.3 Rumusan Masalah
- 1.4 Pembatasan Masalah
- 1.5 Sistematika Penulisan

BAB II LANDASAN TEORI

- 2.1 Landasan Teoritis
- 2.2 Studi Penelitian Terdahulu

BAB III METODE PENELITIAN

3.1 Waktu Dan Tempat Penelitian

3.2 Teknik Pengumpulan Data

3.3 Teknik Analisis Data

3.4 Jadwal Penelitian

BAB IV PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Diskripsi Data

4.2 Analisa Data

4.3 Alternatif Pemecahan Masalah

4.4 Evaluasi Pemecahan Masalah

BAB V PENUTIP

5.1 Kesimpulan

5.2 Saran

DAFTAR PUSTAKA

BIO DATA PENULIS

LAMPIRAN