

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Tinjauan Pustaka**

Menurut Tim Penyusun Karya Tulis STIMART “AMNI” Semarang dalam buku pedoman penyusunan karya tulis menyatakan bahwa tinjauan pustaka berisikan teori-teori atau konsep yang dikemukakan dalam tinjauan pustaka ini harus benar-benar relevan terhadap judul karya tulis. Uraian teori atau konsep tersebut harus merujuk sumber pustaka.

#### **1. Prosedur Clearance In atau Clearance Out.**

Kapal yang akan memasuki pelabuhan wajib memenuhi ketentuan *clearance in* dan *clearance out* oleh syahbandar. Oleh karena itu ketika akan masuk pelabuhan nakhoda biasanya memberitahukan akan kedatangan kapalnya kepada SROP (Stasiun Radio Pantai) untuk mendapatkan informasi kondisi pelayaran atau pelabuhan tersebut. Dan nakhoda juga memberitahukan kepada Perusahaan Pelayaran atau Keagenannya untuk mengurus *clearance in*. dan jika kapal bertolak dari luar negeri maka pengurusannya berupa dokumen keimigrasian. Karantina, kesehatan pelabuhan, dan bea dan cukai. Hal ini dimaksud agar ketika kapal tiba dan sandar di pelabuhan semua dokumen telah mendapat *clearance in* oleh syahbandar. Demikian sebaliknya, saat kapal akan berangkat, perusahaan pelayaran atau keagenan terlebih dahulu mengurus dokumen-dokumen kapal serta pemeriksaan fisik kapal untuk mendapatkan surat persetujuan berlayar. dokumen tersebut di antaranya adalah Surat *Sailing Declaration* dari nakhoda atau keagenan, dokumen kapal, bukti pembayaran PNBP (Penerimaan Negara Bukan Pajak) dan Jasa Kepelabuhanan, Manifest muatan, dan *clearance* dari Instansi-instansi terkait seperti Bea Cukai, Karantina, Kesehatan Pelabuhan. Tambahan, bila kapal berlayar dari/ke luar negeri maka kapal wajib memiliki dokumen ISCC/Sertifikat Keamanan Kapal. (Willy Hermansyah, 2014).

*Clearance* di bagi menjadi beberapa instansi sesuai dengan kepentingan kapal. Dalam hal ini kapal container, kapal Ro-Ro, kapal penumpang, atau kapal general cargo (curah). Menurut Lasse (2014), untuk kapal masuk (*clearance in*) inisiatif berasal dari perusahaan pelayaran atau agen yang menerima informasi dari kapal berupa *master cable* atau berita dari stasiun radio operasi pantai agar perusahaan pelayaran atau agent yang bersangkutan menyampaikan aplikasi pelayanan jasa sesuai tupoksi masing-masing kepada:

1. Operator pelabuhan atau terminal untuk fasilitas kapal dan barang
2. Instansi Bea dan Cukai, Imigrasi, Karantina (QIC), dan Kepanduan untuk personel pandu bandar dan kapal tunda. Pelayanan untuk kapal keluar (*clearance out*) berlangsung setelah semua unsur terkait memberikan *clearance* menurut bidangnya masing-masing bahwa kapal, barang muatan, dan penumpang memenuhi ketentuan keamanan dan keselamatan (*comply*), dan terhadap semua kewajiban yang di syaratkan telah dinyatakan laik laut untuk berlayar, maka syahbandar memberikan surat persetujuan berlayar (SPB)

Menurut PM 82 Tahun 2014 Pasal 1 ayat 1 tentang *Port Clearance*, Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) adalah suatu kegiatan pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar. Definisi dari surat persetujuan berlayar (*Port Clearance*) itu sendiri adalah dokumen Negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan setelah kapal memenuhi persyaratan kelaik lautan kapal dan kewajiban lainnya. Bukti pemenuhan kewajiban kapal lainnya, setelah memenuhi semua ketentuan pabean dan pelayanan semua jalur diakhiri maka di terbitkan *Customs Approval* atau Surat Persetujuan Pengeluaran Barang. (Suparwan Ck dkk, 2018).

## **2. Pelaksanaan Clearance In dan Out.**

### **a. Clearance In.**



**Gambar 1. Alur Pelayanan Kapal Masuk**  
(Sumber : Materi Sosialisasi INAPORTNET, 2016)

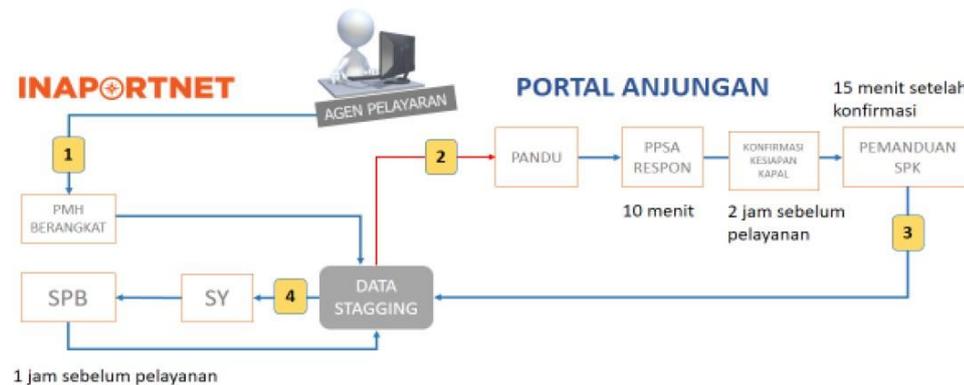
Menurut Wulyo dan Farida Apriliani (2019), Ketika pengguna jasa akan meminta permohonan pelayanan apabila kapal yang diagentnya akan masuk ke pelabuhan dan melakukan kegiatan, harus melakukan pengajuan permohonan secara online disitus <http://inaportnet.dephub.go.id>.

Keterangan:

- PKK : Pemberitahuan Kedatangan Kapal
- OP : Otoritas Pelabuhan
- PPSA : Pusat Pelayanan Satu Atap
- RPKRO : Rencana Peambatan Kapal dan Rencana Operasi
- PBM : Perusahaan Bongkar Muat
- PKBM : Pemberitahuan Kerja Bongkar Muat
- PPK : Permohonan Pelayanan Kapal
- AP : Agent Pelayaran
- SPK : Surat Perintah memandu Kapal
- SY : Syahbandar
- SPOG : Surat Persetujuan Olah Gerak

Pada gambar 1, memperlihatkan dalam pengajuan kapal masuk melihat beberapa instansi yaitu Agen Pelayaran, Otoritas Pelabuhan (OP), Perusahaan Bongkar Muat, PT. Pelindo, dan Syahbandar.

## b. Clearance Out.



**Gambar 2. Alur Pelayanan Kapal Keluar**  
(Sumber : Materi Sosialisasi INAPORTNET, 2016)

Pengajuan kapal keluar mempunyai alur sama seperti pengajuan kapal shifting, namun setelah terbitnya SPK, proses akan dilanjutkan ke proses 4 karena kapal harus mendapat Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dari Syahbandar untuk dapat berlayar keluar dari pelabuhan.

### 3. Instansi – Instansi Terkait.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 157 Tahun 2015 pasal 2 ayat 4. Instansi Pemerintah dan Pemangku kepentingan terkait di pelabuhan meliputi :

- a Kantor Otoritas Pelabuhan Utama.
- b Kantor Kesyahbandaran Utama.
- c Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.
- d Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan/Kantor Pelabuhan.
- e Kantor Pabean.
- f Kantor Kesehatan Pelabuhan.
- g Balai Karantina Pertanian.
- h Kantor Karantina Ikan dan Pengawasan Mutu Ikan.
- i Kantor Imigrasi.
- j Badan Usaha Pelabuhan.
- k Perusahaan Angkutan Laut Nasional di Pelabuhan.
- l Perusahaan Bongkar Muat di Pelabuhan.

#### 4. Kekurangan dan Kelebihan Sistem *Inaportnet* dan Kendala yang Sering di Temukan Pihak Keagenan

##### a. Kelebihan Sistem *Inaportnet* :

Berdasarkan pembahasan di atas, maka dapat di simpulkan bahwa kelebihan sistem *Inaportnet* di atas adalah sebagai berikut:

- 1) Single submission
- 2) Layanan online sangat menghemat waktu dan biaya
- 3) Percepat proses secara keseluruhan
- 4) Kemampuan tracing dan tracking
- 5) Meminimalisasi kesalahan pemasukan data dan dokumen
- 6) Menerima integrasi data secara elektronik
- 7) Dapat melakukan monitoring atau proses
- 8) Meningkatkan daya saing pelaku industry.

##### b. Kekurangan Sistem *Inaportnet* :

- 1) Dalam kondisi tertentu koneksi jaringan mengalami gangguan (*Down System*) sehingga pelayanan tidak dapat dilaksanakan dan hanya dapat dilaksanakan secara manual.
- 2) Permasalahan teknis sistem yang timbul tidak dapat diselesaikan oleh petugas setempat hanya dapat diselesaikan oleh petugas yang berada dipusat (Direktorat Jenderal Pajak Perhubungan Laut Jakarta) sehingga membutuhkan waktu yang lebih lama untuk tindak lanjut penyelesaian.
- 3) Masih terdapat petugas yang terkait langsung dalam proses pelayanan belum memiliki kompetensi di dalam bidangnya sehingga proses pelayanan dapat terkendala apabila terjadi permasalahan.

Semua hasil dari Port Clearance *Inaportnet* di atas memiliki *Barcode* yang mana berarti menandakan bahwa surat yang dikeluarkan secara online. Dengan adanya *Inaportnet* merupakan wujud nyata untuk tercapainya *Indonesia National Single Window* (INSW), seperti yang telah di atur di dalam Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2008, INSW adalah sistem terintegrasi yang memungkinkan dilakukannya suatu penyampaian

data dan informasi secara tunggal dan pengeluaran barang. Dari hasil prosedur pelayanan kedatangan kapal atau *Clearance Out* terdiri dari 11 (sebelas) langkah dari pengajuan warta kedatangan kapal ke dalam *Inaportnet* hingga dengan pembuatan surat perintah kerja pandu kapal dan surat persetujuan olah gerak kapal, kemudian untuk prosedur pelayanan keberangkatan kapal atau *clearance out*. Terdiri dari 7 (tujuh) langkah dari pengajuan warta keberangkatan kapal hingga dengan penerbitan SPB.

Dengan adanya sistem *inaportnet* sangat memberikan beberapa pengaruh positif didalam pengurusan SPB karena dapat melakukan percepatan atas penanganan lalu lintas barang ekspor serta meminimalisir waktu dan biaya yang diperlukan dalam proses port clearance di pelabuhan juga meminimalisir pengguna jasa bertatap muka dengan petugas pemerintah yang berwenang untuk mencegah hal yang tidak di kehendaki seperti pungutan liar.

Sistem *Inaportnet* juga tidak selamanya dapat berjalan dengan lancar karena ada factor *internal* seperti *maintenance system* atau suatu perbaikan sistem pada jam-jam tertentu yang dapat menghambat suatu proses *Port Clearance* serta SDM manusia yang kurang paham akan sistem *Inaportnet* ini juga menjadi salah satu factor keterlambatan *Port Clearance*. Selain itu, yang kedua; Petugas piket menjadi salah satu factor *eksternal* yang dapat menghambat *Port Clearance* karena petugas piket baik dari penyelenggara pelabuhan atau KSOP dan BUP atau PELINDO yang tidak berada di tempat pada saat jam kerja.

### **c. Kendala Yang Ditemukan**

Pada dasarnya dalam penerapan Sistem dan Prosedur Operasional Pelayanan Kapal dan Barang Berbasis Online memiliki kendala antara lain:

- 1) Dalam kondisi tertentu koneksi jaringan mengalami gangguan (down system) sehingga pelayanan tidak dapat dilaksanakan dan hanya dilakukan secara manual.

- 2) Permasalahan teknis sistem yang timbul tidak dapat diselesaikan oleh petugas setempat hanya dapat diselesaikan oleh petugas yang berada dipusat (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Jakarta) sehingga membutuhkan waktu yang lebih lama untuk tindaklanjut penyelesaiannya.
- 3) Masih terdapat petugas yang terkait langsung dalam proses pelayanan belum memiliki kompetensi didalam bidangnya sehingga proses pelayanan dapat terkendala apabila terjadi permasalahan.  
(Aswan Hasoloan 2017).

## **2.2. Pengertian dan Fungsi Pelabuhan**

### **1. Pengertian Pelabuhan**

Menurut Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 pasal 1 ayat (16) tentang 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. Fungsi Pelabuhan Menurut (UU No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran) yaitu:**

#### **a Pelabuhan Utama**

Adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang atau barang, serta angkutan penyebrangan dengan jangkauan antar provinsi.

#### **b Pelabuhan Pengumpul**

Adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan barang serta angkutan penyebrangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.

c. Pelabuhan Pengumpan

Adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas.

3. Fungsi Lain Pelabuhan (Aswan Hasoloan, 2017)

- a. *Link* (mata rantai) adalah pelabuhan pada hakikatnya memfasilitasi pemindahan barang muatan antara moda transportasi darat dan moda transportasi laut menyalurkan barang masuk dan keluar daerah pabean secepat dan seefisien mungkin.
- b. *Interface* (titik temu) adalah barang muatan yang diangkut via maritime transport setidaknya melintasi area pelabuhan dua kali, yakni satu kali dipelabuhan muat/satu kali di pelabuhan bongkar.
- c. *Gateway* (pintu gerbang) adalah sebagai pintu yang dilalui orang dan barang ke dalam maupun luar pelabuhan yang bersangkutan.
- d. *Industry Entity* adalah pelabuhan yang diselenggarakan secara baik akan bertumbuh dan akan menyuburkan bidang usaha lain sehingga area pelabuhan menjadi zona industry terkait dengan kepelabuhanan.

### 2.3 Perusahaan Pelayaran

Menurut Suwarno (2011) menyebutkan Perusahaan pelayaran adalah badan usaha milik Negara atau swasta, berbentuk perusahaan negara persero, Perseroan Terbatas (PT), Perseroan Comanditer (CV), dan lain-lain yang melakukan usaha jasa dalam bidang penyediaan ruang kapal laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang (orang) dan barang (dagangan) dari suatu pelabuhan asal (muat) ke pelabuhan tujuan (bongkar), baik di dalam negeri (*intersulair*) maupun luar negeri (*ocean going shipping*).

Manfaat industri jasa perusahaan pelayaran sebagai jasa transportasi laut atau *shipping* industri, sebagai berikut :

1. *Place Utility* yaitu barang menjadi lebih bermanfaat setelah di pindahkan ke tempat lain.
2. *Time Utility* yaitu barang yang saat ini belum bermanfaat sekarang menjadi lebih bermanfaat.
3. *Owrrship Utility* yaitu barang benar-benar dapat berada di tangan pemiliknya.

## 2.4 Pengertian Keagenan

Menurut Budi Santoso (2015) menyebutkan bahwa dalam Pasal 1 disebutkan bahwa agen adalah hubungan antara dua pihak (utamanya) yang dituangkan dalam bentuk perjanjian atau bentuk yang lain, yang mana salah satu pihak (disebut agen) di berikan kewenangan untuk melakukan tindakan atas nama orang lain (dalam hal ini disebut prinsipal) dan tindakan agen tersebut akan mengikat principal, baik itu disebabkan karena dituangkan dalam perjanjian atau disebabkan karenadituangkan dalam perjanjian atau disebabkan karena tindakan. Sedangkan principal adalah pihak yang memberikan kewenangan pada agen untuk melakukan tindakan tertentu serta pengawasan tindakan agen, sedangkan pihak yang melakukan transaksi dengan agen disebut dengan *third party*..

Kewenangan yang melekat pada agen yang diberikan oleh principalnya, merupakan kekuatan yang dapat mengakibatkan perubahan status hukum pada principal. Pada saat agen menjalankan kewenangan yang diberikan principal padanya, dengan cara melakukan transaksi dengan pihak ketiga yang dituangkan dalam kontrak tertulis, suatu hak dan kewajiban baru secara hukum telah tercipta bagi prinsipalnya. Untuk itu, principal diberikan kewenangan untuk melakukan pengawasan atas pekerjaan agen juga dalam rangka memastikan bahwa pekerjaan agen tersebut dilakukan dalam lingkup kewenangan yang diberikan padanya.

Sedangkan menurut undang-undang nomor 17 tahun 2008 Bab 1 No. 7 yang dimaksud agen adalah perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama berada di Indonesia.

## 2.5 Kegiatan Pengusahaan Pelayaran Niaga

Terdapat beberapa jenis kegiatan pengusahaan niaga, di antaranya: (Suwarno, 2011)

### 1. Usaha Pokok Pelayaran

Mengangkut barang atau penumpang, khususnya barang dagangan dari suatu pelabuhan pemuatan untuk di sampaikan ke pelabuhan pembongkaran (tujuan) dengan kapal milik sendiri, mencharter, atau kerja sama dengan pihak-pihak ketiga. Usaha keagenan yang dilakukan oleh perusahaan pelayaran, adalah mengageni perusahaan pelayaran asing/lain atau principal dengan memberikan jasa dalam pengurusan segala sesuatu yang berkaitan dengan kapal, muatan, container dan freight dari principal.

### 2. Perusahaan pelayaran akan menerima pendapatan *charter* (*charter party*). (Engkos Kosasih, Hananto Soewedo, 2007)

Beberapa perjanjian *charter* yang berlaku adalah sebagai berikut:

- a. *Bareboat Charter*, yaitu mencharterkan kapal untuk jangka tertentu. Pihak ketiga hanya menyerahkan kapalnya kepada pencharter tanpa perlengkapan, tanpa anak buah kapal. Dalam hal ini yang merupakan pendapatan pemilik adalah pendapatan carter, sedangkan hampir semua biaya menjadi tanggung jawab pencarter, kecuali beban penyusutan, tetapi tergantung pada bentuk perjanjian.
- b. *Time Charter*, yaitu kapal dicarterkan kepada pencarter untuk jangka waktu tertentu ( 3 bulan s.d 5 tahun ). Kapal diserahkan kepada pencarter lengkap dengan crew dan perlengkapannya.
- c. *Voyage Charter*, yaitu kapal dicarter untuk satu voyage atau lebih dari satu pelabuhan ke satu atau beberapa pelabuhan tujuan. Penyewaan

disini sama dengan pemborongan perjalanan kapal untuk mengangkut muatan milik pencarter. Oleh karena itu, harga sewa cater sering disebut “*freight*”. Semua biaya operasi menjadi beban pemilik kapal.

## 2.6 Port Clearance (Surat Persetujuan Berlayar)

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 01 Tahun 2010 Pasal 1, Tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*).

1. Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*port clearance*) 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 maritime.
2. Syahbandar merupakan pejabat pemerintah yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.
3. Kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan, keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan, awak kapal, dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan, pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar diperairan tertentu.

Berdasarkan peraturan Menteri Perhubungan tentang Tata Cara penerbitan Surat Persetujuan Berlayar ( *Port Clearance* ) tertera secara jelas dalam peraturan menteri perhubungan No. KM 01 Tahun 2010 dalam pasal 3 “Permohonan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar” yaitu :

- a. Untuk memperoleh Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*), pemilik atau operator kapal mengajukan format dengan melampirkan :
  - 1) Surat Pernyataan Nahkoda ( *Master Sailing Declaration* ).
  - 2) Dokumen muatan seperti sertifikat-sertifikat kapal.

- b. Bukti pemenuhan kewajiban meliputi :
- 1) Bukti pembayaran jasa kepelabuhanan
  - 2) Bukti pembayaran jasa kenavigasian
  - 3) Bukti pembayaran penerimaan uang perkapalan
  - 4) Persetujuan ( *clearance* ) Bea dan Cukai
  - 5) Persetujuan ( *clearance* ) Imigrasi
  - 6) Persetujuan ( *clearance* ) Karantina Kesehatan
- c. Berkas permohonan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar ( *Port Clearance* ) sebagaimana dimaksud pada pasal 1 KM. 01 Menteri Perhubungan diserahkan kepada Syahbandar setelah semua kegiatan diatas kapal selesai dan kapal siap untuk berlayar yang dinyatakan dalam surat pernyataan kesiapan kapal berangkat dari Nahkoda ( *Master Sailing Declaration* ).
- d. Penyerahan permohonan sebagaimana pada ayat (1), dapat dilakukan dengan cara :
- 1). Menyerahkan ke loket pelayanan pada Kantor Syahbandar, atau
  - 2). Mengirimkan secara elektronik ( *upload* ) melalui Inaportnet pada pelabuhan yang menerapkan *National Single Windows* ( *NSW* ).

## 2.7 Pengertian Sistem

Adapun menurut beberapa ahli, pengertian sistem bias bermacam-macam. Diantaranya adalah sebagai berikut : ( Kurniawan Fredi, 2007 )

### 1. Davis G. B

Sistem merupakan gabungan dari berbagai elemen yang bekerja sama untuk mencapai suatu target.

### 2. Hartono Djodjodihardjo

Sistem merupakan gabungan obyek yang memiliki hubungan secara fungsi dan hubungan antara setiap obyek, seara keseluruhan menjadi suatu kesatuan yang berfungsi.

### 3. Lani Sidharta

Sistem merupakan sekumpulan unsur-unsur yang saling berkaitan yang secara bersama beroperasi untuk meraih tujuan yang sama.

#### 4. Murdick, R.G

Sistem merupakan sekumpulan elemen yang terdiri dari prosedur atau bagan pengolahan untuk mencari tujuan bersama atau tujuan bagian dengan cara mengoperasikan barang atau data pada waktu tertentu. Agar bias menghasilkan informasi. Energy atau data yang diinginkan.

### 2.8 Penerapan Sistem Inaportnet

Selain mengelola pelayanan di pelabuhan, diperlukan system informasi dalam pelayanan sebagaimana yang diamanatkan dalam Undang-undang No. 17 tahun 2008, Pemerintah melalui kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut berupaya mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhanan yang standar dalam melayani kapal dan barang secara fisik dari seluruh instansi dan pemangku kepentingan melalui penerapan *Inaportnet*. Peraturan Menteri Perhubungan PM. 157 Tahun 2015 tentang penerapan *Inaportnet* untuk pelayanan kapal dan barang di pelabuhan. Penerapan *inaportnet* secara online dilakukan secara bertahap. Tahap awal penerapan *inaportnet* dilaksanakan pada 6 pelabuhan, yaitu:

1. Pelabuhan Belawan, Medan
2. Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta
3. Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya
4. Pelabuhan Soekarno Hatta, Makassar
5. Pelabuhan Tanjung Emas, Semarang
6. Pelabuhan Bitung, Sulawesi Utara

(Budi Sitorus dkk, 2016)

Untuk mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhanan yang standar dalam melayani kapal dan barang secara fisik dari seluruh instansi dan pemangku kepentingan, Kementerian Perhubungan menerapkan *Inaportnet*, yakni sistem tunggal secara elektronik berbasis internet. Penerapan *Indonesian Port Integration System ( Inaportnet )* untuk pelayanan kapal

dan barang pelabuhan tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 157 Tahun 2015 Tentang Penerapan *Inaportnet* untuk Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan, tertanggal 13 Oktober 2015. (sumber:www.dephub.go.id)

## 2.9 Pengertian *Inaportnet*

*Inaportnet* adalah portal elektronik yang terbuka dan netral guna memfasilitasi pertukaran data informasi layanan kepelabuhanan secara cepat, netral dan mudah yang terintegrasi dengan instansi pemerintah terkait. Badan usaha pelabuhan dan pelaku industri logistik untuk meningkatkan daya saing komunitas logistik. ( HUBLA/IPAC, 2013 ).

Pengguna *inaportnet* adalah instansi pemerintah dan badan usaha pelabuhan, serta pelaku industry logistic di Indonesia yang memanfaatkan jasa kepelabuhanan, seperti:

1. *Shipping lines* / Agent
2. *Freight forwarder*
3. CFS (*Container Freight Station*)
4. *Customs Brokerage* / PPJK
5. Importir dan Eksportir
6. Depo Container
7. *Warehouse* / Pergudangan
8. *Inland Transportation* (Trucking, Kereta api, dan Tongkang)

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 157 Tahun 2015 pasal 1 yang dimaksud dengan *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.

## 2.10 Karakteristik dan Manfaat *Inaportnet*

Karakteristik dari *Inaportnet* adalah :

1. Berbasis web : Selalu dapat diakses dimana saja dan kapan saja
2. Mudah digunakan
3. Aman : Pertukaran data dan informasi terjamin kerahasiannya
4. Cerdas (Intelligent) : Sistem dapat menyesuaikan dengan kondisi pengguna
5. Netral : Tidak memihak, sistem hanya memberikan akses sesuai dengan tingkat kepentingan pengguna
6. Otomasi Bisnis Proses existing : Sistem hanya mengotomasi/streamline bisnis proses yang ada (sesuai dengan peraturan yang berlaku)
7. Layanan Terintegrasi

Dengan ciri tersebut maka *inaportnet* akan memberikan manfaat bagi komunitas logistic, antara lain sebagai berikut :

- a. Single submission
- b. Layanan online, hemat waktu dan biaya
- c. Percepatan proses secara keseluruhan
- d. Kemampuan tracing dan tracking
- e. Minimalisasi kesalahan pemasukan data dan dokumen
- f. Menerima integrasi data secara elektronik
- g. Dapat melakukan monitoring atas proses
- h. Meningkatkan daya saing pelaku industry

(sumber : [www.portal.inaportnet.com](http://www.portal.inaportnet.com))

## **2.11 Penerapan Simponi (Sistem Pembayaran PNBP Online)**

### **1. Sistem Simponi**

Aspek penerimaan Negara pada prinsipnya ditopang oleh dua unsur pokok yaitu penerimaan perpajakan dan penerimaan perpajakan dan penerimaan Negara bukan pajak (PNBP) serta di dukung oleh penerimaan hibah. Dua hal tersebut diatur dalam aturan berbeda. Untuk penerimaan perpajakan tersebar pengaturannya di beberapa peraturan perundang-undangan antara lain Undang-undang Nomor 28 Tahun 2007 tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-undang Nomor 36 Tahun 2008

tentang Perubahan keempat atas Undang-undang Nomor 7 Tahun 1983 tentang Pajak Penghasilan, dan lain sebagainya. Sedangkan untuk penerimaan Negara yang bersumber dari PNBPN hingga saat ini belum bersumber terdapat perubahan atas dasar hukum pemberlakuannya yaitu Undang-undang Nomor 20 Tahun 1997 tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP).

Pada awalnya penerimaan Negara yang sering dibahas oleh para ahli ekonomi hanya dari sisi perpanajakn semata. Padahal ada jenis penerimaan Negara yang walaupun jumlahnya tidak sebesar pajak, namun kontribusinya cukup untuk signifikan untuk membiayai belanja Negara yaitu PNBPN, Potensi PNBPN untuk turut menyumbang penerimaan neara tidak dapat di pandang sebelah mata. Setidaknya dikenal 4 (empat) kategori besar PNBPN yaitu Penerimaan sumber daya alam, pendapatan bagian laba BUMN, PNBPN lainnya, dan pendapatan Badan Layanan Umum (BLU). Namun sayangnya, pengelolaan PNBPN belum dikelola dengan optimal sehingga potensi kontribusinya terhadap penerimaan Negara belum dapat maksimal.

Dalam sistem pengelolaan keuangan Negara, PNBPN memiliki dua fungsi utama yaitu fungsi *budgetary* dan *regulatory*. Selaku fungsi *budgetary* PNBPN berperan besar dalam memberikan kontribusi terhadap pendapatan Negara. PNBPN merupakan penyumbang pendapatan Negara terbesar kedua setelah pendapatan perpajakan sebagai fungsi *regulatory*. (Dwi Agustine Kurniasih, 2016).

Pada dasarnya, sejalan dengan tuntutan masyarakat akan pelayanan penerimaan Negara yang cepat, akurat, dan dapat diandalkan (*reliable*), pemerintah melalui Kementerian Keuangan telah menyediakan fasilitas pembayaran atau penyetoran penerimaan Negara melalui Modul penerimaan Negara Generasi ke-2 (dua) yang telah di luncurkan pada tanggal 27 Februari 2014. Modul ini merupakan aplikasi berbasis web bagi pembayaran pajak, cukai, PNBPN, dan non-anggaran. (Tim SIMPONI, DJA-Kemenkeu RI, 2014)

Salah satu bagian dari sistem MPN G-2 adalah Sistem Informasi PNBPN Online (*Simponi*). *Simponi* sendiri adalah Suatu sistem informasi yang di kelola oleh Dirjen Anggaran Kemenkeu, dalam rangka memfasilitasi pengelolaan PNBPN, yang meliputi:

- a. Sistem perencanaan PNBPN
- b. Sistem *billing*, dan
- c. Sistem pelaporan PNBPN

Sistem *billing* sendiri adalah sistem yang memfasilitasi penerbitan kode *Billing* dalam rangka pembayaran atau penyetoran penerimaan Negara.

Adapun manfaat penerapan sistem *billing* adalah sebagai berikut:

- a. Mempermudah dan menyederhanakan proses pengisian data dalam rangka pembayaran dan penyetoran PNBPN.
- b. Menghindari atau meminimalisir kemungkinan terjadinya human error dalam perekaman data pembayaran dan penyetoran PNBPN
- c. Memberikan kemudahan dan fleksibilitas melalui beberapa alternative saluran pembayaran dan penyetoran PNBPN.
- d. Memberikan akses kepada Wajib Bayar dan Wajib Setor PNBPN untuk memonitor status atau realisasi pembayaran dan peyetoran PNBPN.

(Interkoneksi BPOM-DJA, 2016).

Pengimplementasian *Simponi* dalam pembayaran dan penyetoran PNBPN terbukti sangat membantu Kementerian dan Lembaga dalam menjalankan tugas-tugasnya. Sebagaimana diungkapkan oleh RBA Widjonarko, SKM M. Kes, Kepala Kantor Kesehatan Tanjung Priok, Setidaknya ada 3 manfaat yang diperoleh satkernya dengan penerapan *simponi*, yaitu

- a. *Simponi* telah merubah proses bisnis pembayaran dari uang tunai menjadi *cashless* dengan penyediaan fasilitas EDC yang ditawarkan. Akibatnya, resiko memegang uang tunai (seperti kehilangan atau salah hitung) dapat berkurang sehingga perhitungan menjadi lebih akurat dan akuntabel.

- b. Dengan sistem *online* pelayanan bisa berjalan 24 jam sesuai dengan tuntutan pengguna layanan.
- c. Instansi yang bersangkutan tidak lagi direpotkan dengan penatausahaan pembayaran karena data penerimaan sudah tersedia melalui *simponi*.

Beberapa jasa pelayanan yang dilaksanakan oleh KPP Priok adalah pelayanan untuk penerbitan buku kesehatan kapal, penerbitan port health quarantine clearance, penerbitan sertifikat izin karantina, serta jasa-jasa pelayanan lainnya. Kesuksesan KKP Priok dalam mengimplementasikan *Simponi*, menjadikannya sebagai kantor percontohan untuk 49 KKP yang tersebar di seluruh Indonesia.

Maraknya pembangunan sistem pelayanan berbasis IT di berbagai Kementerian atau Lembaga, sejalan dengan perkembangan teknologi yang maju pesat. Kementerian atau lembaga berlomba-lomba untuk memberikan pelayanan terbaik kepada masyarakat, menimbulkan tantangan baru bagi *simponi* untuk dapat membangun integrasi dengan berbagai sistem pelayanan PNBPN dimaksud. Tentu saja pembangunan dan pelaksanaan integrasi harus sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang keuangan Negara yang berlaku.

Setidaknya ada 3 hal utama yang harus diperhatikan dalam membangun integrasi, sebagaimana yang disebutkan dalam regulasi peraturan bidang keuangan Negara, yaitu:

- a. Tidak boleh ada pungutan kepada masyarakat di luar aturan yang sudah diterapkan.
- b. Setoran PNBPN tidak boleh ditampung dalam rekening yang dibuat oleh kementerian atau lembaga. Tanpa seizing kementerian keuangan.
- c. Penerimaan harus disetorkan ke rekening kas Negara pada hari yang sama.

(Tim SIMPONI, DJA/Kemenkeu RI, 2014).