

# **BAB 1**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang Masalah**

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki letak yang strategis karena terletak diantara dua benua dan dua samudera. Posisi strategis Indonesia sangat menguntungkan dari segi perekonomian, Indonesia yang sebagian besar wilayahnya merupakan laut, dan terdiri dari pulau-pulau menjadi negara maritim yang mempunyai kekayaan laut yang melimpah. Indonesia yang terletak diantara dua benua dan dua samudra memungkinkan menjadi persimpangan lalu lintas dunia, baik lalu lintas udara maupun lalu lintas laut. Indonesia berada pada posisi yang strategis yaitu pada titik persilangan kegiatan perekonomian dunia. Jalur tersebut dipergunakan sebagai perdagangan internasional yaitu perdagangan negara industri yang maju dan negara berkembang.

Mengingat keadaan geografis Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dan dua per tiga wilayahnya merupakan perairan, Indonesia memungkinkan membutuhkan angkutan laut masal dalam jumlah yang cukup besar untuk pendistribusian barang dan juga mobilisasi penumpang ke wilayah lain. Sistem transportasi yang efektif dan efisien serta terpadu antar moda transportasi merupakan hal yang penting untuk menciptakan pola distribusi nasional yang handal dan dinamis. Tidak dapat dipungkiri bahwa sarana transportasi laut di negara kepulauan seperti di Indonesia telah menjadi tulang punggung utama penggerak distribusi barang dalam skala yang besar dengan menggunakan kapal laut.

Menurut Herman Budi Sasono (2012), Kapal merupakan sarana transportasi laut yang telah lama digunakan oleh manusia untuk melewati sungai, selat bahkan untuk melewati samudra yang luas. Untuk tenaga penggerak pada awalnya kapal digerakkan dengan menggunakan tenaga manusia seperti dayung dan juga menggunakan layar yang dibantu oleh tenaga angin, setelah berkembangnya teknologi manusia mulai berfikir untuk

menggunakan mesin-mesin sebagai tenaga penggeraknya seperti mesin uap, mesin diesel serta mesin bertenaga nuklir. Perkembangan kapal sendiri pada zaman modern ini sudah sangatlah pesat, berbagai jenis kapal sudah dapat diproduksi oleh perusahaan perakit kapal yang bisa membuat berbagai macam jenis kapal, seperti kapal cargo yang digunakan untuk mengangkut muatan barang seperti batu bara, pasir dan macam-macam muatan lainnya, kapal container yang digunakan untuk mengangkut petikemas, kapal tanker untuk mengangkut bahan bakar minyak dan kapal penumpang yang digunakan untuk mengangkut orang untuk berpindah ke wilayah lain dengan menggunakan transportasi laut.

Lancar tidaknya arus lalu lintas laut dalam hal pelayanan penyandaran sebuah kapal bergantung pada kualitas pengelolaan dan penyediaan pelayanan dari sebuah pelabuhan. Pelabuhan dalam aktivitasnya mempunyai peran penting dalam pertumbuhan dan perdagangan serta merupakan segmen usaha yang dapat memberikan kontribusi bagi pembangunan nasional. Hal ini membawa konsekuensi terhadap pengelolaan segmen usaha pelabuhan tersebut agar pengoperasiannya dapat dilakukan secara efektif, efisien dan profesional sehingga pelayanan pelabuhan menjadi lancar, aman dan cepat dengan biaya yang terjangkau. Pada dasarnya pelayanan yang diberikan oleh Pelabuhan adalah pelayanan terhadap kapal, muatan barang dan penumpang.

Menurut Herman Budi Sasono (2012), Beragamnya fungsi dan layanan yang disediakan pelabuhan membuat pelabuhan sering dianalogikan sebagai sebuah sistem. Sistem pelabuhan mendapat dukungan paling tidak dari tiga sub sistem pendukung utama, diantaranya : Penyelenggaraan atau *port administration* atau *port authority* dari Pemerintah atau Kementerian Perhubungan dan 16 institusi pemerintah lainnya, Pengusahaan atau *port business* yang dari perusahaan Pelabuhan Indonesia (Pelindo) dan pengguna jasa pelabuhan atau *port users* dari sektor swasta, seperti eksportir dan importir serta Perusahaan angkutan khusus Pelabuhan. Dengan demikian, bisa tidaknya pelabuhan menjalankan fungsi dan menyediakan beragam layanan

akan sangat bergantung pada sinergi dan interaksi dari ketiga sub sistem diatas.

Dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, semua kegiatan di pelabuhan sudah semakin mudah dilakukan. Yang dahulunya semua pekerjaan dilakukan serba manual lalu kini diterapkan sistem *online*, mulai dari pelayanan jasa tambat, pandu dan tunda untuk mempermudah dan memperlancar seluruh kegiatan di pelabuhan agar lebih efektif dan efisien.

Menurut Dedeh Suryani (2019) berdasarkan website [portal.inaportnet.com](http://portal.inaportnet.com), Sistem *Inaportnet* merupakan suatu sistem informasi layanan tunggal secara elektronik berbasis internet untuk mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhanan yang standar dalam melayani kapal dan barang dari seluruh instansi terkait atau pemangku kepentingan di pelabuhan. Sistem *Inaportnet* tercipta karena usulan dari Kementerian Perhubungan yang ingin menerapkan sistem layanan tunggal secara elektronik berbasis internet. Penerapan *Inaportnet* di pelabuhan bertujuan untuk meningkatkan pelayanan kapal dan barang di pelabuhan agar dapat berjalan cepat, valid dan transparan. Dalam pelaksanaannya, penerapan *Inaportnet* di Pelabuhan harus didukung oleh beberapa sistem lainnya seperti Sistem Informasi Lalu Lintas dan Angkutan Laut (SIMLALA), Sistem Kapal (Aplikasi Pendaftaran Kapal *Online*, Aplikasi Sertifikasi Pelaut) dan Sistem Informasi Kepelabuhanan serta Sistem yang ada pada Badan Usaha Pelabuhan (BUP). *Inaportnet* dapat berjalan dengan baik apabila Aplikasi *Inaportnet* dan sistem pendukungnya terintegrasi dengan baik, sehingga seluruh sistem harus dibangun dan dikembangkan secara bersinergi dengan melibatkan seluruh pemangku kepentingan.

Menurut Dedeh Suryani (2019) berdasarkan website [portal.inaportnet.com](http://portal.inaportnet.com), Sistem *Inaportnet* mulai diterapkan secara serentak di Indonesia sejak awal tahun 2016 tepatnya pada bulan Januari tahun 2016, sistem ini digunakan untuk mempermudah suatu kegiatan dalam pelayanan barang dan kapal di pelabuhan, yang meliputi pelayanan kapal masuk, kapal pindah, kapal keluar, perpanjangan tambat dan pembatalan layanan. Contoh

saja pada proses pelayanan *Clearance in* dan *Clearance out* kapal yang dahulunya menggunakan sistem manual yang banyak memakan waktu dan biaya lebih, kini dengan adanya sistem *Inaportnet* sangat membantu dalam proses pelayanan bisa lebih efektif dan efisien.

Peran dari Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) kelas II Cilacap juga ikut serta dalam menggunakan sistem *Inaportnet* sesuai dengan Peraturan Menteri No.157 Tahun 2015 untuk pelayanan kapal yang berbasis *online* dalam proses *clearance in* dan *clearance out*.

Oleh karena itu, penulis tertarik untuk mengkaji lebih dalam dan mengemukakan solusi dari permasalahan yang dibahas pada Karya Tulis Ilmiah ini. Untuk itu penulis memilih judul **“Prosedur *Clearance In* dan *Clearance Out* Dengan Menggunakan Sistem Aplikasi *Inaportnet* Terhadap Pelayanan Pengguna Jasa Oleh Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cilacap”**.

## **1.2. Rumusan Masalah**

Dalam Karya Tulis ini, penulis mengajukan rumusan masalah berdasarkan latar belakang pembahasan diatas, yaitu sebagai berikut :

1. Bagaimana prosedur *clearance in* dan *clearance out* dengan menggunakan sistem aplikasi *Inaportnet* terhadap pelayanan pengguna jasa oleh KSOP Kelas II Cilacap?
2. Apa saja dokumen yang dibutuhkan dalam proses *clearance in* dan *clearance out* terhadap pelayanan KSOP Kelas II Cilacap?
3. Apa saja kendala yang dialami KSOP Kelas II Cilacap pada saat proses pelayanan *clearance in* dan *clearance out* dengan menggunakan sistem aplikasi *Inaportnet*?

## **1.3. Tujuan dan Kegunaan Penulisan**

### **1. Tujuan Penulisan**

Tujuan dari penulisan karya tulis ini, antara lain :

- a. Untuk mengetahui prosedur *clearance in* dan *clearance out* dengan menggunakan sistem aplikasi *Inaportnet* terhadap pelayanan pengguna jasa oleh KSOP Kelas II Cilacap;
- b. Untuk mengetahui dokumen-dokumen yang dibutuhkan dalam proses *clearance in* dan *clearance out* terhadap pelayanan KSOP Kelas II Cilacap;
- c. Untuk mengetahui kendala beserta solusi yang dilakukan oleh KSOP Kelas II Cilacap pada saat proses pelayanan *clearance in* dan *clearance out* dengan menggunakan sistem aplikasi *Inaportnet*.

## 2. Kegunaan Penulisan

Untuk mendapatkan gambaran tentang pelayanan KSOP Kelas II Cilacap terhadap prosedur *clearance in* dan *clearance out* dengan menggunakan sistem aplikasi *Inaportnet*, maka penulis mengharapkan dapat membawa manfaat bagi pembaca, perusahaan tempat penulis melaksanakan Praktik Darat serta bagi penulis sendiri, sebagai berikut :

- a. Bagi Pembaca
  - 1) Supaya pembaca mendapatkan informasi dan data dari KSOP Kelas II Cilacap terhadap prosedur *clearance in* dan *clearance out* dengan menggunakan sistem aplikasi *Inaportnet* agar kedepannya dapat menginspirasi kegiatan bisnis pelabuhan lainnya demi mencapai perubahan yang positif dan bermanfaat;
  - 2) Untuk menambah wawasan bagi para taruna-taruni Program Studi Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga dan Kepelabuhan tentang prosedur *clearance in* dan *clearance out* dengan menggunakan sistem aplikasi *Inaportnet* terhadap pelayanan pengguna jasa oleh KSOP kelas II Cilacap;
  - 3) Supaya pembaca juga dapat memahami kendala dan solusi yang dialami pada saat proses pelayanan *clearance in* dan *clearance out* dengan menggunakan sistem aplikasi *Inaportnet* di KSOP kelas II Cilacap.
- b. Bagi Akademik

Dalam hal ini akademik akan memperoleh gambaran yang nyata tentang Pelayanan KSOP Kelas II Cilacap terhadap prosedur *clearance in* dan *clearance out* dengan menggunakan sistem aplikasi *Inaportnet* dan menambah referensi di akademik serta juga mendapatkan data tertulis yang lengkap mengenai perkembangan dunia pelayaran, perniagaan, kepelabuhanan serta sebagai bahan informasi yang dapat diberikan kepada Taruna atau Taruni Program Studi DIII Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga dan Kepelabuhan nantinya dan diharapkan sebagai penambah perbendaharaan pustaka di perpustakaan UNIMAR AMNI Semarang.

c. Bagi Penulis

- 1) Untuk memenuhi syarat menyelesaikan program Diploma Tiga (D3) Program Studi Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga dan Kepelabuhan UNIMAR AMNI Semarang;
- 2) Untuk menambah pengetahuan dan pengalaman sehingga bermanfaat dalam dunia kerja untuk masa depan;
- 3) Sebagai wadah untuk menuangkan ide serta gagasan tentang hal yang telah dipelajari pada saat melaksanakan Praktik darat di perusahaan masing-masing;
- 4) Dengan menulis karya ilmiah, penulis akan merasakan kepuasan intelektual, yaitu satu kepuasan yang berkaitan dengan kemampuan dalam menyajikan satu pengetahuan dan diharapkan sebagai perluasan ilmu pengetahuan bagi Taruna dan Taruni Universitas Maritim AMNI Semarang.

#### **1.4. Sistematika Penulisan**

Untuk dapat diperoleh suatu penyusunan dan pembahasan karya tulis yang sistematis, terarah pada obyek masalah yang dipilih serta tidak bertentangan satu sama lain, maka penulis memberikan gambaran secara garis besar. Penulis membagi karya tulis yang akan dibuat ini menjadi 5 (lima) bab

yang terdiri dari beberapa sub bagian. Adapun sistematika penulisannya adalah, sebagai berikut :

### **1. Bab 1 Pendahuluan.**

Berisi tentang latar belakang masalah, perumusan masalah, maksud dan tujuan penulisan serta sistematika penulisan.

### **2. BAB 2 Tinjauan Pustaka.**

Pada bab ini berisi tinjauan pustaka bagi teori-teori yang mendasari, relevan dan terkait dengan subyek permasalahan yang dihadapi dalam penyusunan karya tulis, seperti pengertian, fungsi serta peran tentang Kantor Kesyahbandaran Otoritas & Pelabuhan (KSOP), sistem aplikasi *Inaportnet*, Operasional Pelabuhan dan dokumen-dokumen yang dibutuhkan dalam proses *Clearance In* dan *Clearance Out* beserta Instansi Pemerintah yang berada dalam lingkup kepelabuhan.

### **3. BAB 3 Metode Pengumpulan Data.**

Pada bab ini akan membahas mengenai metode pengumpulan data penulis. Dalam hal ini, yang akan dibahas adalah jenis dan sumber data serta metode pengumpulan data.

### **4. BAB 4 Pembahasan**

Dalam bab ini penulis akan membahas mengenai gambaran umum dan struktur organisasi dari Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) kelas II Cilacap, prosedur *Clearance In* dan *Clearance Out* dengan sistem aplikasi *Inaportnet*, dokumen yang terkait dalam proses *clearance* kapal beserta kendala yang dialami pada saat proses pelayanan *clearance in* dan *clearance out* kapal dengan menggunakan sistem aplikasi *Inaportnet*.

### **5. BAB 5 Penutup**

Dalam bab penutup ini, penulis mengemukakan kesimpulan dan saran-saran untuk Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) kelas II Cilacap khususnya mengenai prosedur *clearance in* dan *clearance out* yang menggunakan sistem aplikasi *Inaportnet* dengan harapan dapat bermanfaat bagi perusahaan sebagai langkah untuk meningkatkan produktivitas operasional pelabuhan Tanjung Intan - Cilacap.