

Analisis Implementasi Sistem Inaportnet Terhadap Waktu Tunggu Pandu Dan Waktu Tunggu Sandar Pada PT. Orela Bahari Mandiri

Agung Agsar Prasetya¹⁾ Sitti Syamsiah²⁾ Novianty Palayukan³⁾

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Jalan Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode pos. 90172

Email: Agungagsar11@gmail.com¹⁾, Sittisyamsiah@gmail.com²⁾, Noviantypalayukan@gmail.com³⁾

ABSTRAK

Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui faktor apa saja yang menyebabkan terjadinya waktu tunggu pandu dan waktu tunggu sandar pada PT. Orela Bahari Mandiri Jakarta. Penelitian ini dilaksanakan pada tanggal 02 september 2018-02 september 2019. Sumber data yang diperoleh adalah data primer yang langsung dari tempat penelitian dengan cara observasi, wawancara langsung dengan petugas atau karyawan dan literatur-literatur yang berkaitan. Hasil penelitian menunjukkan terjadinya waktu tunggu sandar dan waktu tunggu pandu pada PT. Orela Bahari Mandiri disebabkan karena beberapa faktor antara lain, ketika sistem *Inaportnet* eror, ketika ajuan permohonan pandu dari agen pelayaran tidak terhubung dan disetujui oleh PT. Pelindo II untuk pelayanan kapal karena tidak dapat diakses data dan informasi kapal yang akan masuk area pelabuhan, adanya cuaca yang buruk dan tidak mendukung, ketersediaan kapal tunda/pandu serta kondisi dermaga yang penuh ketika kapal yang akan diganti di dermaga belum selesai melaksanakan kegiatan bongkar/muat.

Kata Kunci: *Sistem, Inaportnet, Waktu Tunggu Pandu, Waktu Tunggu Sandar*

1. PENDAHULUAN

Pelabuhan dalam aktivitasnya mempunyai peran penting dan strategis untuk 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 dan pelayanan terhadap muatan (barang dan penumpang). Pelayanan pada pelabuhan harus selalu disesuaikan dengan perkembangan zaman, setiap tahun jumlah dan ukuran kapal yang datang bertambah, penyesuaian fasilitas ini sangat membantu dalam kelancaran arus lalu lintas kapal di pelabuhan, selain memperbesar dan menambah infrastuktur.

Pelabuhan juga harus mempunyai sistem yang memiliki kemampuan dalam membuat pelayanan kapal pelabuhan dengan baik sehingga waktu yang dipakai secara efektif dan efisien. Performansi logistik Indonesia saat ini menjadi perhatian serius pemerintah dan swasta. Hal ini sering diukur dari beberapa tolok ukur secara statistik seperti *Dwelling Time*, kontribusi biaya logistik atas GDP dan *Logistic Performance Index* (LPI). Salah satu upaya yang dianggap mampu secara cepat dan murah untuk meningkatkan performansi logistik Indonesia adalah pembenahan disisi soft infrastruktur yaitu penyediaan platform IT bagi komunitas logistik untuk bertukar data dan informasi secara terintegrasi. Inilah yang juga dilakukan oleh negara-negara yang maju proses logistiknya

Penggunaan teknologi informasi di dunia industri dapat mengakumasi banyak waktu dan sumber daya. Pemanfaatannya menunjang berbagai pekerjaan yang mampu dikerjakan dengan waktu yang relatif lebih cepat dibandingkan mengerjakan secara manual. Efektivitas dan efisiensi waktu yang menjadi tujuan penggunaan teknologi informasi tersebut. Perencanaan dan perancangan proses dan perlengkapannya adalah aspek utama dalam penggunaan teknologi informasi. Selain itu, teknologi informasi juga berperan dalam mengimplementasi rancangan dan proses tertentu didalam suatu industri, melibatkan manajemen, dan operasi. Berdasarkan uraian diatas maka yang menjadi masalah dalam penelitian ini adalah Analisis Sistem *Inaportnet* terhadap waktu tunggu pandu dan waktu tunggu sandar pada PT. Orela Bahari Mandiri Jakarta.

2. KAJIAN PUSTAKA

Analisis atau analisa berasal dari kata Yunani kuno “analisis” yang berarti melepaskan. Analisis terbentuk dari dua suku kata, yaitu ana yang berarti kembali, dan lysis yang berarti melepas, jika di gabungkan maka artinya adalah melepas kembali atau menguraikan. Kata analisis ini di serap kedalam Bahasa Inggris menjadi “analysis”, yang kemudian juga di serap juga ke dalam bahasa Indonesia menjadi “analisis”. Analisis adalah sebagai kemampuan memecahkan atau menguraikan suatu materi atau informasi menjadi komponen-komponen yang lebih kecil sehingga lebih mudah dipahami. Yaitu usaha dalam mengamati sesuatu secara mendetail dengan cara menguraikan komponen pembentuknya atau menyilang sebuah komponen untuk kemudian

dikaji lebih mendalam.

Secara umum, pengertian sistem adalah suatu kesatuan, baik obyek nyata atau abstrak yang terdiri dari berbagai komponen atau unsur yang saling berkaitan, saling tergantung, saling mendukung, dan secara keseluruhan bersatu dalam satu kesatuan untuk mencapai tujuan tertentu secara efektif dan efisien. Secara etimologis, istilah “sistem” berasal dari bahasa Latin (*systema*) dan bahasa Yunani (*systema*) yang sering dipakai untuk memudahkan dalam menggambarkan interaksi di dalam suatu entitas.

Istilah “sistem” sering digunakan dalam berbagai bidang, sehingga maknanya akan berbeda-beda sesuai dengan bidang yang dibahas. Namun, secara umum kata “sistem” mengacu pada sekumpulan benda yang saling memiliki keterkaitan satu sama lainnya.

Pengguna Inaportnet adalah instansi pemerintah dan badan usaha pelabuhan serta pelaku industri logistik di Indonesia yang memanfaatkan jasa kepelabuhanan seperti; shipping lines/ agents, freight forwarder, CFS (Container Freight Station), custom brokerage/ ppjk, importir dan eksportir, depo container, warehouse, dan inland transportation.

Dengan ciri diatas maka Inaportnet akan memberikan manfaat bagi komunitas logistik, antara lain sebagai berikut:

- 1) *Single submission*.
- 2) Layanan online terintegrasi dan tersentralisasi.
- 3) Percepatan proses secara keseluruhan.
- 4) Transparansi.
- 5) Menyederhanakan proses bisnis.
- 6) Menurunkan *dwell time*.
- 7) Memenuhi *standard global*.
- 8) Kemampuan *tracing* dan *tracking*.
- 9) Minimalisasi kesalahan pemasukan data dan dokumen.

Inaportnet dikembangkan secara bertahap baik dari jangkauan maupun jenis layanannya. Pada tahun 2013, Layanan dimulai dari pelabuhan Tanjung Priok dengan layanan meliputi: layanan izin kapal, layanan pengeluaran dan penerimaan container, layanan manifest domestik dan pembayarana secara elektronik.

Dalam rangka penyempurnaan pelayanan melalui Portal INSW, telah dilakukan penambahan fasilitas antara lain (i) tracking & tracing document PIB di

KPU DJBC (Kantor Pelayanan Utama Direktorat Jendral Bea dan Cukai). Fasilitas ini dimaksudkan untuk memonitor setiap tahapan proses dalam penanganan PIB secara live dan transparan, (ii) tracking & tracing document Perijinan di semua GA untuk memonitor penyelesaian proses pemberian perijinan impor di setiap GA, (iii) browsing & searching Lartas Impor untuk mencari dan melihat secara rinci konten aturan Larangan-Pembatasan (LarTas) yang terbaru (status terakhir), serta (iv) browsing data RKSP dan Inward-Manifest, untuk melihat data manifes dari setiap party barang impor yang akan diselesaikan.

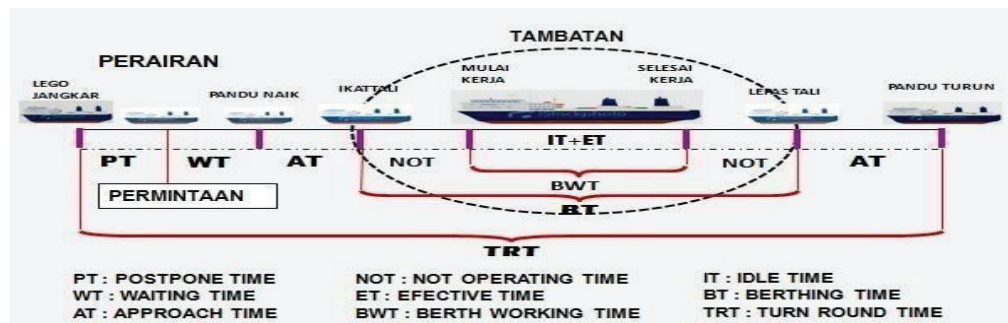
Menurut (ID Buklet Inaportnet: 2013) Inaportnet adalah portal elektronis yang terbuka guna memfasilitasi pertukaran terbuka dan netral guna memfasilitasi pertukaran data dan informasi layanan kepelabuhanan secara tepat, aman, netral, dan mudah yang terintegrasi dengan instansi pemerintah terkait, badan usaha pelabuhan, dan pelaku industri logistik untuk meningkatkan daya saing komunitas logistik Indonesia. pengguna Inaportnet adalah instansi pemerintah dan badan usaha pelabuhan serta pelaku industri logistik di Indonesia yang memanfaatkan jasa kepelabuhanan seperti; shipping lines/ agents, freight forwarder, cfs (container freight station), custom brokerage/ ppjk (Perusahaan Pelayanan Jasa Kepelabuhanan), importir dan eksportir, depo container, warehouse, dan inland transportation.

Inaportnet merupakan informasi layanan tunggal secara elektronik berbasis internet untuk mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhanan yang terstandar dalam melayani kapal dan barang dari seluruh instansi atau pemangku kepentingan dipelabuhan.

Waktu tunggu kapal/*Waiting Time* (WT) adalah waktu tunggu yang dikeluarkan oleh Kapal untuk menjalani proses kegiatan di dalam area perairan Pelabuhan, bertujuan untuk mendapatkan pelayanan sandar di Pelabuhan atau Dermaga pada saat dermaga *clear*, guna melakukan kegiatan bongkar dan muat barang di suatu Pelabuhan. Misalnya, Kapal yang tengah mengantri di perairan Lampu I mengajukan permohonan sandar kepada PT. Pelindo II Tanjung Priok Jakarta pada pukul 10.30 WIB. Kemudian petugas pandu tersebut datang menjemput Kapal pada pukul 11.30 WIB maka *Waiting Time* / waktu tungguanya selama 1 jam. Jadi keterlambatan selama 1 jam itu dapat dikatakan sebagai waktu terbuang (nonproduktif) yang harus di emban oleh

pihak Kapal, pihak pengusaha pelayaran atau pengirim barang (*Shipper*) yang telah menggunakan jasa fasilitas Pelabuhan, yang disebabkan oleh faktor – faktor tertentu di Pelabuhan.

Gambar 1.1 Identifikasi Aktivitas di Pelabuhan



Sumber : Inventarisasi dan Sebaran Emisi Aktivitas Pelabuhan dengan

Aermod View

Untuk mengajukan layanan kedatangan kapal dan operasi bongkar muat, dalam waktu paling lambat 1x24 jam AP terlebih dahulu harus mengajukan penunjukan keagenan untuk di verifikasi oleh Penyelenggara Pelabuhan sehingga status layanan keagenan tadi berubah status buat warta kapal, di lanjutkan AP (Agen Pelayaran) melengkapi data pada warta kapal tersebut untuk selanjutnya warta dikirimkan ke Penyelenggara Pelabuhan dalam bentuk PKK (Pemberitahuan Kedatangan Kapal) ke Syahbandar dalam bentuk SPM (Surat Persetujuan Kapal Masuk)/*Clearance In*. Perlu diingat, apabila waktu pelayaran kurang dari 1x24 jam, PKK dan SPM diajukan pada saat kapal akan meninggalkan pelabuhan, asal menuju pelabuhan

3. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan adalah jenis penelitian deskriptif kualitatif, adalah data yang diperoleh berupa informasi-informasi sekitar pembahasan baik secara lisan maupun tulisan. Penelitian dilakukan di PT. Orela Bahari Mandiri Jakarta, Jakarta Indonesia mulai dari 02 September 2018 sampai 02 September 2019.

Teknik pengumpulan data yang dilakukan untuk dapat memberikan informasi yang sesuai dengan yang diperlukan agar dapat menjelaskan dan

memecahkan masalah yang diteliti adalah dengan: Metode Wawancara, Studi Pustaka Studi pustaka dan Observasi.

4. HASIL PENELITIAN

Deskripsi Umum Antrian Kapal di Pelabuhan Secara umum antrian disebabkan oleh kebutuhan konsumen untuk dilayani melebihi kemampuan fasilitas pelayanan, sehingga konsumen yang datang tidak dapat langsung mendapatkan pelayanan. Arus kapal disetiap pelabuhan berbeda-beda. Demi lancarnya arus lalu lintas kapal di sebuah pelabuhan, khususnya Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya (Pelindo III) terdapat pelayanan yang diberikan oleh pelabuhan, yaitu Pelayanan Kapal. Pelayanan Kapal terdapat 2 jasa yaitu jasa pemanduan dan jasa penambatan. Jasa pemanduan adalah salah satu jasa kepelabuhanan yang memiliki peranan vital yang sangat berpengaruh dalam aktifitas kapal di pelabuhan untuk Ketepatan waktu untuk dapat bersandar di dermaga, merupakan penilaian kinerja pelayanan pemanduan kapal, karena mempengaruhi waktu tunggu yang berdampak pada biaya (cost) yang selama ini merugikan dunia usaha dan konsumen.

Jasa Pemanduan adalah jasa kegiatan pemanduan yang dilaksanakan oleh petugas Pandu dalam membantu Nahkoda agar olah gerak kapal memasuki area pelabuhan untuk mendapatkan pelayanan sandar di dermaga atau berlabuh di alur pelabuhan agar dapat terlaksana dengan aman, tertib dan lancar. Petugas Pandu adalah pelaut nautis yang telah memenuhi persyaratan yang telah ditetapkan oleh pemerintah untuk melaksanakan tugas pemanduan. Dalam menunjang kegiatan pemanduan, petugas pandu juga dibekali dengan Sarana Bantu Pemanduan dan Prasarana Pemanduan.

Meski dalam pelayanan pandu untuk membantu olah gerak kapal agar terlaksana dengan aman, tertib dan lancar untuk dapat sandar di dermaga selalu ada keterlambatan pandu untuk menjemput/melayani kapal untuk memasuki area pelabuhan untuk mendapatkan pelayanan sandar. Dari keterlambatan/pelayanan pandu terhadap kapal yang membuat waktu tunggu kapal untuk memasuki area pelabuhan untuk mendapatkan pelayanan sandar di dermaga maupun waktu tunggu pandu untuk memandu keluar area pelabuhan ketika telah selesai melaksanakan kegiatan bongkar muat di dermaga, terdapat faktor-faktor yang mempengaruhi keterlambatan

tersebut,adapaun faktor-faktor yang mempengaruhi waktu tunggu pandu dan waktu tunggu sandar.

- 1) Faktor yang mempengaruhi waktu tunggu pandu terbagi atas dua, yaitu:

- a) Faktor Internal:

Adalah menggunakan *Inaportnet* adalah ketika sistem eror, ketika ajuan permohonan pandu oleh agen pelayaran tidak terhubung dan disetujui oleh pelindo II untuk pelayanan kapal karena tidak dapat diakses data dan informasi kapal yang akan masuk area pelabuhan untuk mendapatkan pelayanan pandu untuk masuk dan keluar area pelabuhan.

- b) Faktor Eksternal

Cuaca,Kapal-Kapal besar untuk pelayaran dilaut umumnya telah dirancang tahan angin, gelombang dan badai. Namun demikian tidak kecil kemungkinan ada keadaan ekstrim yang melampaui batas toleransi dan batas ketahanan yang digunakan. Faktor cuaca yang tidak menentu sangat memepengaruhi perjalanan kapal, keterlambatan pandu menjemput kapal untuk memasuki area pelabuhan banyak yang disebabkan oleh cuaca buruk, hempasan ombak dan gelombang tinggi serta angin yang cukup kencang membuat kapal dan petugas pandu pun harus menunggu angin dan gelombangnya meredah untuk dapat memasuki area pelabuhan untuk mendapatkan pelayanan sandar.

- 1) Ketersediaan kapal tunda/pandu Belum adanya cadangan kapal tunda/pandu apabila terjadi kerusakan atau perawatan berkala, sehingga kapal-kapal yang membutuhkan pelayanan pemanduan harus menunggu kapal tunda/pandu untuk waktu yang cukup lama.
- 2) Ketersediaan fasilitas untuk petugas pandu, Fasilitas yang belum tersedia untuk kegiatan operasional pelaksanaan pemanduan kapal,kendaraan petugas pandu untuk kegiatan operasional yang belum terpenuhi dan kelayakan tempat tinggal bagi petugas pandu, sehingga hanya ditempatkan di Stas' Pandu.

2) Faktor yang mempengaruhi waktu tunggu sandar kapal

a) Faktor Internal:

Perkiraan waktu bongkar/Muat yang tidak sesuai waktu yang tertera pada PPKB (Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang) yang di ajukan ke PPSA Pelindo, dan di Otoritas Pelabuhan pada saat *meeting* tambatan. Perkiraan waktu bongkar/muat Yang tidak sesuai membuat kapal yang sedang berlabuh untuk menunggu proses sandar harus menunggu hingga kapal yang berada di dermaga selesai melaksanakan kegiatan bongkar/muat.

b) Faktor Eksternal

1) Faktor cuaca,

Diakibatkan karena cuaca buruk yang dapat mempengaruhi pemuatan, dapat dihentikan karena muatan yang rusak ketika kena air/dalam keadaan basah.

2) Melihat kondisi dermaga, ketika kapal yang mau diganti di dermaga belum selesai melaksanakan bongkar/muat, yang membuat kapal harus masuk area pelabuhan untuk berlabuh menunggu hingga kapal yang mau diganti di dermaga selesai melaksanakan kegiatan bongkar/muat.

3) Faktor kesehatan penglihatan Nakhoda, ketika kapal yang mau olah gerak untuk mendapatkan pelayanan sandar di dermaga pada saat dini hari, karena faktor kesehatan penglihatan,

Nakhoda memilih untuk melakukan olah gerak untuk sandar di siang hari tempati oleh kapal-kapal tersebut untuk melaksanakan aktivitas bongkar muat. Hal ini disebabkan kapasitas dermaga pelabuhan hanya mampu menampung 3 kapal untuk satu kali sandar, dan juga disebabkan karena cuaca pada saat melaksanakan bongkar/muat yang membuat kegiatan bongkar muat harus dihentikan karena muatan yang rusak ketika terkena hujan, biasa terjadi untuk muatan curah, itu membuat antiran kapal menjadi lama dan tidak sesuai waktu yang telah ditetapkan. Jadi kapal yang akan sandar selanjutnya harus menunggu di kolam pelabuhan/berlabuh sampai dermaga yang telah ditetapkan kapal tersebut untuk sandar kosong ' i kapal yang sebelumnya melakukan

kegiatan bongkar muat. Demikianlah kegiatan agen dalam melaksanakan kegiatan penyandaran dan permasalahan kapal masuk pelabuhan untuk melakukan kegiatan penyandaran kapal Di Pelabuhan Tanjung Priok (Jakarta) oleh PT. Orela Bahari Mandiri.

5. PENUTUP

a. Simpulan

- 1) Proses Clearance in/out kapal PT. Orela Bahari Mandiri Jakarta yang menerapkan system inaportnet merupakan kegiatan yang ditangani oleh bagian operasional perusahaan yaitu Boarding Agent selaku petugas lapangan, mulai sebelum kapal tiba di pelabuhan sampai dengan kapal akan meninggalkan pelabuhan. Dalam melaksanakan Clearance kapal, berhubungan langsung dengan instansi-instansi terkait di pelabuhan seperti: Otoritas Pelabuhan, Syahbandar, PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia, Bea Cukai, Kantor Kesehatan Pelabuhan, Karantina dan Imigrasi.
- 2) Secara teknis kendala-kendala dalam proses Clearance antara lain: Kurangnya koordinasi antara semua lini yang kurang baik menyebabkan keterlambatan proses Clearance menjadi terlambat, ukuran file yang bias diupload tidak bias lebih dari 1MB menyebabkan penguploadan menjadi terlambat, dokumen-dokumen kapal yang mati saat sedang dalam perjalanan juga dapat menyebabkan keterlambatan proses Clearance.

b. Saran

- 1) Meningkatkan disiplin waktu dan komunikasi akurat dengan sesama karyawan, pihak kapal, dan instansi terkait untuk kelancaran kegiatan Clearance kapal.
- 2) Mengenai keterlambatan / ketidaklancaran Clearance kapal, antara lain, Keprofesionalan petugas dapat ditingkatkan lagi misalnya pada saat koordinasi antar lini yang terkait, Perlunya perbaikan sistem agar file yang berukuran besar bisa ter- upload tanpa harus dikecilkan terlebih dahulu, Pihak perusahaan pemilik kapal / agen dari pelabuhan asal segera mengkoordinir bila ada dokumen yang expired.

6. DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Arikunto. (2012). *Metodologi Penelitian*. Edisi Pertama. Penerbit Andi Offset. Yogyakarta.
- [2]. Biro Komunikasi dan Informasi Publik. (Rabu, 04 November 2015). Inaportnet, Sistem Informasi Standar Pelayanan Kapal dan Barang (Online). (<http://dephub.go.id/post/read/inaportnet,-sistem-informasi-standar-pelayanan-kapal-dan-barang> Diakses pada tanggal 1 November 2019).
- [3]. Definisi, Unsur-Unsur, dan Jenis-Jenis Sistem (Online). (<https://www.maxmanroe.com/vid/manajemen/pengertian-sistem.html> Diakses pada tanggal 4 November 2019).
- [4]. Dunia Maritime. (26 Februari 2017). Bagaimana Tata Cara Pelayanan Sistem Inaportnet (Online). (<https://sea-and-port.blogspot.com/2017/02/bagaimana-tata-carapelayanan-sistem.html>. Diakses pada tanggal 1 November 2019).
- [5]. Huboyo, H. S., Andarani., P., & Mochtar Hadiwidodo, M (2018). Inventarisasi dan Sebaran Emisi Aktivitas Pelabuhan dengan Aermod View. Vol. 15, No. 1.
- [6]. Indrajit, Eko. (2012). *Teknologi Informasi*. Edisi Pertama. Penerbit Salemba Empat. Yogyakarta.
- [7]. M. A. Ardyana, (2015). Pengaruh Kualitas Pelayanan Kapal Terhadap Kepuasan Pengguna Jasa PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak (Studi pada Jasa Pemanduan Kapal).
- [8]. Peraturan Menteri perhubungan Republik Indonesia No. PM 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal.
- [9]. Kurniawan, T., Syamsiah, S., Alfiani, D., (2013) *Proses Clearance In and Out Kapal Milik PT. Soechi Line di Pelabuhan Tanjung Priok*. Venus, 1(2), 84-95.