

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**SKRIPSI**

**PERAN SISTEM *INAPORTNET* DI KANTOR  
KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN  
KELAS II CIREBON**

Oleh :

**HAFIZ AZRIAL PRAYOGA**

**NRP. 463200711**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV**

**JAKARTA**

**2024**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**SKRIPSI  
PERAN SISTEM *INAPORTNET* DI KANTOR  
KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN  
KELAS II CIREBON**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan  
Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV**

**Oleh :**

**HAFIZ AZRIAL PRAYOGA**

**NRP. 463200711**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV**

**JAKARTA**

**2024**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI**

**Nama** : HAFIZ AZRIAL PRAYOGA  
**NRP** : 463200711  
**Program Pendidikan** : DIPLOMA IV  
**Program Studi** : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN  
KEPELABUHANAN  
**Judul** : PERAN SISTEM *INAPORTNET* DI KANTOR  
KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS  
PELABUHAN KELAS II CIREBON

**Pembimbing Utama**

**Jakarta, 2 Agustus 2024  
Pembimbing Pendamping**

**Roma Dormawaty M. S.Si.T., M.M**  
Penata Tk. 1 (III/d)  
NIP. 19790413 200212 2 001

**Ronald Simanjuntak, M.T**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19750616 200604 1 001

**Mengetahui,  
Ketua Jurusan KALK**

**Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T., M. M.Tr.**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19831227 200812 2 002

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI**

**Nama** : HAFIZ AZRIAL PRAYOGA  
**NRP** : 463200711  
**Program Pendidikan** : DIPLOMA IV  
**Program Studi** : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN  
KEPELABUHANAN  
**Judul** : PERAN SISTEM *INAPORTNET* DI KANTOR  
KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS  
PELABUHAN KELAS II CIREBON

**Ketua Penguji**

**Penguji I**

**Penguji II**

**Ir. Junaidi, M.M.**  
Pembina (IV/b)  
NIP. 19630814 199403 1 002

**Edy Kurniawan, S.T.,M.M.**  
Penata (III/c)  
NIP. 19800415 200003 1 002

**Roma Dormawaty M. S.Si.T.,M.M.**  
Penata Tk. 1 (III/d)  
NIP. 19790413 200212 2 001

Mengetahui,  
Ketua Jurusan KALK

**Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T., M. M.Tr.**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19831227 200812 2 002

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur Penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas karunia, kuasa dan kehendak-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini yang merupakan suatu kewajiban bagi setiap taruna dan taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta sesuai dengan yang ditetapkan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta sebagai salah satu syarat kelulusan program D-IV tahun ajaran 2024.

Penyusunan skripsi ini didasarkan atas pengalaman yang Penulis dapatkan selama menjalani praktek darat di Instansi Pemerintah, serta semua pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat pendidikan dengan melalui literatur - literatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang Penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang Penulis pilih adalah: **“PERAN SISTEM INAPORTNET DI KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS II CIREBON”**

Dalam penyusunan skripsi ini, banyak yang sangat membantu Penulis dalam berbagai hal. Oleh karena itu, pada kesempatan ini Penulis sampaikan rasa terimakasih dan penghargaan yang sedalam-dalamnya kepada :

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar., selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T., M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. Bapak Titis Ari Wibowo, S.Si.T., M.M.Tr, selaku Sekretaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
4. Ibu Roma Dormawaty, S.Si.T., M. M., selaku Dosen Pembimbing I yang telah memberikan waktu untuk membimbing materi skripsi ini.
5. Bapak Ronald Simanjuntak, M. T., selaku Dosen Pembimbing II yang telah memberikan waktu untuk membimbing proses penulisan skripsi ini.
6. Seluruh civitas akademik, staff dan dosen pengajar jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta
7. Kedua orang tua penulis, Bapak Aryanto dan Ibu Neneng Widyawati yang telah membesarkan dan mendidik dengan penuh cinta kasih, dan selalu menjadi penyemangat serta inspirasi penulis, adik saya Sheyqa dan Arkan yang selalu memotivasi penulis untuk dapat menyelesaikan Pendidikan dan Skripsi ini tepat pada waktunya dan menjadi pendengar yang baik.

8. Kepada nenek saya Kartini yang selalu mendoakan saya dalam setiap langkah saya
9. Kepada Suryani Fauziah yang selalu berada di samping saya sepanjang perjalanan menyelesaikan skripsi ini. Dukungan tanpa henti, support dan pengertian yang diberikan yang telah menjadi sumber kekuatan yang luar biasa bagi penulis. Kehadiranmu, Baik dalam suka maupun duka, menjadi motivasi terbesar dalam setiap langkah penelitian ini.
10. Taruna/i angkatan 63 Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta, terima kasih atas suka dukanya serta kenang – kenangan selama ini yang tak akan terlupakan.
11. Seluruh penghuni dormitory I, khususnya penghuni I 206 terimakasih atas segala bantuan, motivasi, kebersamaan dan cerita indahnya.
12. Kepada seluruh karyawan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cirebon , terutama Senior Noval Gimnastiyar, Dimas Saputra, Dimas Wira, dan Dewi Angkatan LXI.
13. Semua pihak yang telah banyak membantu baik secara langsung maupun tidak langsung, yang tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu.

Terlepas dari semua itu, penulis menyadari sepenuhnya bahwa ada kekurangan baik dari segi susunan kalimat maupun tata bahasanya, serta pembahasan materi akibat keterbatasan penulis dalam menguasai materi. Oleh karena itu dengan penuh kerendahan hati Penulis menerima saran dan kritik yang bersifat membangun dan berguna dalam kesempurnaan skripsi ini.

Semoga skripsi ini dapat menambah wawasan pengetahuan dan menjadi sumbangsih bagi siapapun terhadap kemajuan dunia maritime di masa yang akan datang.

Jakarta, 2 Agustus 2024

Penulis,

**Hafiz Azrial Pravoga**

**NRP. 463200711**

# DAFTAR ISI

<b>SAMPUL DALAM.....</b>	<b>I</b>
<b>TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI.....</b>	<b>II</b>
<b>TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI.....</b>	<b>III</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>IV</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>VI</b>
<b>BAB VIII PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. LATAR BELAKANG .....	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH .....	2
C. BATASAN MASALAH.....	2
D. RUMUSAN MASALAH.....	3
E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN .....	3
F. SISTEMATIKA PENULISAN .....	4
<b>BAB II LANDASAN TEORI .....</b>	<b>6</b>
A. PENGERTIAN/DEFINISI OPERASIONAL .....	6
B. TEORI.....	6
C. KERANGKA PEMIKIRAN .....	17
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>19</b>
A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN .....	19
B. METODE PENDEKATAN .....	19
C. SUMBER DATA .....	20
D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA .....	20
E. POPULASI DAN SAMPEL.....	21
F. TEKNIK ANALISA .....	22
<b>BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>23</b>
A. DESKRIPSI DATA .....	23
B. ANALISIS DATA .....	32
C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH .....	35
D. EVALUASI TERHADAP PEMECAHAN MASALAH .....	36
E. PEMECAHAN MASALAH .....	38

<b>BAB V KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>39</b>
A. KESIMPULAN.....	40
B. SARAN .....	40
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>41</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>43</b>

## DAFTAR TABEL

<b>Tabel 4.1</b>	Data Pegawai KSOP Kelas II Cirebon 2023 .....	27
<b>Tabel 4.2</b>	Data Pegawai KSOP Kelas II Cirebon seksi LALA Bagian Inaportnet.....	27
<b>Tabel 4.3</b>	Data perusahaan yang menggunakan pelayanan KSOP Kelas II Cirebon 2023 .....	30
<b>Tabel 4.4</b>	Hasil wawancara dengan pegawai di seksi LALA .....	32

## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar 4.1</b> Struktur Organisasi KSOP Kelas II Cirebon .....	24
<b>Gambar 4.2</b> Error pada sistem inaportnet .....	28
<b>Gambar 4.3</b> Kecepatan internet di KSOP Kelas II Cirebon .....	30
<b>Gambar 4.4</b> Pelayanan KSOP Kelas II Cirebon .....	31

## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1** Struktur Organisasi KSOP Kelas II Cirebon
- Lampiran 2** Surat Persetujuan Berlayar
- Lampiran 3** Pengesahan awak kapal
- Lampiran 4** Laporan Kedatangan /Keberangkatan Kapal
- Lampiran 5** Karantina Kesehatann
- Lampiran 6** Pengesahan Awak Kapal
- Lampiran 7** Cargo Manifest
- Lampiran 8** Kecepatan internet di KSOP Kelas II Cirebon
- Lampiran 9** Wawancara 1
- Lampiran 10** Wawancara 2
- Lampiran 11** Wawancara 3

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. LATAR BELAKANG

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 bongkar muat barang. Pelabuhan merupakan terminal bagi angkutan laut yang mempunyai fungsi untuk menaikkan dan menurunkan penumpang atau bongkar muat. Pelabuhan Cirebon merupakan salah satu divisi dari PT. Pelabuhan Indonesia yang terletak di Jawa Barat Indonesia. Pelabuhan Cirebon adalah pusat ekonomi Jawa Barat dan merupakan sebuah Pelabuhan alternatif selain Pelabuhan Tanjung Priok, khususnya terutama untuk perdagangan antar pulau. oleh karena itu peran Pelabuhan Cirebon menjadi cukup penting dan mendorong pertumbuhan ekonomi khususnya di Provinsi Jawa Barat. dalam usaha mewujudkan keadaan tersebut, pemerintah melalui instansi yakni di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cirebon mempunyai peran penting untuk Pengawasan, Penegakan hukum di bidang Keselamatan dan Keamanan Pelayaran. Dan melayani kegiatan pelayanan bongkar dan muat dalam sistem Inaportnet itu penting karena fungsinya yang berhubungan langsung dengan keselamatan, kelancaran dan keamanan pelayaran. *Inaportnet* merupakan sistem layanan tunggal secara elektronik berbasis Internet/web untuk mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhanan yang standar dalam melayani kapal dan barang secara fisik dan seluruh instansi dan pemangku kepentingan terkait pelabuhan (Permenhub No. 8 Tahun 2022). Penggunaan *Inaportnet* di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cirebon pada tahun 2019 dan sampai sekarang. Penggunaan *Inaportnet* untuk pelayanan kapal yang meliputi kapal masuk, kapal keluar, perpanjangan tambat dan

pembatalan pelayanan. Dari hasil pengamatan di lapangan ditemui beberapa kendala yang ada yang ada di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cirebon seperti kurang optimalnya pelayanan *Inaportnet* dan terbatasnya pegawai di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cirebon yang kompeten untuk mengoperasikan *Inaportnet* sehingga harus ada nya pelatihan pengoperasian *Inaportnet* agar dapat mencakup semua aspek penting yang ada di *Inaportnet* serta jaringan yang tidak stabil yang mengakibatkan terhambatnya proses *clearance in and out* yang menyebabkan keterlambatan dalam mengakses data yang diperlukan untuk proses *clearance in and out*. Dalam meningkatkan sistem operasional pelayanan di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cirebon, maka faktor pendukung seperti sumber daya manusia perlu mendapat perhatian dalam pembinaannya, sehingga perannya dalam kegiatan tersebut akan memberi hasil yang maksimal. Berdasarkan uraian di atas, penulis merasa tertarik untuk menulis penelitian dengan judul:

**“PERAN SISTEM INAPORTNET DI KANTOR KESYAHBANDARAN  
DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS II CIREBON”**

**B. IDENTIFIKASI MASALAH**

Menurut latar belakang tersebut, penulis menyusun identifikasi masalah sebagai berikut:

1. Kurang optimalnya SDM di KSOP Kelas II Cirebon dalam pelayanan sistem *Inaportnet*.
2. Sering terjadinya kendala pada saat pelayanan pengurusan proses *clearance in and out* di KSOP Kelas II Cirebon.
3. Sering terjadi gangguan internet di KSOP Kelas II Cirebon yang menghambat efisiensi kerja dan komunikasi.

**C. BATASAN MASALAH**

Adapun maksud dari batasan masalah yaitu memberikan pemahaman dari penelitian tersebut agar lebih jelas dan terarah, maka penulisan membatasi pembatasan masalah pada :

1. Kurang optimalnya SDM di KSOP Kelas II Cirebon dalam pelayanan sistem *Inaportnet*.
2. Kendala yang sering terjadi pada saat pengurusan proses *clearance in and out* di KSOP Kelas II Cirebon.

#### **D. RUMUSAN MASALAH**

Berdasarkan batasan masalah tersebut diatas, maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan pelayanan *inaportnet* di KSOP Kelas II Cirebon?
2. Apa saja penyebab terjadinya kendala pada saat pengurusan proses *clearance in and out* di KSOP Kelas II Cirebon?

#### **E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

##### **1. Tujuan Penelitian**

Sesuai dengan masalah yang telah dijelaskan, penelitian ini mempunyai tujuan, yaitu untuk :

- a. Mengetahui penyebab kurang optimalnya pelayanan *inaportnet* di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cirebon.
- b. Mengetahui kendala yang dihadapi saat pengurusan *clearance in and out* di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cirebon.
- c. Mendapatkan ijazah Diploma IV jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.

##### **2. Manfaat Penelitian**

- a. Secara Teoritis

Sebagai referensi pada penelitian penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan pelayanan kapal dan barang yang meliputi kapal masuk dan kapal keluar menggunakan sistem *Inaportnet*.

- b. Secara Praktis

###### 1) Bagi Peneliti

Penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan serta wawasan dalam memahami lebih dalam tentang sumber daya manusia, terutama permasalahan

yang ada pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cirebon sebagai salah satu syarat yang ditetapkan untuk kelulusan pada program Diploma IV Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

2) Bagi Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran

Menambahkan wawasan dan pengetahuan serta memahami tentang peran Sistem Inaportnet di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cirebon.

## **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

Untuk mempermudah pembahasan dan pemahaman isi materi yang akan dibahas, penulis mencoba membuat sistematika penulisan yang akan disajikan yaitu dalam bab yang satu dengan bab yang lainnya memiliki keterkaitan atau saling berhubungan. Sesuai dengan isi materi pokok pembahasan yang akan dibahas, adapun tindakan dari bab ssebagai berikut :

### **BAB I PENDAHULUAN**

Bab pendahuluan menguraikan latar belakang masalah, identifikasi masalah, Batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian serta sistematika penulisan.

### **BAB II LANDASAN TEORI**

Bab ini digemukakan tinjauan Pustaka mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan, pengertian dari hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan serta kerangka pemikiran yang mengemukakan jawaban sementara atau kesimpulan sementara yang diperoleh penulis mengenai pokok permasalahan yang diteliti.

### **BAB III METODE PENELITIAN**

Bab ini membahas mengenai metode – metode yang digunakan oleh penulis dalam hal penulisan skripsi ini. Bab ini terdiri dari waktu dan

tempat penelitian, metode pendekatan serta Teknik pengumpulan data yang mengungkapkan cara apa saja yang dilakukan untuk mengumpulkan data, subjek penelitian yang merupakan informasi tentang subjek yang menjadi focus penelitian, serta Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian.

#### **BAB IV ANALISA DAN PEMBAHASAN**

Pada bab ini membahas mengenai pokok permasalahan dan pembahasan dari penelitian itu sendiri, objek penelitian berisi gambaran umum, hasil observasi di Kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan kelas II Cirebon.

#### **BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**

Dalam bab ini penulis memaparkan kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan masalah penelitian. Dan juga berisi saran yang merupakan pernyataan singkat berdasarkan hasil pembahasan sehubungan dengan masalah penelitian yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. PENGERTIAN/DEFINISI OPERASIONAL**

Pengertian dan definisi operasional yang dituliskan dalam skripsi ini adalah pengertian definisi yang diambil dari berbagai teori, buku referensi, hukum dan kajian terdahulu yang berkaitan dengan masalah yang diteliti, untuk memudahkan pemahaman konsep yang digunakan penulis dalam skripsi.

##### **1. Pengertian Sistem**

Pengertian sistem menurut (Tukino,2018) sistem dapat dikatan sebagai sebuah rangkaian jaringan kerja dari berbagai elemen - elemen yang saling berhubungan guna untuk mencapai tujuan tertentu.

##### **2. Pengertian *Inaportnet***

Menurut Abdy Kurniawan (2018) Inaportnet adalah portal elektronis yang terbuka dan netral guna memfasilitasi pertukaran data dan informasi layanan kepelabuhanan secara cepat, aman, netral dan mudah yang terintegrasi dengan instansi pemerintah terkait, badan usaha pelabuhan dan pelaku industri Pelayaran.

#### **B. TEORI**

##### **1. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan**

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor. PM 36 Tahun 2012 tentang organisasi dan tata kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan. Kantor Kesyahbandaraan dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) adalah Unit Pelaksanaan Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan memiliki tanggung jawab Untuk mengawasi dan menegakkan hukum untuk keselamatan dan keamanan kapal di Pelabuhan, koordinasi kegiatan Pemerintah dipelabuhan serta pengaturan pada pelabuhan yang secara komersial.

## 2. Pengertian Pelabuhan

Menurut Triatmodjo (2010 : 3) Pelabuhan (port) adalah daerah perairan yang terlindungi terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, kran-kran (crane) untuk bongkar muat barang, gudang laut (transito) dan tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang di mana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pelanggan, terminal ini dilengkapi dengan jalan kereta api dan/atau jalan raya.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 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. Jadi pengertian Pelabuhan adalah suatu lingkungan kerja yang terdiri dari area daratan dan perairan yang dilengkapi dengan fasilitas untuk berlabuh dan bertambat kapal guna terselenggaranya bongkar muat barang serta naik turunnya penumpang dari satu moda transportasi laut ke moda transportasi lainnya atau sebaliknya.

Pada Pasal 1 Ayat 14 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan berlayar, serta tempat perpindahan intra dan atau antar moda. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN), pelabuhan dikelompokkan menjadi 4 hierarki yaitu pelabuhan utama, pelabuhan pengumpul, pelabuhan pengumpan regional, dan pelabuhan pengumpan lokal.

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 dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar

provinsi. 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/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi. Pelabuhan pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi.

### **3. Pelabuhan Cirebon**

Pelabuhan Cirebon merupakan salah satu divisi dari PT. Pelabuhan Indonesia yang terletak di Jawa Barat Indonesia. Pelabuhan Cirebon adalah pusat ekonomi Jawa Barat dan merupakan sebuah Pelabuhan alternatif selain Pelabuhan Tanjung Priok, khususnya terutama untuk perdagangan antar pulau.

Pada tahun 1890, Pelabuhan Cirebon di kekuasaan kolonial Belanda diperluas dengan dibangunnya dermaga dan gudang pelabuhan kota Cirebon yang didirikan pada tahun 1865. Pelabuhan Cirebon merupakan bagian dari struktur administrasi Pelabuhan Semarang pada tahun 1927, dan telah menjadi bagian dari Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta sejak 1957. Pelabuhan Cirebon terletak pada di persimpangan utama pantai utara Jawa Barat, pada garis lintang  $6^{\circ} 42' 54''$  selatan dan bujur  $103^{\circ} 34' 9''$  timur, kurang lebih 250 km atau 130 dari Jakarta. Perjalanan darat ke pelabuhan Cirebon cukup mudah di akses dari Bandung, Jawa Barat, atau Jakarta, kemudahan ini memudahkan pengangkutan barang secara efisien ke Pelabuhan Cirebon.

#### **a. Peran Pelabuhan**

Salah satu faktor yang mempengaruhi bagaimana kegiatan komersial dilakukan adalah pelabuhan. Pertumbuhan perdagangan akan dibantu oleh pelabuhan-pelabuhan yang dikelola secara efektif dan benar. Pelabuhan memiliki dampak signifikan terhadap seberapa cepat ekonomi lokal yang akan berkembang dengan sendirinya dan pelabuhan menjadi salah satu unsur penentu kemajuan perdagangan, dari sinilah pelabuhan sangat berperan penting bagi perekonomian daerah.

## **b. Fungsi Pelabuhan**

- 1) *Gateway* adalah gerbang atau pintu masuk keluarnya kapal.
- 2) Pelabuhan sebagai tempat atau sarana pengangkutan barang dengan menggunakan alat transportasi darat, laut dan udara.

## **4. Sistem**

Menurut L. James Havery 2010, Sistem adalah prosedur logis dan rasional untuk merancang suatu rangkaian komponen yang berhubungan satu dengan yang lainnya dengan maksud untuk berfungsi sebagai suatu kesatuan dalam usaha mencapai suatu tujuan yang telah ditentukan. Meskipun definisi istilah sistem digunakan secara berbeda di domain yang berbeda, semua sistem di bidang ini harus memenuhi persyaratan umum tertentu, termasuk memiliki elemen, lingkungan, interaksi antar elemen, dan yang paling kritis dan yang terpenting adalah sistem harus mempunyai suatu tujuan yang akan dicapai.

Menurut Yakub (2012) sistem adalah sekelompok elemen-elemen yang terintegrasi dengan tujuan yang sama untuk mencapai tujuan. Sistem juga merupakan suatu jaringan kerja dari prosedur-prosedur yang saling berhubungan, terkumpul bersama-sama untuk melakukan suatu kegiatan atau untuk tujuan tertentu.

Menurut Jogiyanto (2005:2) pada buku Analisis dan Desain Sistem Informasi mendefinisikan sistem adalah kumpulan dari elemen-elemen yang berinteraksi untuk mencapai suatu tujuan tertentu. Sistem ini menggambarkan suatu kejadian-kejadian dan kesatuan yang nyata adalah objek nyata, seperti tempat, benda, dan orang-orang yang betul-betul ada dan terjadi.

Menurut McLeod yang dikutip oleh Yakub (2012:3) tidak semua sistem memiliki kombinasi elemen-elemen yang sama, tetapi susunan dasarnya sama. Sistem juga merupakan suatu jaringan kerja dari prosedur-prosedur yang saling berhubungan, terkumpul bersama-sama untuk melakukan suatu kegiatan atau untuk tujuan tertentu. Berdasarkan para ahli, sistem dapat di definisikan sebagai seperangkat elemen yang digabungkan satu dengan yang lainnya untuk suatu tujuan bersama. Kumpulan elemen terdiri dari manusia, mesin, prosedur, dokumen, data dan elemen lainnya yang terorganisir dari elemen tersebut.

## **5. Inaportnet**

Indonesia Port Net (INAPORTNET) adalah portal elektronik yang terbuka dan netral guna memfasilitasi pertukaran data dan informasi layanan kepelabuhanan

secara cepat, aman, netral dan mudah yang terintegrasi dengan instansi pemerintah terkait, badan usaha pelabuhan dan pelaku industri logistik untuk meningkatkan daya saing komunitas logistik Indonesia. *Inaportnet* merupakan sebuah sistem untuk menangani pelayanan kapal masuk, keberangkatan kapal, kegiatan bongkar muat barang, dan pengurusan administrasi dokumen kapal. Menurut Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan, Sugihardjo sebagaimana arahan Presiden Joko Widodo bahwa Indonesia sebagai negara maritim harus memiliki sistem pelayaran yang efisien. Sumber:(<https://www.antaraneews.com/berita/3766224/kemenhub-targetkan-penerapan-inaportnet-pada-260-pelabuhan>).

Untuk mendukung hal tersebut, Penerapan *Inaportnet* harus dilakukan secara konsisten untuk meningkatkan layanan kapal di pelabuhan dan menjadikannya lebih efisien, dapat diandalkan, transparan, dan hemat biaya. Sesuai peraturan yang ditetapkan Kementerian Perhubungan, *Inaportnet* merupakan salah satu program yang harus didukung bersama penerapan di Pelabuhan Indonesia yang telah ditunjukkan dan tertuang dalam peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 8 Tahun 2022 tentang tata cara pelayanan kapal melalui *Inaportnet*. *Inaportnet* adalah sistem layanan tunggal elektronik berbasis internet untuk melayani kapal dan komoditas secara fisik dari semua instansi dan pemangku kepentingan di Pelabuhan dan memperbaiki sistem informasi kepelabuhan yang standar dalam melayani kedatangan dan keberangkatan kapal. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 8 Tahun 2022 Tentang Tata Cara Pelayanan Kapal Melalui Inaportnet Pada Bab 1 pasal 1 Sistem Layanan Kepelabuhanan Secara Elektronik atau Indonesia Portnet yang selanjutnya disebut Inaportnet adalah sistem layanan tunggal untuk Kapal dan kegiatan lainnya yang terkait dengan Kapal yang diterapkan secara elektronik dan terstandar.

#### **a. Layanan *Inaportnet***

Inaportnet dikembangkan secara bertahap baik dari jangkauan maupun jenis layanannya. *Inaportnet* memiliki empat layanan yang tersedia yaitu:

- 1) *Cargo Manajemen Sistem* : Layanan ini merupakan lanjutan dari pengembangan *smart cargo* yang melakukan layanan terhadap *cargo* dan *container* management, meliputi *cargo* dan *container* data *administrasion*.
- 2) *Manifest Domestik* : Layanan Inaportnet yang penyampaian *manifest domestik* secara elektronik dari *shipping line* pelabuhan asal ke *shipping line* pelabuhan

tujuan dimana *manifest elektronik* tersebut dapat diakses oleh instansi pemerintah terkait.

- 3) *Vessel Management Sistem* : Layanan *Inaportnet* yang termasuk data administrasi kapal, sistem *schedulling* kapal, serta *clearance* kapal.
- 4) *Smart Cargo* : Layanan *inaportnet* yang memungkinkan *cargo owner forwarder* melakukan *request service delivery* secara *online* berbasis *web*, melakukan pembayaran jasa terminal secara elektronik penunjukan *trucking* sampai dengan proses pengeluaran *container*.

#### **b. Dokumen Pelayanan Inaportnet**

- 1) Copy SIUPAL/SIOPSUS
- 2) Rencana Pola Trayek (RPT) untuk Angkutan kapal dalam Negeri
- 3) Pemberitahuan Keagenan Kapal Asing untuk kapal angkutan laut luar negeri
- 4) Surat penunjukan keagenan kapal
- 5) *Master Cable* atau pemberitahuan dari Nahkoda tentang rencana kedatangan kapal
- 6) *Manifest* Kapal
- 7) Bukti pembayaran jasa terminal
- 8) Dokumen lain dari instansi terkait khusus untuk komonitas tertentu yang diatur atau diawasi pemasukan/pengeluaran dari Pelabuhan.

#### **6. Manfaat Sistem Aplikasi Inaportnet**

Sistem Inaportnet ini menjamin transparansi pelayanan kapal dan barang di pelabuhan, menjamin rasa keadilan pelayanan (*first come first served*), mempercepat penyelesaian pelayanan kapal dan barang, manfaat dari sistem aplikasi Inaportnet ini memberikan efisiensi dan efektivitas terhadap komunitas logistik yang diantaranya, sebagai berikut :

- a. Single Submission, yang artinya seluruh proses administrasi terhadap perizinan online dilakukan dalam satu aplikasi Inaportnet.
- b. Layanan administrasi dilakukan serba online sehingga menghemat waktu dan biaya.
- c. Percepatan proses secara keseluruhan.
- d. Kemampuan penelusuran (*tracing*) dan pelacakan (*tracking*).
- e. Minimisasi kesalahan pemasukan data dan dokumen.
- f. Menerima intregrasi secara elektonis.

g. Meningkatkan daya saing pelaku industri.

Karakteristik dan manfaat inaportnet yang dikemukakan dalam [www.portal.inaportnet.com](http://www.portal.inaportnet.com) adalah sebagai berikut:

Karakteristik *inaportnet*:

1. Berbasis web, selalu dapat diakses dimana saja dan kapan saja.
2. Mudah digunakan.
3. Aman, pertukaran data dan informasi terjamin kerahasiaannya.
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/ketentuan yang berlaku).
7. Layanan terintegrasi.

*Inaportnet* pada dasarnya adalah sistem untuk melayani kedatangan dan keberangkatan (clearance in dan out) kapal maupun untuk rencana kegiatan bongkar muatnya. Sehingga yang dapat mengakses sistem inaportnet ialah yang hanya memiliki kepentingan di pelabuhan saja, antara lain:

1. Otoritas Pelabuhan;
2. Kesyahbandaran;
3. Badan Usaha Pelabuhan (BUP);
4. Perusahaan Pelayaran/Agent;
5. Perusahaan Bongkar Muat (PBM);
6. Jasa Pengurusan Transportasi (JPT).

## **7. Pelayanan Kapal**

Pada Pasal 90 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan Kegiatan perusahaan di pelabuhan terdiri atas penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan dan jasa terkait dengan kepelabuhanan meliputi penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang yang terdiri atas:

- a. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk bertambat;
- b. Penyediaan dan/atau pelayanan pengisian bahan bakar dan pelayanan air bersih;

- c. Penyediaan dan/atau pelayanan fasilitas naik turun penumpang dan/atau kendaraan;
- d. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan peti kemas;
- e. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan;
- f. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering, dan Ro-Ro;
- g. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang;
- h. Penyediaan dan/atau pelayanan pusat distribusi dan konsolidasi barang; dan/atau
- i. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa penundaan kapal.

## **8. Kualitas Pelayanan**

Menurut Arianto (2018:83) kualitas Pelayanan dapat diartikan sebagai berfokus pada memenuhi kebutuhan dan persyaratan, serta pada ketepatan waktu untuk memenuhi harapan pelanggan.

Kualitas adalah seberapa baik sebuah pelayanan atau jasa yang diberikan terhadap keinginan pelanggan sehingga dapat memenuhi harapan pelanggan dan kualitas ditentukan oleh pelanggan yang telah menerima jasa itu sendiri. Dimana adanya perbandingan antara jasa yang diharapkan dan yang diterima (Prayoga 2020).

Parasuraman, Zeithml, dan Berry menentukan bahwa ada 5 (lima) penentuan kualitas jasa menurut tolak ukur pengguna jasa (Nusraningrum, Arofat, and Dwisilo 2014) yaitu :

- 1) Keandalan (Reliability), yaitu kemampuan untuk melaksanakan jasa yang dijanjikan dengan terpercaya dan akurat.
- 2) Daya Tangga (Responsiveness), yaitu kemampuan untuk membantu pelanggan dan memberikan jasa dengan cepat.
- 3) Kepastian (Assurance), yaitu pengetahuan dan kesopanan karyawan dan kemampuan mereka untuk menimbulkan kepercayaan dan keyakinan.
- 4) Empati (Empathy), yaitu kesediaan untuk peduli, memberi perhatian pribadi bagi pelanggan.

Pelayanan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) edisi keempat (2008:797), didefinisikan sebagai suatu usaha membantu menyiapkan atau mengurus apa yang diperlukan orang lain.

Dalam buku Manajemen Pelayanan yang ditulis oleh Ratminto dan Atik (2005), pelayanan adalah suatu aktivitas atau serangkaian aktivitas yang bersifat tidak kasat mata (tidak dapat diraba) yang terjadi akibat adanya interaksi antara konsumen dengan karyawan atau hal-hal lain yang disediakan oleh perusahaan pemberi pelayanan yang dimaksudkan untuk memecahkan permasalahan konsumen atau pelanggan.

Sementara kualitas jasa menurut tolak ukur penyedia jasa/pemberi jasa pada penelitian Nusraningrum, Arofat, and Dwisilo (2014) yaitu :

1. Pemahaman, yaitu pemahaman tentang riset pemasaran, komunikasi terhadap pelanggan, dan tingkat manajemen.
2. Standar, yaitu meliputi komitmen manajemen, penetapan sasaran, standarisasi tugas dan persepsi tentang kelayakan.
3. Pelaksanaan, yaitu meliputi kerjasama tim, kesesuaian karyawan, kesesuaian teknologi, pengendalian pemahaman, pengendalian sistem, pengendalian konflik dan ketaksaan peran.
4. Komunikasi, yaitu meliputi komunikasi horizontal dan kecenderungan janji berlebihan.

## **9. Kedatangan Kapal di Pelabuhan**

Kedatangan kapal di pelabuhan adalah proses di mana sebuah kapal memasuki wilayah pelabuhan untuk berlabuh dan melakukan aktivitas seperti bongkar muat barang, penumpang, dan perbekalan, serta menjalani prosedur administratif dan keselamatan yang diperlukan. Proses ini melibatkan koordinasi antara berbagai pihak seperti otoritas pelabuhan, agen kapal, petugas bea cukai, dan operator dermaga untuk memastikan operasi berjalan lancar dan efisien.

Berikut adalah penjelasan tentang tahapan dan elemen penting dalam proses kedatangan kapal di pelabuhan:

### **a. Pemberitahuan Kedatangan (*Notice of Arrival*)**

Sebelum kapal tiba di pelabuhan, agen kapal atau operator harus memberikan pemberitahuan kedatangan kepada otoritas pelabuhan. Informasi ini biasanya mencakup rincian tentang kapal, muatan, awak kapal, dan perkiraan waktu kedatangan.

### **b. Penjadwalan Dermaga (*Berth Allocation*)**

Pelabuhan akan menugaskan kapal ke dermaga tertentu berdasarkan jadwal

kedatangan, jenis kapal, dan jenis muatan. Proses ini penting untuk memastikan dermaga digunakan secara efisien dan untuk meminimalkan waktu tunggu kapal.

c. Pemanduan Kapal (*Pilotage*)

Setelah mendekati pelabuhan, kapal akan memerlukan bantuan pemandu (pilot) yang berpengalaman untuk membantu navigasi kapal menuju dermaga dengan aman. Pilot biasanya naik ke kapal dan mengarahkan kapten dalam proses sandar.

d. Bantuan Kapal Tunda (*Tug Assistance*)

Kapal tunda (tug boats) sering digunakan untuk membantu manuver kapal besar saat masuk ke pelabuhan dan saat sandar di dermaga. Kapal tunda memberikan dorongan dan tarikan yang diperlukan untuk mengarahkan kapal dengan presisi tinggi.

e. Pemeriksaan dan Persetujuan (*Clearance*)

Setibanya di pelabuhan, kapal harus melalui berbagai pemeriksaan dan memperoleh persetujuan dari otoritas pelabuhan dan badan-badan terkait lainnya, seperti bea cukai dan imigrasi. Ini termasuk pemeriksaan dokumen, muatan, dan awak kapal.

f. Proses Bongkar Muat (*Cargo Handling*)

Setelah semua persetujuan diberikan, proses bongkar muat dapat dimulai. Ini melibatkan crane dan peralatan lainnya untuk memindahkan muatan dari kapal ke darat atau sebaliknya. Efisiensi dalam proses ini sangat penting untuk mengurangi waktu sandar kapal.

g. Dokumentasi dan Administrasi

Sepanjang proses kedatangan dan bongkar muat, dokumentasi yang akurat sangat penting. Ini mencakup manifest muatan, daftar penumpang, dan dokumen bea cukai. Semua dokumen harus diurus dengan baik untuk menghindari penundaan dan masalah hukum.

h. Keberangkatan Kapal (Departure)

Setelah muatan dibongkar atau dimuat dan semua prosedur administrasi selesai, kapal siap untuk berangkat. Proses keberangkatan mencakup pemesanan pilot dan kapal tunda jika diperlukan, serta penyelesaian formalitas dengan otoritas pelabuhan.

i. Keselamatan dan Kepatuhan (*Safety and Compliance*)

Sepanjang seluruh proses kedatangan hingga keberangkatan, keselamatan adalah prioritas utama. Kapal dan pelabuhan harus mematuhi peraturan keselamatan internasional dan nasional untuk memastikan operasi yang aman dan lancar.

j. Teknologi dan Sistem Informasi

Pelabuhan modern menggunakan teknologi canggih dan sistem informasi untuk mengelola kedatangan kapal secara efisien. Sistem Manajemen Informasi Pelabuhan membantu dalam pemantauan kedatangan kapal, alokasi sumber daya, dan koordinasi antar pihak terkait.

## 10. Keberangkatan Kapal Dari Pelabuhan

Keberangkatan kapal dari pelabuhan adalah perihal keberangkatan kapal meninggalkan suatu wilayah pelabuhan menuju pelabuhan tujuan lainnya. Setelah kapal selesai melakukan kegiatan dan akan meninggalkan pelabuhan, maka bagian operasional mengurus keberangkatan kapal dan memeriksa kapal bersama dengan Instansiinstansi pelabuhan yang terkait.

Elemen Penting dalam Proses Keberangkatan Kapal yaitu :

a. Penyelesaian Bongkar Muat

Sebelum berangkat, kapal harus menyelesaikan semua kegiatan bongkar muat barang atau penumpang. Semua peralatan dan barang harus diamankan dengan baik.

b. Persiapan Dokumen

Kapal harus menyelesaikan semua dokumen administrasi yang diperlukan, termasuk manifest muatan, daftar penumpang, dokumen bea cukai, dan izin pelayaran dari otoritas pelabuhan.

c. Pemeriksaan Kapal

Pemeriksaan akhir dilakukan untuk memastikan bahwa kapal dalam kondisi baik dan siap untuk berlayar, ini termasuk pemeriksaan keselamatan, peralatan navigasi, dan kesiapan awak kapal.

d. Pembayaran Biaya Pelabuhan

Semua biaya pelabuhan yang terkait dengan sandar, bongkar muat, dan layanan lainnya harus diselesaikan sebelum keberangkatan.

e. Koordinasi dengan Pihak Kapal

Diperlukan untuk membantu manuver kapal keluar dari dermaga dan menuju perairan terbuka.

f. Laporan Keberangkatan (*Departure Clearance*)

Kapal harus mendapatkan izin keberangkatan dari otoritas pelabuhan dan agen terkait setelah semua persyaratan administrasi dan keselamatan terpenuhi.

g. Komunikasi dengan Otoritas Pelabuhan

Nahkoda atau agen kapal berkomunikasi dengan otoritas pelabuhan untuk mengatur waktu keberangkatan dan memastikan bahwa jalur pelayaran bebas dari hambatan.

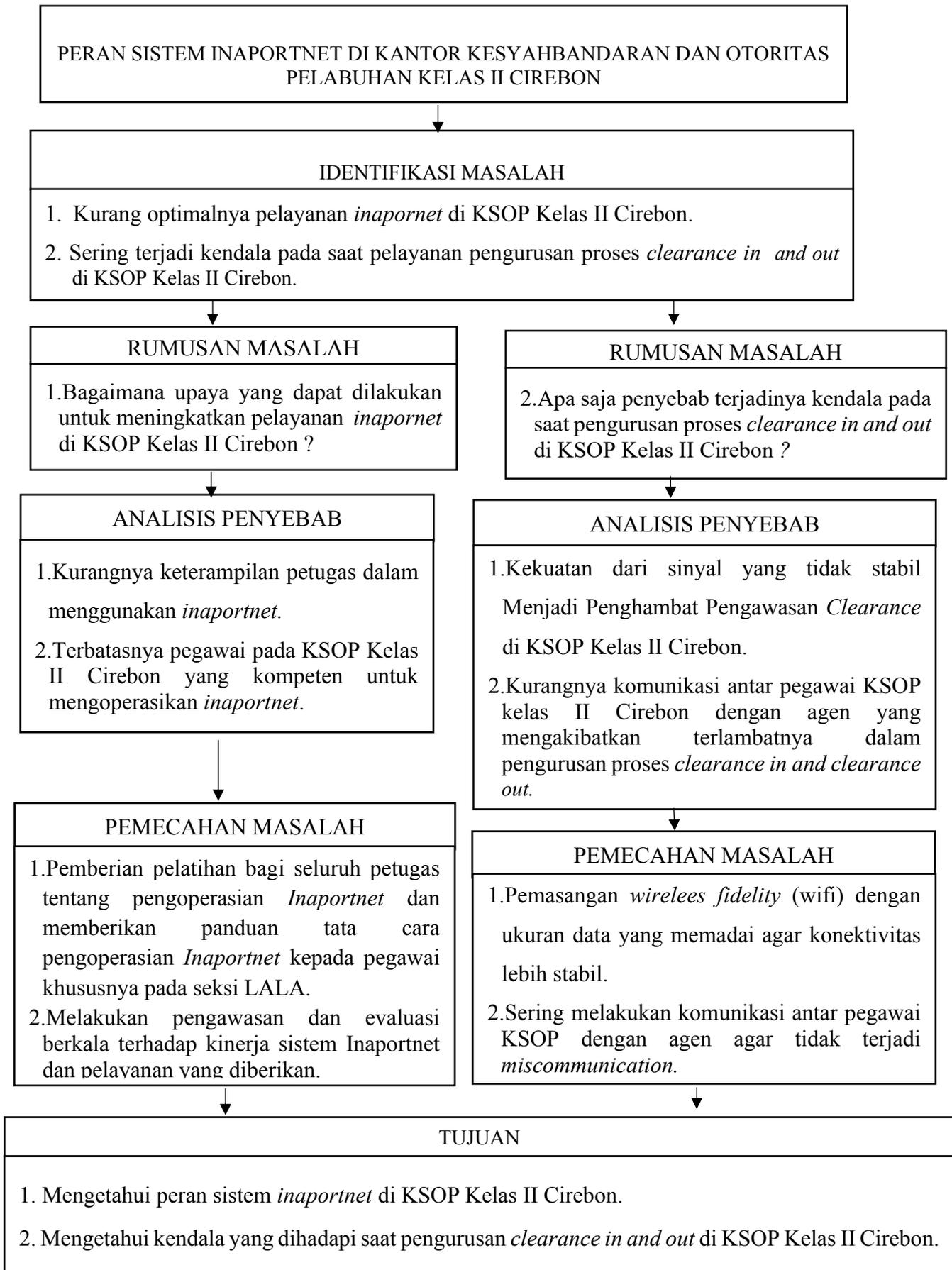
h. Lepas Sandar dan Navigasi

Kapal mulai melepaskan tali tambat dari dermaga dengan bantuan tugboats jika diperlukan, dan mulai navigasi menuju jalur pelayaran.

### **C. KERANGKA PEMIKIRAN**

Kerangka pemikiran merupakan suatu konsepsi yang menyajikan hubungan antara variabel yang diperkirakan akan terjadi serta diperoleh dari hasil penjabaran tinjauan pustaka. Untuk dapat memaparkan pembahasan dari skripsi ini, maka dibuat suatu kerangka pemikiran seperti pada table kerangka pemikiran ini.

## KERANGKA PEMIKIRAN



## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN**

##### 1. Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan pada saat penulis melaksanakan Praktek Darat (PRADA) selama 9 bulan terhitung mulai bulan November 2022 sampai dengan Agustus 2023 di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cirebon

##### 2. Tempat Penelitian

penelitian dilakukan di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cirebon. Sebagai berikut :

Alamat : Jl. Donggala No.3, Panjunan, Kec. Lemahwungkuk,

Kota Cirebon, Jawa Barat

Telepon : (0231) 209723

Email : [ksopcirebon@kemenhub.go.id](mailto:ksopcirebon@kemenhub.go.id)

#### **B. METODE PENDEKATAN**

Menurut (Sugiyono, 2022) metode penelitian kualitatif merupakan metode penelitian yang berlandaskan filsafat post positivisme atau enterpretif, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, di mana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara trianggulasi (gabungan observasi, wawancara, dokumentasi), data yang diperoleh cenderung data kualitatif, analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif bersifat untuk memahami makna, memahami keunikan, mengkonstruksi fenomena, dan mengemukakan hipotesis. berangkat dari persoalan umum (teori) ke hal khusus sehingga ini harus ada landasan teorinya

### **C. SUMBER DATA**

Menurut (Sujarweni, 2018) sumber data adalah subjek dari mana asal data penelitian itu diperoleh. Maka sumber data yang ada dalam penelitian adalah faktor yang sangat penting, sebab subjek data yang didapatkan harus memiliki informasi yang jelas dan detail mengenai pengambilan (darimana data dapat diperoleh) dan pengolahan data. Sumber data terbagi menjadi 2 yaitu :

#### **1. Data Primer**

Menurut Sugiyono (2018:456) Data primer yaitu sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data. Data dikumpulkan sendiri oleh peneliti langsung dari sumber pertama atau tempat objek penelitian dilakukan. Data primer dalam penelitian ini berupa hasil wawancara dengan pegawai KSOP kelas II Cirebon di seksi LALA.

#### **2. Data Sekunder**

Menurut (Sugiyono, 2022) data sekunder ialah sumber yang tidak langsung dimana memberi data untuk peneliti, data tersebut didapatkan dari sumber yang bisa memberikan dukungan penelitian seperti dari literatur dan dokumentasi. Data sekunder merupakan data yang mengacu pada informasi yang dikumpulkan dari sumber yang sudah ada. Sumber data sekunder berbentuk dokumentasi, wawancara dan dokumen kantor.

### **D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA**

Teknik pengumpulan data dilakukan oleh penulis untuk memperoleh informasi-informasi dan data-data penelitian yang akan digunakan oleh penulis untuk mendukung menyelesaikan skripsi dalam penelitian ini penulis menggunakan teknik pengumpulan data berupa:

#### **a. Dokumentasi**

Menurut Sugiyono (2018:476) dokumentasi adalah suatu cara yang digunakan untuk memperoleh data dan informasi dalam bentuk buku, arsip, dokumen, tulisan angka dan gambar yang berupa laporan serta keterangan yang dapat mendukung penelitian. Teknik ini digunakan untuk mendukung data dan informasi yang penulis sajikan guna melengkapi penulisan skripsi, karena peneliti telah mengamati, melihat beberapa dokumen – dokumen dan tabel. Studi dokumentasi merupakan salah satu cara yang dapat dilakukan peneliti kualitatif untuk

mendapatkan gambaran dari sudut pandang objek melalui suatu media tertulis dan dokumen lainnya yang ditulis atau dibuat langsung oleh subjek yang bersangkutan.

b. Observasi

Menurut Sugiyono (2018:229) observasi merupakan teknik pengumpulan data yang mempunyai ciri yang spesifik bila dibandingkan dengan teknik yang lain. Observasi juga tidak terbatas pada orang, tetapi juga objek-objek alam yang lain. Pada teknik ini, penulis melakukan pengamatan langsung dengan cara pengambilan data dengan panca indera sendiri tanpa ada pertolongan alat standar lain untuk keperluan tersebut.

c. Wawancara

Menurut Tersiana (2018: 12), wawancara merupakan suatu cara pengumpulan data penelitian dengan cara tanya-jawab secara langsung dengan subjek yang berkontribusi langsung dengan objek yang diteliti. Dalam pelaksanaan wawancara, agar pokok-pokok permasalahan terarah.

## **E. POPULASI DAN SAMPEL**

1. Populasi

Sugiyono (2019:126) menjelaskan bahwa populasi adalah suatu wilayah generalisasi yang terdiri dari objek atau subjek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditentukan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian diambil kesimpulannya.

Nazir (2014:240) suatu populasi adalah kumpulan dari individu dengan kualitas serta ciriciri yang telah ditetapkan. Kualitas atau ciri tersebut dinamakan variabel. Populasi pada penelitian ini sebanyak 8 pegawai di seksi Lalu Lintas laut dan Usaha Kepelabuhanan.

2. Sampel

Menurut Arikunto (2017:173) populasi adalah keseluruhan subjek penelitian. apabila peneliti ingin meneliti semua elemennya yang ada dalam wilayah penelitian maka penelitiannya merupakan penelitian populasi.

Menurut Sugiyono (2010:81) sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Bila populasi besar, dan peneliti tidak mungkin mempelajari semua yang ada pada populasi, misalnya karena keterbatasan dana, tenaga dan waktu, maka peneliti dapat menggunakan sampel yang diambil

dari populasi itu. Jumlah Sampel yang saya gunakan pada penelitian ini sebanyak 3 pegawai di seksi Lalu Lintas laut dan Usaha Kepelabuhanan yang bertugas di bagian *Inaportnet*.

#### **F. TEKNIK ANALISA**

Menurut Sugiyono (2019) analisis deskriptif yaitu menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi. Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode teknik analisis deskriptif kualitatif.

## **BAB IV**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

#### **A. DESKRIPSI DATA**

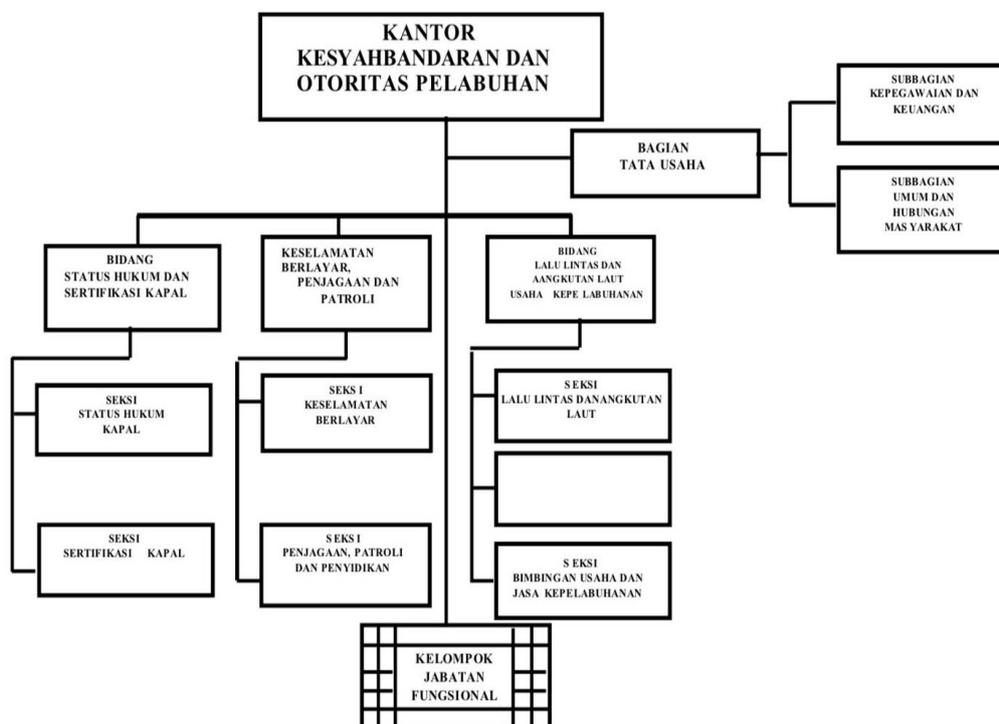
Pada bab ini penulis membahas permasalahan dan fakta yang ditemui serta memaparkan beberapa kejadian yang penulis alami saat melakukan Praktek Darat (PRADA). Untuk memudahkan penelitian, penulis memberikan uraian data terkait, antara lain:

##### **1. Profil KSOP Cirebon**

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor. PM 36 Tahun 2012. Kantor Kesyahbandaraan dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) adalah unit pelaksanaan teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Kantor Kesyahbandaraan dan Otoritas Pelabuhan dipimpin oleh seorang Kepala. Kantor Kesyahbandaraan dan Otoritas Pelabuhan memiliki tanggung jawab Untuk mengawasi dan menegakkan hukum untuk keselamatan dan keamanan kapal di Pelabuhan, koordinasi kegiatan Pemerintah dipelabuhan serta pengaturan pada pelabuhan yang secara komersial. Pada tahun 1890, Pelabuhan Cirebon di kekuasaan kolonial Belanda diperluas dengan dibangunnya dermaga dan gudang pelabuhan kota Cirebon yang didirikan pada tahun 1865. Pelabuhan Cirebon terletak pada di persimpangan utama pantai utara Jawa Barat, pada garis lintang  $6^{\circ} 42' 54''$  selatan dan bujur  $105^{\circ} 34' 9''$  timur, kurang lebih 250 km atau 130 dari Jakarta. Perjalanan darat ke pelabuhan Cirebon cukup mudah di akses dari Bandung, Jawa Barat, atau Jakarta. Kemudahan ini memudahkan pengangkutan barang secara efisien ke Pelabuhan Cirebon.

## 2. Tugas Pokok dan Fungsi KSOP Kelas II Cirebon

**Gambar 4. 1**  
**Struktur Organisasi KSOP Kelas II Cirebon**



Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 76 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, Struktur Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan terdiri dari:

a. Bagian Tata Usaha

Petugas Tata Usaha mempunyai tugas melakukan urusan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan

b. Bagian Status Hukum dan Sertifikasi Kapal

Petugas Status Hukum dan Sertifikasi Kapal mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan pengukuran, pendaftaran, balik nama, hipotek dan surat tanda kebangsaan, penggantian bendera kapal serta pemasangan tanda selar dan melakukan pemeriksaan, penilikan rancang bangun kapal, pengawasan pembangunan, perombakan dan *docking* kapal, pemeriksaan dan pengujian nautis, teknis, radio, elektronika kapal, penghitungan dan pengujian stabilitas kapal, percobaan berlayar, pengujian peralatan, verifikasi dan penyiapan bahan

penerbitan sertifikat keselamatan kapal, sertifikat manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, pembersihan tangki serta perlindungan ganti rugi pencemaran.

c. Bagian Keselamatan Berlayar

Petugas Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli mempunyai tugas melakukan penilikan pemenuhan persyaratan pengawakan kapal, penyiapan bahan penerbitan dokumen kepelautan, perjanjian kerja laut dan penyijilan awak kapal serta perlindungan awak kapal, pelaksanaan pengawasan tertib bandar, pergerakan kapal (*shifting*), pemanduan dan penundaan kapal di perairan pelabuhan dan tertib berlayar, lalu lintas keluar masuk kapal, kapal asing (*port State control*), *flag State control* dan pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal dan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar, penjagaan, pengamanan dan penertiban embarkasi dan debarkasi penumpang di pelabuhan, pengawasan kegiatan bongkar muat barang khusus, barang berbahaya, pengisian bahan bakar serta limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pembangunan fasilitas pelabuhan serta pengerukan dan reklamasi, patroli di perairan pelabuhan, pengawasan dan pengamanan terhadap keselamatan kapal yang masuk keluar pelabuhan, kapal sandar dan berlabuh, penyiapan bahan koordinasi dan pemberian bantuan pencarian dan penyelamatan (*Search And Rescue/ SAR*), penanggulangan pencemaran laut serta pencegahan dan pemadaman kebakaran di perairan pelabuhan, pengawasan kegiatan alih muat di perairan pelabuhan, saluage dan pekerjaan bawah air, pelaksanaan pemeriksaan dan verifikasi pelaksanaan pemeriksaan dan verifikasi sistem keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (*International Ship and Port Facility Security Code / ISPS-Code*), penyiapan bahan pemeriksaan pendahuluan pada kecelakaan kapal, serta pelaksanaan penyidikan tindak pidana di bidang pelayaran sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

d. Bagian Lalu Lintas dan Angkutan Laut dan Usaha Kepelabuhanan

Petugas Lalu Lintas dan Angkutan Laut, dan Usaha Kepelabuhanan mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan lalu lintas dan angkutan laut, tenaga kerja bongkar muat, pengawasan kegiatan keagenan dan perwakilan perusahaan angkutan kapal asing, penjaminan kelancaran arus barang, keamanan dan ketertiban di pelabuhan,

pengaturan dan penyelenggaraan lalu lintas kapal keluar/ masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyiapan bahan pengawasan dan evaluasi penerapan standar penggunaan peralatan kegiatan bongkar muat serta Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM), penyusunan Rencana Induk Pelabuhan, rencana dan program pembangunan dan pemeliharaan sarana prasarana pelabuhan, penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan, program pembangunan dan pemeliharaan sarana dan prasarana pelayanan jasa kepelabuhanan yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan serta penyusunan desain konstruksi fasilitas pokok pelabuhan dan fasilitas penunjang kepelabuhanan, pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan, fasilitas dan operasional pelabuhan, penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan jasa, penyiapan bahan pemberian rekomendasi persetujuan lokasi pelabuhan, pengelolaan terminal untuk kepentingan sendiri serta peningkatan kemampuan terminal dan operasional pelabuhan 24 (dua puluh empat) jam, penyusunan pemberian konsesi, atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan serta penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan, penyusunan dan pengusulan tarif penggunaan daratan dan/atau perairan, fasilitas pelabuhan serta jasa kepelabuhanan, analisa dan evaluasi pembangunan penahan gelombang, alur pelayaran, jaringan jalan, dan sarana bantu navigasi pelayaran serta sarana dan prasarana pelayanan jasa kepelabuhanan yang diperlukan oleh pengguna jasa yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan dan penyusunan sistem dan prosedur pelayanan jasa kepelabuhanan, usaha jasa terkait dengan kepelabuhanan dan angkutan di perairan serta penyediaan dan pengelolaan sistem informasi angkutan di perairan dan sistem informasi pelabuhan.

### **3. Data pegawai Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cirebon**

Data pegawai Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cirebon adalah informasi yang mencakup rincian tentang para pegawai yang bekerja di kantor tersebut. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) bertanggung jawab atas pengawasan dan pengaturan kegiatan pelabuhan serta keselamatan pelayaran di wilayahnya.

Berikut adalah data pegawai KSOP kelas II Cirebon :

**Tabel 4. 1**  
**Data Pegawai KSOP Kelas II Cirebon 2023**

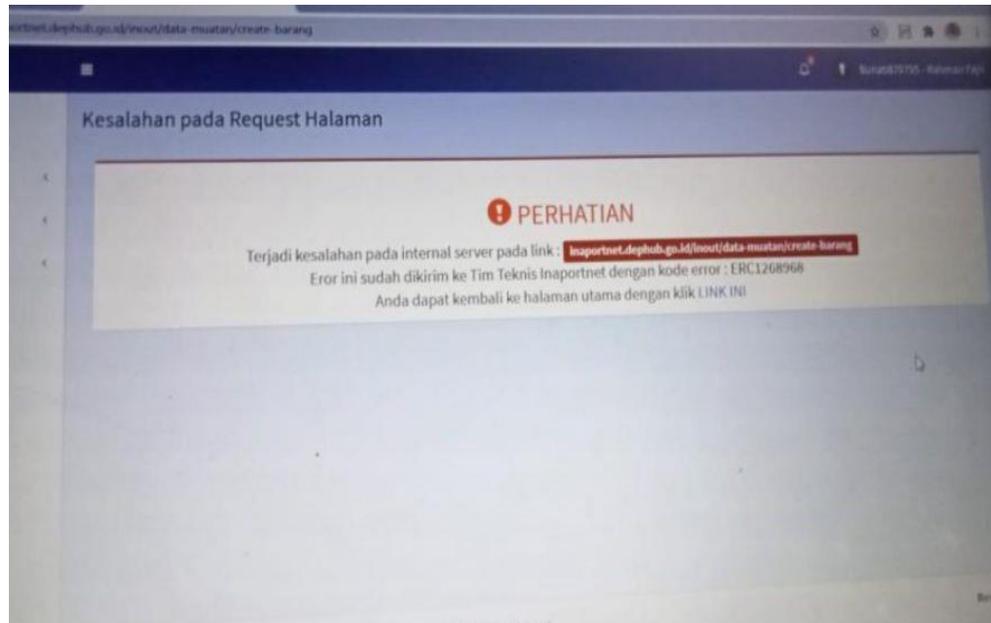
<b>Pegawai</b>	<b>Jumlah</b>
PNS	58 Orang
CPNS	2 Orang
P3K	2 Orang
PPNPN	17 Orang
<b>Total</b>	<b>79 Orang</b>

**Tabel 4. 2**  
**Data Pegawai KSOP Kelas II Cirebon seksi LALA Bagian Inaportnet**

<b>Pegawai KSOP Kelas II Cirebon Seksi LALA Bagian <i>Inaportnet</i></b>	
S1	1
D3	2
SMA/SMK	0
<b>Total</b>	<b>3</b>

#### 4. Kegiatan Pelayanan INAPORNET di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cirebon

Gambar 4. 2  
Error Pada Sistem *Inaportnet*



Gambar di atas menunjukkan bahwa masalah yang terjadi pada sistem inaportnet adalah akibat dari koneksi internet yang tidak stabil. Hal ini menyebabkan masalah untuk menggunakan dokumen kapal pada sistem, sehingga operator sistem pengurusan proses *clearance in and out* di KSOP Kelas II Cirebon terkendala. akibatnya kapal tidak dapat berlayar.

INAPORNET (Indonesia Port Net) adalah sebuah sistem teknologi informasi yang diinisiasi oleh Kementerian Perhubungan Indonesia untuk mengintegrasikan seluruh kegiatan dan layanan di pelabuhan secara elektronik. Tujuannya adalah untuk meningkatkan efisiensi dan transparansi dalam pelayanan kepelabuhanan serta mempercepat proses administrasi.

##### 1. Pendaftaran dan Verifikasi Kapal:

Melalui INAPORNET, pemilik atau operator kapal dapat mendaftarkan kapal mereka secara elektronik. Sistem ini memungkinkan verifikasi data kapal yang lebih cepat dan akurat, sehingga mengurangi waktu tunggu.

##### 2. Permohonan dan Penerbitan Surat Perizinan Berlayar (SPB):

INAPORNET memfasilitasi pengajuan SPB secara online, yang merupakan dokumen wajib bagi kapal yang akan berlayar. Proses ini mencakup

pemeriksaan kelengkapan dokumen, pemeriksaan keselamatan, dan penerbitan izin.

3. Manajemen Lalu Lintas Kapal:

Sistem ini membantu dalam pengelolaan dan pemantauan lalu lintas kapal di pelabuhan. Informasi mengenai jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal dapat diakses secara real-time, sehingga mempermudah koordinasi antara berbagai pihak terkait.

4. Pelayanan Bongkar Muat Barang:

INAPORNET menyediakan layanan untuk pengaturan bongkar muat barang, termasuk pemesanan fasilitas dermaga dan gudang. Hal ini membantu mempercepat proses bongkar muat dan mengurangi biaya operasional.

5. Pembayaran dan *Billing*:

Sistem ini juga mengintegrasikan proses pembayaran dan penerbitan tagihan secara elektronik. Pengguna jasa pelabuhan dapat melakukan pembayaran melalui berbagai metode yang tersedia, yang terhubung langsung dengan sistem perbankan.

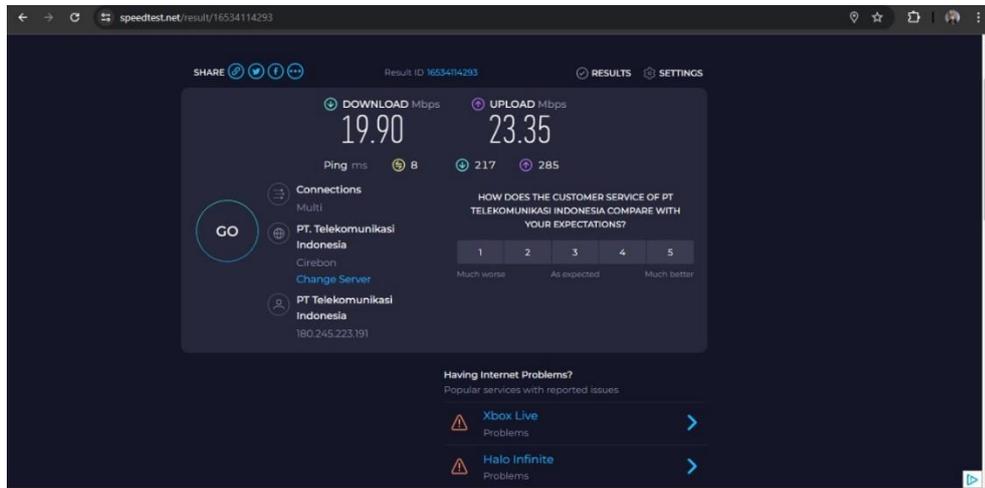
6. Pelaporan dan Monitoring:

INAPORNET memungkinkan pelaporan dan monitoring kegiatan pelabuhan secara *real-time*. Data yang dihasilkan dapat digunakan untuk analisis operasional dan pengambilan keputusan strategis.

7. Keamanan dan Keselamatan:

Sistem ini mendukung peningkatan keamanan dan keselamatan dengan menyediakan data yang diperlukan untuk pengawasan dan penegakan peraturan maritim. Hal ini termasuk pemantauan kepatuhan kapal terhadap standar keselamatan dan lingkungan.

**Gambar 4. 3**  
**Kecepatan Internet di KSOP Kelas II Cirebon**  
**pada tanggal 7 agustus 2023**



Kecepatan internet di KSOP Kelas II Cirebon hanya 20 Mbps, dikarenakan pembagian *bandwidth* pada setiap pegawai. Penggunaan Internet sangat penting bagi kantor pelayaran untuk meningkatkan efisiensi operasional, komunikasi, dan layanan pelanggan. Jika penggunaan jaringan *Inaportnet* di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cirebon tidak stabil, ini dapat menyebabkan berbagai masalah seperti keterlambatan proses, kesalahan dalam pengelolaan data, dan gangguan komunikasi dengan pihak terkait.

Berikut merupakan data perusahaan yang menggunakan pelayanan KSOP Kelas II Cirebon:

**Tabel 4. 3**  
**Data perusahaan yang menggunakan pelayanan KSOP Kelas II Cirebon 2023**

Jenis Perusahaan	Jumlah
Perusahaan Agen Pelayaran	41
Perusahaan Jasa Transportasi Laut	17
Perusahaan Bongkar Muat	28
Perusahaan Bunker	56
Perusahaan Suplier	12
Perusahaan Kepil	1
Perusahaan Limbah	3
<b>Total</b>	<b>158</b>

**Gambar 4. 4**  
**Pelayanan KSOP Kelas II Cirebon**



Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Cirebon bertanggung jawab atas berbagai kegiatan kepelabuhanan, termasuk penerapan sistem INAPORNET (Indonesia Port Net) untuk meningkatkan efisiensi dan transparansi. Namun, salah satu kendala utama yang dihadapi KSOP Kelas II Cirebon adalah terbatasnya jumlah pegawai yang kompeten dalam mengoperasikan INAPORNET. Terdapat pegawai yang belum mendapatkan pelatihan yang memadai tentang penggunaan INAPORNET. Pelatihan yang ada mungkin belum mencakup semua aspek sistem atau tidak dilakukan secara rutin.

## B. ANALISIS DATA

### Data Hasil Wawancara

**Tabel 4. 4**  
**Hasil wawancara dengan pegawai di seksi LALA**

No.	Pertanyaan	Jawaban		
		Pak sarim	Pak dimas	Pak reza
1.	Apakah saja kendala yang sering terjadi di seksi LALA?	Kurangnya pemahaman pegawai dalam menggunakan <i>Inaportnet</i> .	Jaringan yang kurang stabil.	Kurangnya komunikasi pegawai dengan agen.
2.	Apakah masalah yang dialami berpengaruh besar terhadap KSOP Kelas II Cirebon.	Ya, tentu sangat berpengaruh dalam pelayanan di KSOP Kelas II Cirebon.	ya,karena dapat menghambat pengawasan <i>clearance</i>	ya, karena bisa menjadi kesalah pahaman dengan agen.
3.	Apa upaya yang sekiranya dapat mengatasi masalah tersebut ?	Dengan pemberian pelatihan tata cara penggunaan <i>Inaportnet</i> .	Melakukan pemasangan wifi dengan ukuran data yang lebih stabil.	Melakukan komunkasi yang sering untuk mengurangi resiko kesalah pahaman.

Dari hasil wawancara diatas dapat disimpulkan masih terdapat beberapa kendala yang menghambat pelayanan di KSOP Kelas II Cirebon. Berdasarkan dari wawancara dan

deskripsi data yang diuraikan, penulis mengetahui penyebab dari permasalahan yang terjadi. Berikut permasalahan yang ada:

### **1. Kurang optimalnya pelayanan *inapornet* di KSOP Kelas II Cirebon.**

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Cirebon menggunakan sistem INAPORNET untuk meningkatkan efisiensi dan transparansi dalam pelayanan kepelabuhanan, namun pelaksanaannya dihadapkan pada beberapa kendala yang mengakibatkan pelayanan menjadi kurang optimal. Berikut penjelasan terkait kurang optimalnya pelayanan *inapornet* di KSOP Kelas II Cirebon yaitu sebagai berikut:

#### **a. Kurangnya keterampilan petugas dalam menggunakan *Inaportnet*.**

Kurangnya keterampilan petugas dalam menggunakan *Inaportnet* dapat menjadi salah satu faktor utama yang menyebabkan kendala dalam pelayanan di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cirebon. Di KSOP Kelas II Cirebon terdapat petugas yang belum mendapatkan pelatihan (*training of trainers/TOT*) yang cukup tentang penggunaan *Inaportnet*. Pelatihan yang ada mungkin tidak mencakup semua aspek penting dari sistem atau tidak dilakukan secara teratur. Keterampilan petugas dalam menggunakan *Inaportnet* sangat penting untuk memastikan efisiensi, akurasi, dan kualitas layanan kepelabuhanan di KSOP Kelas II Cirebon.

#### **b. Terbatasnya pegawai pada KSOP Kelas II Cirebon yang kompeten untuk mengoperasikan *Inaportnet*.**

Ketergantungan pada satu pegawai yang kompeten untuk mengoperasikan *Inaportnet* merupakan risiko besar bagi keberlangsungan operasional KSOP Kelas II Cirebon, Jika pegawai tersebut tidak ada hal ini dapat menghambat proses administratif dan pelayanan pelabuhan., tentu hal ini berakibat pada penurunan kualitas layanan.

### **2. Sering terjadi kendala pada saat pelayanan pengurusan proses *clearance in and out* di KSOP Kelas II Cirebon.**

Sering terjadinya kendala seperti jaringan internet dan perangkat komputer yang tidak memadai dapat menghambat kelancaran operasional sistem *Inaportnet*. Pada saat pelayanan pengurusan proses *clearance in and out* di KSOP Kelas II Cirebon memerlukan sejumlah dokumen yang harus dipenuhi oleh pengguna jasa

pelabuhan, seperti *manifest* kargo, sertifikat kesehatan, dokumen bea cukai, dan lain-lain. Namun banyak pengguna jasa pelabuhan yang sering kali mengajukan dokumen yang tidak lengkap atau tidak sesuai dengan persyaratan yang telah ditetapkan. Hal ini menyebabkan proses verifikasi dan validasi dokumen menjadi lebih lama. Selain itu sistem itu sendiri mungkin mengalami gangguan teknis atau tidak dapat diakses dengan baik. Berikut penjelasan terkait sering terjadinya kendala pada saat pelayanan pengurusan proses *clearance in and out* di KSOP Kelas II Cirebon:

- a. Kekuatan dari sinyal 100 mbps yang tidak stabil menjadi penghambat pengawasan *Clearance* di KSOP Kelas II Cirebon.

Pembagian *bandwidth* terhadap pegawai dapat mempengaruhi kekuatan sinyal yang tidak stabil mengacu pada masalah konektivitas yang sering terputus atau tidak konsisten. Di KSOP Kelas II Cirebon, masalah ini dapat terjadi karena berbagai faktor seperti kualitas jaringan, kondisi cuaca, atau infrastruktur telekomunikasi yang kurang memadai. Koneksi internet yang tidak stabil menyebabkan keterlambatan dalam mengakses data yang diperlukan untuk proses *clearance*. Petugas dan pengguna tidak dapat mengakses informasi secara real-time, yang mengakibatkan penundaan dalam pengambilan keputusan dan verifikasi dokumen.

- b. Kurangnya komunikasi antar pegawai KSOP kelas II Cirebon dengan agen yang mengakibatkan terlambatnya dalam pengurusan proses *clearance in and clearance out*.

Kurangnya komunikasi yang efektif antara pegawai KSOP Kelas II Cirebon dengan agen pelayaran sering kali menjadi penyebab utama keterlambatan dalam proses *clearance in* dan *clearance out*. Hal ini bisa disebabkan oleh berbagai faktor, termasuk kurangnya saluran komunikasi yang jelas, perbedaan pemahaman tentang prosedur, atau tidak adanya sistem komunikasi yang terkoordinasi dengan baik.

## C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan analisis data yang dikemukakan, ditemukan beberapa faktor permasalahan. Untuk memecahkan masalah dari kejadian yang telah dijelaskan. Maka penulis menjelaskan alternatif pemecahan masalah sistem Inaportnet di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cirebon, yaitu :

### 1. Kurang optimalnya pelayanan *inaportnet* di KSOP Kelas II Cirebon.

- a. Pemberian pelatihan bagi seluruh petugas tentang pengoperasian Inaportnet dan memberikan panduan tata cara pengoperasian Inaportnet kepada pegawai khususnya pada Bidang LALA. Serta mengembangkan program sertifikasi bagi pegawai yang telah mengikuti pelatihan tertentu untuk memastikan kompetensi mereka dalam menggunakan sistem.
- b. Melakukan pengawasan dan evaluasi berkala terhadap kinerja sistem Inaportnet dan pelayanan yang diberikan. Pengawasan dan evaluasi berkala adalah proses yang sistematis untuk menilai kinerja sistem Inaportnet dan kualitas pelayanan yang diberikan di KSOP Kelas II Cirebon. Ini bertujuan untuk mengidentifikasi masalah, mengukur efektivitas, dan mengembangkan rencana perbaikan yang berkelanjutan.

### 2. Sering terjadi kendala pada saat pelayanan pengurusan proses *clearance in and out* di KSOP Kelas II Cirebon.

- a. Pemasangan *wireless fidelity* (wifi) dengan ukuran data 300 Mbps agar konektivitas lebih stabil.  
Pemasangan Wi-Fi dengan kapasitas data yang memadai bertujuan untuk meningkatkan kualitas konektivitas internet di KSOP Kelas II Cirebon. Dengan konektivitas yang lebih stabil, operasional sistem Inaportnet dapat berjalan lebih lancar dan efisien.
- b. Sering melakukan komunikasi antar pegawai KSOP dengan agen agar tidak terjadi *miscommunication*. Komunikasi yang efektif antara pegawai KSOP Kelas II Cirebon dan agen pelayanan sangat penting untuk memastikan kelancaran proses operasional, khususnya dalam hal *clearance in* dan *clearance out*. Sering melakukan komunikasi dapat mencegah kesalah pahaman, memastikan semua pihak memiliki informasi yang sama, dan mempercepat penyelesaian masalah.

#### **D. EVALUASI TERHADAP PEMECAHAN MASALAH**

Alternatif pemecahan masalah yang telah dijelaskan adalah sebagai upaya untuk pemecahan masalah dalam peran sistem Inaportnet di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cirebon. Berikut merupakan evaluasi alternatif pemecahan masalah dalam peran sistem Inaportnet di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cirebon, yaitu:

##### **1. Kurang optimalnya pelayanan *inapornet* di KSOP Kelas II Cirebon.**

- a. Pemberian pelatihan bagi seluruh petugas tentang pengoperasian Inaportnet dan memberikan panduan tata cara pengoperasian Inaportnet kepada pegawai khususnya pada Bidang LALA.

Kelebihan : Pelatihan memberikan kesempatan kepada pegawai untuk mempelajari dan memahami secara mendalam sistem Inaportnet. Sehingga pegawai akan lebih menguasai teknologi dan sistem yang digunakan, sehingga dapat menjalankan tugas dengan lebih efisien.

Kekurangan : Pelatihan yang komprehensif membutuhkan investasi biaya dan waktu yang signifikan. Anggaran terbatas dan jadwal yang padat dapat menjadi hambatan untuk menyelenggarakan pelatihan yang memadai bagi seluruh petugas, terutama jika pelatihan berlangsung dalam jangka waktu yang lama.

- b. Melakukan pengawasan dan evaluasi berkala terhadap kinerja sistem Inaportnet dan pelayanan yang diberikan.

Kelebihan : Dengan pengawasan dan evaluasi berkala, KSOP Kelas II Cirebon dapat mengidentifikasi area-area di mana sistem Inaportnet tidak optimal atau di mana pelayanan dapat ditingkatkan. Ini memungkinkan untuk mengambil tindakan perbaikan yang tepat untuk meningkatkan kualitas layanan yang diberikan kepada pengguna jasa pelabuhan.

Kekurangan : Evaluasi berkala memerlukan waktu untuk menanggapi masalah yang muncul, terutama jika proses evaluasi berlangsung dalam

jangka waktu yang panjang. Keterlambatan ini bisa mengakibatkan masalah yang muncul tidak segera ditangani, yang dapat berdampak negatif pada pelayanan dan operasional KSOP Kelas II Cirebon.

**2. Sering terjadi kendala pada saat pelayanan pengurusan proses *clearance in and out* di KSOP Kelas II Cirebon.**

- a. Pemasangan *wireless fidelity* (wifi) dengan ukuran data 300 Mbps agar konektivitas lebih stabil.

Kelebihan : Akses yang stabil ke sistem Inaportnet melalui WiFi dapat mempercepat proses *clearance* dan pengelolaan dokumen di KSOP Kelas II Cirebon. Sehingga mengurangi waktu yang diperlukan untuk proses administrasi, memungkinkan fokus lebih pada pengawasan dan pelayanan kepada pengguna jasa.

Kekurangan : Penambahan anggaran negara. Dan pengeluaran untuk Wifi dengan kapasitas data besar bisa menjadi tidak efisien. Anggaran yang besar mungkin tidak sebanding dengan manfaat yang diperoleh jika penggunaan jaringan tidak dimanfaatkan secara optimal.

- b. Sering melakukan komunikasi antar pegawai KSOP dengan agen agar tidak terjadi *miscommunication*.

Kelebihan : Komunikasi yang sering dapat memastikan bahwa semua pihak terlibat memahami informasi yang sama mengenai proses *clearance in and out* di KSOP Kelas II Cirebon. Hal tersebut dapat mengurangi risiko kesalah pahaman atau interpretasi yang salah.

Kekurangan : Komunikasi yang sering memerlukan waktu dan sumber daya yang signifikan dari pegawai KSOP Kelas II Cirebon. Hal ini dapat mengganggu waktu produktif dan fokus kerja pada tugas-tugas lain yang juga penting dalam operasional pelabuhan.

## **E. PEMECAHAN MASALAH**

Alternatif pemecahan masalah yang diuraikan oleh penulis berguna untuk mencari Solusi dari masalah yang ada. Penulis mendapatkan pemecahan masalah diatas sebagai berikut:

### **1. Kurang optimalnya pelayanan *inapornet* di KSOP Kelas II Cirebon.**

Pemberian pelatihan serta pengembangan program sertifikasi untuk meningkatkan kompetensi petugas, dan pengawasan serta evaluasi berkala terhadap kinerja sistem Inaportnet, merupakan langkah-langkah yang integral untuk meningkatkan efisiensi dan kualitas layanan di KSOP Kelas II Cirebon. Dengan memastikan bahwa petugas terlatih dengan baik dan sistem dikelola dengan baik, KSOP Kelas II Cirebon dapat lebih siap menghadapi permasalahan operasional yang kompleks dan memenuhi harapan pengguna jasa pelabuhan serta standar regulasi yang berlaku.

### **2. Sering terjadi kendala pada saat pelayanan pengurusan proses *clearance in and out* di KSOP Kelas II Cirebon.**

Pemasangan Wi-Fi dengan kapasitas data 300 Mbps di KSOP Kelas II Cirebon bertujuan untuk meningkatkan kualitas konektivitas internet, yang dapat mendukung operasional sistem Inaportnet agar berjalan lebih lancar dan efisien. Dengan konektivitas yang lebih stabil, KSOP dapat memanfaatkan teknologi digital dengan lebih baik untuk mengelola proses *clearance in and clearance out* secara lebih efektif. Selain itu, komunikasi yang efektif antara pegawai KSOP dan agen pelayaran menjadi krusial dalam menjaga kelancaran proses operasional. Dengan sering melakukan komunikasi, KSOP dapat meminimalkan risiko kesalahpahaman, memastikan bahwa informasi di antara semua pihak terlibat, dan mempercepat resolusi masalah yang timbul. Hal ini memperkuat kolaborasi antar berbagai unit di KSOP dan mendukung terciptanya lingkungan kerja yang kooperatif dan efisien.

## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### A. KESIMPULAN

Adapun kesimpulan yang penulis berikan sebagai berikut:

1. Kurang optimalnya pelayanan *Inaportnet* di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cirebon dikarenakan kurangnya keterampilan petugas dalam menggunakan *Inaportnet* dapat menjadi salah satu faktor utama yang menyebabkan kendala dalam pelayanan di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cirebon. Untuk mengatasi masalah tersebut dengan cara pemberian pelatihan kepada para operator *Inaportnet* di seksi LALA tentang pengoperasian *Inaportnet* dan memberikan panduan tata cara pengoperasian *Inaportnet*, serta melakukan pengawasan dan evaluasi berkala terhadap kinerja sistem *Inaportnet* dan pelayanan yang bertujuan untuk mengidentifikasi masalah, mengukur efektivitas, dan mengembangkan rencana perbaikan yang berkelanjutan.
2. Sering terjadi kendala pada saat pengurusan proses *clearance in and out* di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Kelas II Cirebon, kendala yang dihadapi seperti jaringan internet dan perangkat komputer yang tidak memadai sehingga dapat menghambat kelancaran operasional sistem *Inaportnet*. Pada saat pelayanan pengurusan proses *clearance in and out* di KSOP Kelas II Cirebon memerlukan sejumlah dokumen yang harus dipenuhi oleh pengguna jasa pelabuhan, seperti *manifest* kargo, sertifikat kesehatan, dokumen bea cukai, dan lain-lain. Namun, banyak pengguna jasa pelabuhan yang sering kali mengajukan dokumen yang tidak lengkap atau tidak sesuai dengan persyaratan yang telah ditetapkan. ini menyebabkan proses verifikasi dan validasi dokumen menjadi lebih lama, hal ini dapat diatasi dengan memperbesar data Wi-Fi dengan kapasitas 300 Mbps yang bertujuan untuk meningkatkan kualitas konektivitas internet di KSOP Kelas II Cirebon. Dan sering melakukan komunikasi yang efektif antara pegawai KSOP Kelas II Cirebon dan agen pelayaran sangat penting untuk memastikan kelancaran proses operasional, khususnya dalam hal *clearance in and clearance out*.

## B. SARAN

Adapun saran yang penulis berikan sebagai berikut :

1. Pemberian pelatihan bagi seluruh petugas tentang pengoperasian *Inaportnet* dan memberikan panduan tata cara pengoperasian *Inaportnet* kepada pegawai khususnya pada bidang LALA, sehingga pegawai akan lebih menguasai teknologi dan dapat menjalankan tugas secara efisien. dan melakukan pengawasan dan evaluasi berkala terhadap kinerja sistem *Inaportnet* dan pelayanan. Ini memungkinkan untuk mengambil tindakan perbaikan yang tepat untuk meningkatkan kualitas layanan yang diberikan kepada pengguna jasa pelabuhan.
2. Pemasangan *wireless fidelity* (wifi) dengan ukuran 300 Mbps agar konektivitas lebih stabil. akses yang cepat dan stabil ke sistem *Inaportnet* melalui WiFi dapat mempercepat proses clearance dan pengelolaan dokumen di KSOP Kelas II Cirebon. Sehingga mengurangi waktu yang diperlukan, dan Sering melakukan komunikasi antar pegawai KSOP dengan agen agar tidak terjadi *miscommunication*. Untuk membantu memastikan bahwa semua pihak terlibat memahami informasi yang sama mengenai proses *clearance in and out* sehingga hal tersebut dapat mengurangi risiko kesalahpahaman.

## DAFTAR PUSTAKA

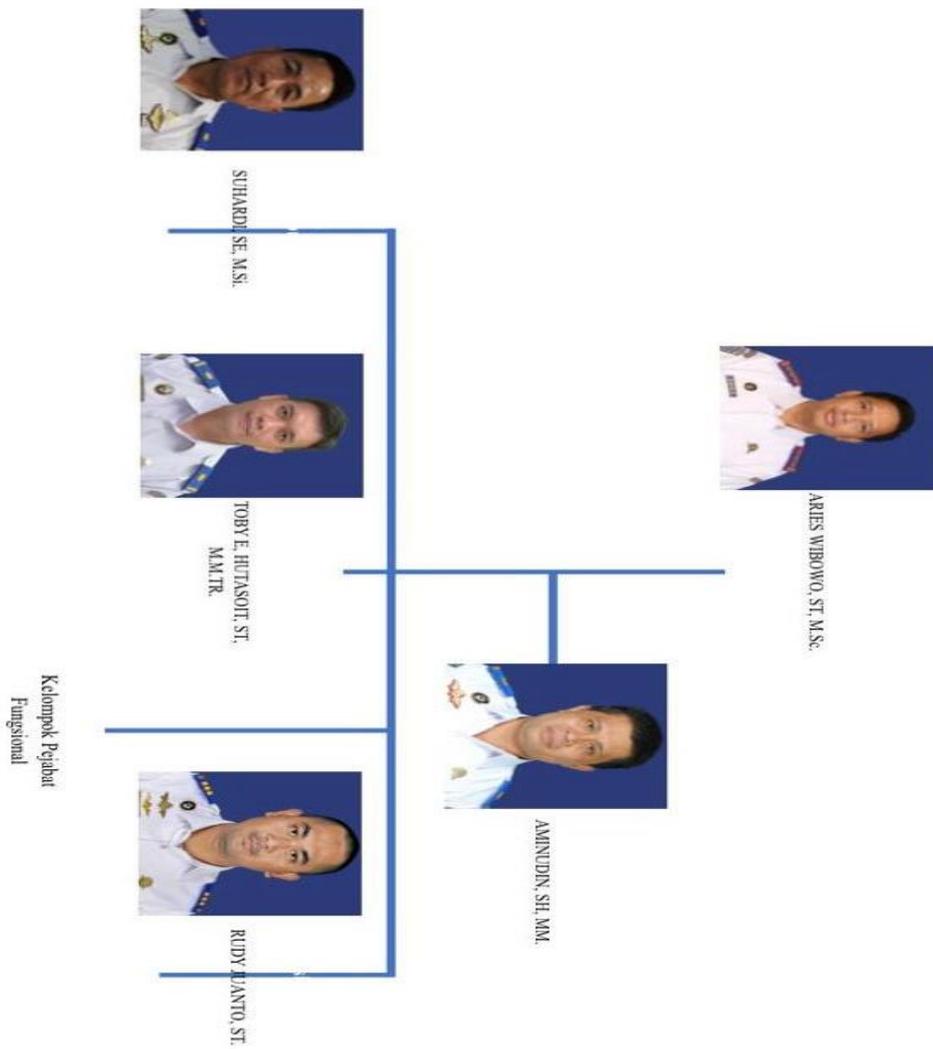
- Indonesia, R. (2008). Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran.
- Menteri Perhubungan. (2022). PM No. 8 tahun 2022 tentang tata cara pelayanan kapal menggunakan *Inaportnet*.
- Abdy, K., Kudang, B. S., Budhi, H. I., & Sayhrial, N. (2015). *Studi Kelayakan Inaportnet dan Strategi Pengembangan E-Business di Pelabuhan Makassar*. *Warta Penelitian Perhubungan*, 27.
- Arianto (2018), *Pengaruh Kualitas Pelayanan Terhadap Kepuasan dan Loyalitas Dalam Menggunakan Jasa Hotel Rizen Kedaton Bogor; Dalam Jurnal Pemasaran Kompetitif* <http://doi.org/10.32493/jpkpk.vli2.856>
- Arikunto. (2017). *Prosedur Penelitian Suatu Penelitian Praktis*. Jakarta : Rineka Cipta.
- Atik, dan ratminto. (2005). *Manajemen Pelayanan, disertai dengan pengembangan model konseptual, penerapan citizen's charter dan standar pelayanan minimal*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Bambang Triatmojo (2010). *Perencanaan Pelabuhan*. Fakultas Teknik : Universitas Gajah Mada.
- James Havery (1998). *pengertian sistem*. Jakarta
- Jogiyanto (2005). *Analisis & desain*. Sistem Informasi -Manajemen : Yogyakarta.
- Jogiyanto, H.M., (2005), *Analisa dan Desain Sistem Informasi: Pendekatan Terstruktur Teori dan Praktik Aplikasi Bisnis*, ANDI : Yogyakarta
- Kamus Besar Bahasa Indonesia Pusat. *Bahasa Edisi Keempat*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Nazir, Moh. (2014). *Metode Penelitian Cet*. Bogor : Ghalia Indonesia.
- Nusraningrum, Arofat, Dwisilo. (2014). *Pengembangan Instrumen Antecedent Gap ServQual Instrument Development*. Jakarta : Universitas Trisakti.
- Pemerintah RI. (2008). *Undang-Undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*. Jakarta : Pemerintah RI.
- Prayogo. (2020). *Peluang Reformasi Pendidikan Di Tengah Pandemi Covid-19*. <https://www.y.prayogo.kalderanews.com/2020/05/peluang-reformasipendidikan-di-tengah-pandemico>
- Republik Indonesia, *Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 8 tahun 2022 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal Melalui Inaportnet*

- Sugiyono. (2009). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: PT Alfabeta.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Methods)*. Bandung: PT Alfabeta.
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: CV. Alfabeta.
- Sugiyono. (2022). *Metodologi penelitian kuantitatif kualitatif dan R&D*. Bandung: PT Alfabeta.
- Sujarweni. (2018) . *Metodologi Penelitian*. PUSTKABARUPRESS
- Tersiana, A. (2018). *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Yogyakarta.
- Tukino, T. (2018). *Perancangan Sistem Informasi Pelaporan Gangguan Dan Restitusi Pelanggan Internet Corporate Berbasis Web (Studi Kasus Di PT. Indosat Mega Media West Regional)*. Jurnal Ilmiah Informatika.
- Yakub. (2012). *Pengantar Sistem Informasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

# LAMPIRAN

## Lampiran 1

### Struktur Organisasi KSOP Kelas II Cirebon



**Lampiran 2**  
**Surat Persetujuan Berlayar**



PALEMBANG  
SPB.IDPLM.0823.0000880

REPUBLIK INDONESIA  
THE REPUBLIC OF INDONESIA

**SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR**  
PORT CLEARANCE

No. : SPB.IDPLM.0823.0000880

Berdasarkan UU No 17 Tahun 2008 Pasal 219 ayat 1  
Under This Shipping Act No.17, 2008 Article 219 (1)

Nama Kapal Ship Name	UNGGUL	Tonnase Kotor Gross Tonnage	2072
Bendera Kebangsaan Nationality Flag	INDONESIA	Nakhoda Master	CHRISTMAN PARTY SANGGELORANG
Nomor IMO IMO Number	8217764	Tanda Panggilan Call Sign	POWI

Sesuai dengan Surat Pernyataan Keberangkatan Kapal yang dibuat oleh Nakhoda kapal tanggal 27 Aug 2023 Pukul 03:00:19 WS,  
In accordance with Sailing Declaration issued by Master on dated 27 Aug 2023 Time 03:00:19 LT.

Bahwa kapal telah memenuhi seluruh ketentuan pada pasal 219 (3) UU No. 17 Tahun 2008  
That ship has fully comply with the provision of article 219 (3) Shipping Act. 17, 2008

Dengan ini kapal tersebut di atas disetujui untuk  
The above mentioned vessel is hereby granted for

Bertolak dari Departure from	: PT. INDOCEMENET TUNGGAL PRAKASA	Pada tanggal / jam on date/time	: 27 AUG 2023 13:00:00	Pelabuhan tujuan Port of destination	: CIREBON
Jumlah awak kapal Number Of Ship Crews	: 14 ORANG TERMASUK NAKHODA			Dengan Muatan With cargoes	: NIHIL
Tempat diterbitkan Place of Issued	: PALEMBANG				
Pada Tanggal Date	: 27 AUG 2023				
Jam Time	: 10:00:38				

**SYAHBANDAR**  
HARBOUR MASTER

**Perhatian :**

1. Surat Persetujuan Berlayar ini berlaku paling lama 24 jam sejak di terbitkan dan kapal wajib meninggalkan pelabuhan.  
*This Port Clearance expired 24 hour due to date of issued and ship should leave of port.*
2. Apabila dalam 24 jam Pemilik, agen atau Nakhoda Kapal tidak melayarkan kapalnya sejak Surat Persetujuan Berlayar diterbitkan, agar dikembalikan ke Syahbandar untuk penerbitan kembali, apabila perlu mengajukan permohonan Surat Persetujuan Berlayar yang baru.  
*Within 24 hours after issued the port clearance, the owner, agent or master of any vessel which fails to sails, Port Clearance shall be returned to the Harbour Master for the re-issued, and if so required, obtain a new port clearance.*
3. Surat Persetujuan Berlayar ini tidak berlaku apabila terdapat coretan-coretan atau perubahan-perubahan.  
*This Port Clearance expired if any corrections or deletions.*

### Lampiran 3

### Pengesahan Awak Kapal

## PENGESAHAN AWAK KAPAL

Nomor : SL019.IDPLM.0823.001134  
Klasifikasi :  
Lampiran :  
Perihal : PENGESAHAN AWAK KAPAL

PALEMBANG, 27-08-2023

Yth. Kepada  
Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas  
Pelabuhan Kelas I Palembang  
-  
di  
PALEMBANG

Dengan Hormat,

- 1 Dasar Hukum:
  - a. Undang Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
  - b. Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.
  
- 2 Berdasarkan butir 1 (satu), kami laporkan rencana keberangkatan kapal dengan data sebagai berikut :
  - a. Nama Kapal / Voyage : UNGGUL
  - b. Bendera / IMO Number : ID / 8217764
  - c. Nama Perusahaan : PT. MARITEL BAHTERA ABADI
  - d. Alamat / Telp. / Fax : Jl. Seduduk Putih Komp. Garuda Putra II Blok D 11 A RT. 021/RW. 004 / 082186517569 / -
  - e. Type Kapal : BULK CARRIER / CURAH
  - f. DWT / GT : 0 / 2,072
  - g. Panjang Kapal / LOA : 82.02
  - h. Draft Depan / Belakang : 1.6/3.85
  - i. Pelabuhan Asal (ETA) : TANJUNG PRIOK (26-08-2023 09:00:00)
  - j. Pelabuhan Tujuan (ETD) : CIREBON (27-08-2023 13:00:00)
  - k. Dengan Jumlah Awak : 14 Orang (Terlampir)
  
- 3 Demikian laporan kami, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.

AN. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS  
PELABUHAN KELAS I  
PALEMBANG

PIMPINAN  
PT. MARITEL BAHTERA ABADI  
Veronica L. Girsang, S.Sos



### Lampiran 4

### Laporan Kedatangan/Keberangkatan Kapal

## LAPORAN KEDATANGAN / KEBERANGKATAN KAPAL

NAMA : UNGGUL  
UKURAN : 2072 GT  
NAKHODA : CHRISTMAN PARTY SANGGELORANG

NO	TIBA	BERANGKAT						
1	Dari : TANJUNG PRIOK	Tujuan : CIREBON						
2	Tanggal : 26-08-2023 09:00:00	Tanggal : 27-08-2023 13:00:00						
3	Bongkar	Muat						
	<table border="1"><thead><tr><th>Jenis Barang</th><th>Jumlah Unit/Ton/M<sup>3</sup></th></tr></thead><tbody><tr><td>SEMEN</td><td>0/2,100/0</td></tr></tbody></table>	Jenis Barang	Jumlah Unit/Ton/M <sup>3</sup>	SEMEN	0/2,100/0	<table border="1"><thead><tr><th>Jenis Barang</th><th>Jumlah Unit/Ton/M<sup>3</sup></th></tr></thead><tbody></tbody></table>	Jenis Barang	Jumlah Unit/Ton/M <sup>3</sup>
Jenis Barang	Jumlah Unit/Ton/M <sup>3</sup>							
SEMEN	0/2,100/0							
Jenis Barang	Jumlah Unit/Ton/M <sup>3</sup>							
4	Turun	Naik						
	<table border="1"><thead><tr><th>No.</th><th>Penumpang</th><th>Jumlah</th></tr></thead><tbody></tbody></table>	No.	Penumpang	Jumlah	<table border="1"><thead><tr><th>No.</th><th>Penumpang</th><th>Jumlah</th></tr></thead><tbody></tbody></table>	No.	Penumpang	Jumlah
No.	Penumpang	Jumlah						
No.	Penumpang	Jumlah						

, 27 Aug 2023,  
PT. MARITEL BAHTERA ABADI  
UNGGUL

CHRISTMAN PARTY SANGGELORANG  
NAKHODA



### Lampiran 5

### Karantina Kesehatan



SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR KARANTINA KESEHATAN  
PORT HEALTH QUARANTINE CLEARANCE

KANTOR KESEHATAN PELABUHAN: PELABUHAN BOOM BARU  
PORT HEALTH OFFICE

Dengan ini menyatakan bahwa

Hereby declare that

Nama Kapal : MV. UNGGUL

Name of Vessel

Nomor Registrasi/IMO No : -

Registration Number/IMO No

Bendera Kapal : INDONESIA

Flag Of Vessel

Berat(GT) : 2072

Gross tonnage

Pelabuhan Kedatangan/ : TANJUNG PRIOK

Port of Arrival

Pelabuhan Berikutnya/ : CIREBON

Next Port

Bebas dari Kedaruratan Kesehatan Masyarakat dan/atau faktor risikonya dan diberi persetujuan berlayar karantina kesehatan.

Free from Public Health Emergency of International Concern and/or its risk factor and given health quarantine clearance to proceed.



BC4BGAEBAHB4CACDAIAAGFGAIDG

Diterbitkan di : BOOM BARU,

Issued in : PALEMBANG

Diterbitkan tanggal : 27-08-23

Issued on (dd-mm-yy)

Berlaku sampai : 28-08-23

tanggal

Valid Until(dd-mm-yy)

Jam diterbitkan : 8:36

Time (hours:minute)

Berlaku untuk satu kali keberangkatan / valid for one departure

Atau berlaku 24 jam apabila tidak berangkat

Or valid for 24 hours if not departure

Petugas KKP : AIDIL FITRIANSYAH, SKM

Port Health Officer

NIP

id Number



Tanda tangan petugas KKP dan Cap KKP :  
Port Health Officer Signature and Port Health Office's Seal

Dokumen ini dihasilkan oleh proses komputerisasi. Untuk konfirmasi keaslian dokumen, silahkan kunjungi website kami di alamat  
This document is computer generated. To confirm the authenticity of this document, please visit our website at  
[https://sinkarkes.kemkes.go.id/welcome/check\\_document](https://sinkarkes.kemkes.go.id/welcome/check_document)

Lampiran 6

Pengesahan Awak Kapal

**PENGESAHAN AWAK KAPAL**  
**NOMOR : SL019.IDPLM.0823.001134**

NAMA KAPAL : LINGGUL NAMA PERUSAHAAN : PT. MARITEL BAHTERAABADI TANGGAL KEBERANGKATAN : 2023-08-27 13:00:00  
ASAL : TANJUNG PROK TUJUAN : CIREBON : JUMLAH AWAK : 14 ORANG

**DATA AWAK KAPAL**

NO	NAMA	KELAMIN	TGL-LAHIR	KEBANGSAAN	KODE PELAUT	NO BUKU	EXPIRED	JABATAN	SERTIFIKAT	NO SERTIFIKAT
1.	CHRISTMAN PARTY SANGGEORANG	M	08-11-1969	INDONESIA	6200075219	F 302120	05-12-2024	NAKHODA	ANT-I	6200075219N10220
2.	ENGELHART MANOPO	M	18-08-1964	INDONESIA	6200012640	G 080588	25-03-2024	MUALIM I	ANT-III MANAJEMEN	6200012640M30517
3.	YUDHA PRATAMA	M	12-10-1996	INDONESIA	6211608195	F 081499	30-09-2024	MUALIM II	ANT-III	6211608195N30121
4.	HENDRI WALLY	M	05-03-1985	INDONESIA	6200262454	E 132749	26-12-2023	KKM	ATT-II	6200262454T20419
5.	AHMAM	M	02-07-1977	INDONESIA	6200521631	G 010560	08-07-2025	MASINS II	ATT-III MANAJEMEN	6200521631S30216
6.	ANDI TRIAN	M	22-10-1988	INDONESIA	6200484144	G 018412	27-10-2023	MASINS III	ATT-III MANAJEMEN	6200484144S32417
7.	PARSORAN SITUMORANG	M	15-11-1977	INDONESIA	6200267245	F 322322	04-03-2025	BOSUN	ANT-D	6200267245N60209
8.	ARMAN MARSUKI	M	12-01-1997	INDONESIA	6211809732	F 159257	08-11-2023	JURU MUDI	RATINGS	6211809732010422
9.	MUHAMAD SAHRL PONDAG	M	17-12-1998	INDONESIA	6211523390	G 116766	17-11-2024	JURU MUDI	RATINGS	6211523390015222
10.	TRIMAHYUDA	M	30-01-2003	INDONESIA	6211946289	G 029544	18-11-2023	JURU MUDI	ANT-IV	6211946289M44422
11.	BAYU SAFRIAN	M	29-04-1999	INDONESIA	6211863746	F 283090	24-10-2024	JURU MINYAK	ATT-III	6211863746T30323
12.	SRIWIDODO	M	23-05-1996	INDONESIA	6211705252	F 179661	19-10-2025	JURU MINYAK	ATT-III	6211705252T30322
13.	NAANDA	M	17-03-2002	INDONESIA	6211820713	G 037553	23-11-2025	JURU MINYAK	ATT-IV	6211820713T45122
14.	HANAPI	M	20-01-1967	INDONESIA	6200382551	G 104573	28-08-2024	JURU MASAK	BST	6200382551011521

**PERUSAHAAN PELAYARAN**  
**PT. MARITEL BAHTERA ABADI**

CARGO MANIFEST

VESSEL : MV. LINGGUL  
FLAG : INDONESIA  
PORT OF LOADING : TANJUNG PRIOK  
VOYAGE NO. :  
MASTERS NAME : CHRISTIAN PARTY SANGGELORANG  
PORT OF DISCHARGE : PALEMBANG

B / L No.	SHIPPER - CONSIGNEE NOTIFY PARTY	DESCRIPTIONS OF GOOD	WEIGHT / MEASUREMNT
BL No. 026/MB4 - PLUMIII/23		<b>NIHIL</b>	

PT. MARITEL BAHTERA ABADI



Yohana Frezda Girsang

Date of Issue, Palembang, 27 Agustus 2023

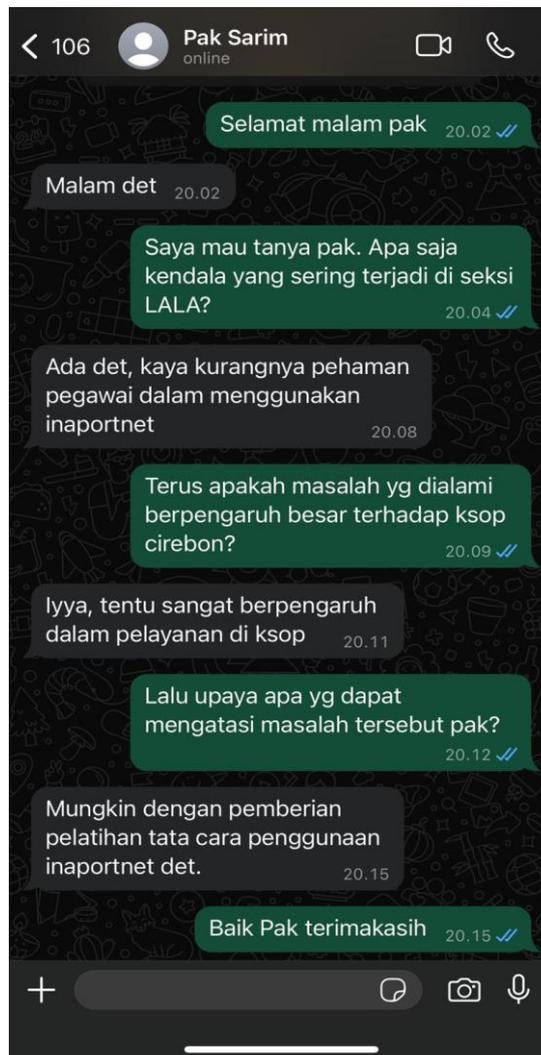
## Lampiran 8

### Kecepatan Internet di KSOP Kelas II Cirebon



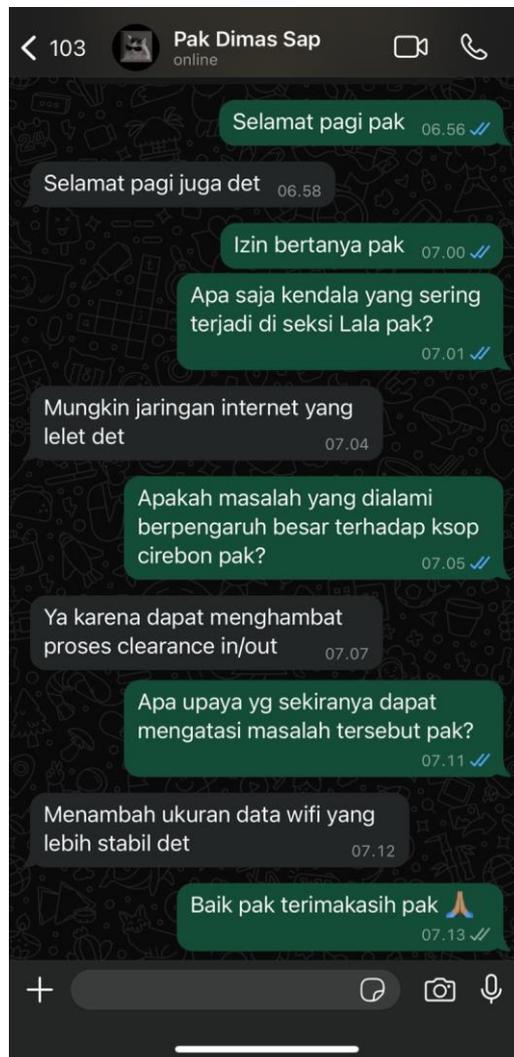
## Lampiran 9

### Wawancara 1



## Lampiran 10

### wawancara 2



## Lampiran 11

### Wawancara 3



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI**

**Nama** : HAFIZ AZRIAL PRAYOGA  
**NRP** : 463200711  
**Program Pendidikan** : DIPLOMA IV  
**Program Studi** : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN  
**Judul** : PERAN SISTEM *INAPORTNET* DI KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS II CIREBON

**Pembimbing Utama**

**Roma Dormawaty M. S.Si.T., M.M**  
Penata Tk. 1 (III/d)  
NIP. 19790413 200212 2 001

Jakarta, 2 Agustus 2024  
**Pembimbing Pendamping**

**Ronald Simanjuntak, M.T**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19750616 200604 1 001

Mengetahui,  
Ketua Jurusan KALK

**Dr. Vidya Selasдини, S.Si.T., M. M.Tr.**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19831227 200812 2 002

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**  
**BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN**  
**SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI**

**Nama** : HAFIZ AZRIAL PRAYOGA  
**NRP** : 4 63 20 0711  
**Program Pendidikan** : DIPLOMA IV  
**Program Studi** : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN  
KEPELABUHANAN  
**Judul** : PERAN SISTEM *INAPORTNET* DI KANTOR  
KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS  
PELABUHAN KELAS II CIREBON

**Ketua Penguji**

**Ir. Junaidi, M.M.**  
Pembina (IV/b)

**P. 19630814 199403 1 002**

**Anggota Penguji**

**Edy Kurniawan, S.T., M.M.**  
Penata (III/c)

**NIP. 19800415 200003 1 002**

**Anggota Penguji**

**Roma Dornawaty M. S.Si.T., M.M.**  
Penata Tk. 1 (III/d)

**NIP. 19790413 200212 2 001**

Mengetahui,  
Ketua Jurusan KALK

**Dr. Vidya Selasдини, S.Si.T., M. M.Tr.**

Penata Tk. I (III/d)

**NIP. 19831227 200812 2 002**