



PROSEDUR JASA KEAGENAN KAPAL DENGAN SISTEM INAPORTNET UNTUK EFISIENSI WAKTU

*Kusharyanto, Ageng Premadi, Susiarni Magdalen, Desy Sakinatu Syifa
Politeknik Pelayaran Banten
*kusharyanto@polteknepel-banten.ac.id

Abstrak

Pelayanan jasa keagenan di pelabuhan merupakan salah satu faktor penting dalam mendukung kelancaran arus barang dan orang melalui jalur laut. Namun, pelayanan jasa keagenan di pelabuhan masih menghadapi berbagai kendala, seperti keterlambatan pengiriman dokumen kapal, pembuatan billing pembayaran uang rambu dan uang Vessel Traffic System (VTS), serta koordinasi antara pihak-pihak terkait. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak penerapan kebijakan bonded warehouse (gudang berikat) terhadap biaya logistik di pelabuhan. Manfaat penelitian ini adalah untuk memberikan masukan kepada pemerintah dan pelaku usaha tentang cara meningkatkan efektivitas dan optimalisasi pelayanan jasa keagenan di pelabuhan. Penelitian ini menggunakan desain deskriptif kualitatif dengan studi kepustakaan, dokumentasi, observasi dan wawancara sebagai metode pengumpulan data. Penelitian ini dilaksanakan di pelabuhan PT. Pelindo II (Persero) dan PT. Adi Bahari Nuansa Cabang Banten. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa penerapan kebijakan bonded warehouse (gudang berikat) dapat mengurangi biaya logistik di pelabuhan dengan menurunkan dwelling time kapal dan mempercepat akses gudang bahan baku ke industri. Namun, penerapan kebijakan tersebut juga memerlukan peningkatan kualitas sumber daya manusia, fasilitas infrastruktur, sistem informasi, serta koordinasi antara pihak-pihak terkait. Kesimpulan dari penelitian ini adalah bahwa penerapan kebijakan bonded warehouse (gudang berikat) memiliki dampak positif terhadap biaya logistik di pelabuhan, namun juga memerlukan perbaikan dan penyesuaian di berbagai aspek.

Kata Kunci: Inaportnet, Jasa Keagenan, Sistem Manajemen Vessel.

Abstract

Agency services at the port are one of the important factors in supporting the smooth flow of goods and people by sea. However, agency services at the port still face various obstacles, such as delays in sending ship documents, making billing payments for signs and Vessel Traffic System (VTS) money, and coordination between related parties. This study aims to analyze the impact of implementing a bonded warehouse policy on logistics costs at the port. The benefit of this research is to provide input to the government and business actors on how to improve the effectiveness and optimization of agency services at the port. This research uses a descriptive qualitative design with literature study, documentation, observation and interviews as data collection methods. This research was conducted at the port of PT Pelindo II (Persero) and PT Adi Bahari Nuansa Banten Branch. The results of this study indicate that the application of the bonded warehouse policy can reduce logistics costs at the port by reducing the dwelling time of ships and accelerating warehouse access of raw materials to industry. However, the implementation of the policy also requires improving the quality of human resources, infrastructure facilities, information systems, and coordination between related parties. The conclusion of this study is that the implementation of the bonded warehouse policy has a positive impact on logistics costs at the port, but also requires improvements and adjustments in various aspects.

Keywords: Inaportnet; Agency service; Vessel Management System.



1. PENDAHULUAN

Sektor logistik berperan penting dalam, pembangunan nasional dan peningkatan daya saing perdagangan di Indonesia. Sistem logistik yang dijalankan dengan baik dan efektif dapat meningkatkan kualitas dan kuantitas dalam penyebaran distribusi logistik. Terdapat empat moda transportasi dalam penyebaran distribusi logistik di Indonesia, yaitu moda transportasi darat, laut, udara, dan perkeretaapian. Saat ini moda transportasi laut merupakan moda transportasi yang efektif dalam pendistribusian logistik baik dalam negeri maupun luar negeri. Maka dari itu, sarana transportasi angkutan laut memiliki peranan yang penting juga. Perubahan paradigma transportasi laut, dari era konvensional menjadi era kontainerisasi dan mekanisasi yang semuanya mengarah pada efisiensi pengelolaan transportasi laut, baik terhadap alat angkut itu sendiri maupun pengelolaan pelabuhan [1]. Angkutan laut merupakan salah satu unsur yang mendukung kelancaran distribusi logistik baik domestik maupun luar negeri. Dari faktor tersebut, banyak bermunculan perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang jasa transportasi laut. Bidang usaha yang dijalankan yaitu kegiatan pengangkutan penumpang, barang maupun hewan dengan menggunakan kapal laut dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan. Semakin pesatnya pertumbuhan jumlah perusahaan pelayaran di Indonesia, maka persaingan usaha di bidang pelayaran akan semakin ketat.

Faktor yang menentukan efektif dan efisiensi operasional kapal di pelabuhan adalah hubungan yang kondusif serta koordinasi yang baik dengan instansi atau pihak-pihak yang berkepentingan dalam operasional kapal selama di pelabuhan, seperti Syahbandar, Bea Cukai, Kantor Karantina Kesehatan Pelabuhan, Kantor Imigrasi, KP3 (Kesatuan Pelaksanaan Pengamanan Pelabuhan), dan Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai. Perusahaan pelayaran atau pemilik kapal tidak selalu dapat memenuhi kebutuhan operasional kapalnya sendiri saat berada di pelabuhan. Oleh karena itu perusahaan pelayaran atau pemilik kapal menunjuk suatu agen pelayaran untuk membantu kegiatan operasional kapal di setiap pelabuhan yang akan dikunjungi.

Keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian dengan satu pihak yang dinamakan principal (pemilik) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang direncanakan kepadanya [2]. Tugas agen kapal yaitu melayani kapal, Anak Buah Kapal (ABK), perbaikan atau pemeliharaan, penyediaan suku cadang kapal, penyerahan dokumen untuk bukti apabila kapal telah sandar dan keluar dari wilayah pelabuhan. Peran utama agen kapal adalah bertindak sebagai perwakilan hukum pemilik di pelabuhan panggilan, menjaga kepentingannya, mengatur operasi komersial dan kebutuhan kapal dan akhirnya membayar vendor terkait atas nama sendiri [3]

Inaportnet adalah suatu sistem dimana tersedianya suatu wadah (portal) untuk dioperasikan dan diintegrasikannya untuk seluruh pola kegiatan baik pelayanan dan perizinan (Clearance) dari instansi terkait yang melaksanakan kegiatan di pelabuhan, sehingga bisa mendorong percepatan proses Port Clearance [4]. Pelayanan sistem Inaportnet dapat diakses dengan membuka portal Inaportnet yaitu www.portal.inaportnet.com, pada portal tersebut pengguna akan banyak menemukan singkatan atau istilah dalam kepelabuhanan [5].

Inaportnet tersusun dari 3 (tiga) pilar utama yaitu: 1) *Frontend Inaportnet* merupakan salah satu bagian dari sistem *inaportnet* yang terdiri dari beberapa modul yang digunakan oleh pengguna jasa ke pelabuhan (Agen Pelayaran, Perusahaan Bongkar Muat dan Jasa Pengurusan Transportasi) untuk mengajukan layanan kapal dan barang di pelabuhan. 2) SIMPADU, suatu sistem pelayanan terpadu atau perizinan di bidang lalu lintas angkutan laut pada kantor Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut secara *Online*. 3) SPS *Online*, suatu sistem pelayanan surat persetujuan atau perizinan di bidang kesyahbandaran pada kantor unit pelaksana teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut secara *online*. Saat ini *inaportnet* sudah meliputi tambahan beberapa pilar yakni kenavigasian, BUP, tarsus/TUKS dan monitoring dokumen.

Penerapan *inaportnet* untuk pelayanan kapal dan barang di pelabuhan tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 8 tahun 2022, tanggal 28 April 2022 tentang Penerapan *Inaportnet* untuk Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan. Pengguna *inaportnet* adalah instansi pemerintah & badan usaha pelabuhan serta pelaku industri logistik di Indonesia yang memanfaatkan jasa kepelabuhanan, seperti shipping lines/agents, freight forwarder, Container Freight Station (CFS), Custom brokerage atau PPJK, importir & eksportir, depo container, warehouse, dan inland transportation, seperti truk, kereta api dan tongkang. Ada beberapa layanan yang tersedia di *inaportnet* yaitu : tata cara masuk kapal, tata cara perpanjangan masa tambat atau labuh dan kapal pindah tempat tambat atau labuh, tata cara kapal keluar, tata cara pembatalan layanan. Adapun produk dari *inaportnet*, yaitu:

- a. Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK)
- b. Penetapan Penyandaran Kapal (PPK)



copyright is published under [Lisensi Creative Commons Atribusi 4.0 Internasional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

c. Rencana Kerja Bongkar Muat (RKBM)

Layanan pada perusahaan pelayaran akan menentukan apakah perusahaan tersebut mampu bersaing di pasar global atau tidak. Syarat yang harus dipenuhi oleh perusahaan pelayaran tersebut adalah kemampuan perusahaan tersebut dalam menyediakan jasa sesuai dengan kebutuhan dan keinginan masyarakat [6].

Peranan Perusahaan Pelayaran/Keagenan kapal laut sangat dibutuhkan dalam membantu pemilik kapal (owner) dalam proses kedatangan dan keberangkatan kapal pada suatu pelabuhan agar kegiatan kapal tersebut dapat berjalan dengan lancar dan tepat waktu sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan atau disepakati [7]. PT. Adi Bahari Nuansa adalah salah satu perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang keagenan kapal yang menggunakan sistem layanan inaportnet dan *Vessel Management System (VMS)* untuk menunjang kegiatan keagenan kapal di wilayah PT. Pelindo II (Persero) Cabang Banten. Untuk menunjang keberhasilan layanan inaportnet diperlukan Sumber Daya Manusia (SDM) yang handal dan kompeten di bidangnya. Hasil wawancara dengan Kepala Operasional PT. Adi Bahari Nuansa, penerapan sistem *inaportnet* dan *Vessel Management System (VMS)* dalam kegiatan operasional kapal di PT. Adi Bahari Nuansa sudah baik. Akan tetapi masih terdapat beberapa hal yang perlu diperhatikan untuk menunjang keberhasilan sistem keagenan dengan inaportnet dan *Vessel Management System (VMS)*. Salah satu kendala dalam penerapan sistem inaportnet adalah bahwa aplikasi ini belum bisa diterapkan di Terminal Untuk Kebutuhan Khusus (TUKS) yang memiliki jetty sendiri untuk kegiatan sandar kapal dan bongkar muat muatan kapal, contohnya muatan curah cair. Selain itu, masalah yang timbul dengan adanya penerapan sistem inaportnet dan *Vessel Management System (VMS)* adalah Sumber Daya Manusia (SDM) perusahaan yang belum terbiasa menggunakan sistem ini dan kurang memahami tentang alur pelayanan keagenannya.

Ada beberapa penelitian terdahulu yang relevan dengan penelitian ini, penelitian yang dilakukan oleh Azizah, Widodo, & Apriliyanti (2019) yang menyatakan bahwa gangguan server pada sistem inaportnet menghambat *clearance in* dan *clearance out*, sehingga diperlukan adanya persiapan seluruh dokumen baik secara manual ataupun *online*. Kapal tidak bisa dilayani secara *online* karena belum memiliki trayek di pelabuhan tujuan. Keterlambatan *clearance out* kapal disebabkan oleh adanya penanganan dokumen kapal yang tidak tepat waktu. Penelitian yang dilakukan oleh Malisan & Tresnawati (2019) menunjukkan bahwa meskipun telah banyak yang merasa nyaman dengan sistem inaportnet, tetapi masih ditemukan beberapa hal yang perlu peningkatan atau perbaikan agar meningkatkan kepuasan para pengguna jasa ke pelabuhan antara lain pelayanan labuh, pandu, tunda, dan tambat (PPKB-D), pelayanan daftar urutan bongkar (DUB), rencana kegiatan muat dan penerbitan Kartu Stack Ekspor (KSE), pengurusan dokumen Persetujuan Ekspor (PE), dan perizinan karantina. Penelitian yang dilakukan oleh Andromeda & Putra (2020) menunjukkan bahwa proses penyelesaian *clearance* kapal pada PT Dharma Lautan Utama Cabang Surabaya telah berubah menggunakan sistem *online* atau menggunakan sistem inaportnet, tetapi sistem ini masih terkendala oleh koneksi internet yang kurang memadai. Banyaknya dokumen kapal yang harus diselesaikan, sistem pengecekan *expired date* sertifikat kapal masih manual, terjadinya pasang surut, dan lamanya menunggu muatan tiba pelabuhan juga menyebabkan lamanya proses *clearance* di pelabuhan Tanjung Perak. Inaportnet berpengaruh positif terhadap Waiting Time for Pilot dan Waiting Time for Berth. Artinya semakin pengguna jasa memakai sistem Inaportnet maka probabilitas tercapainya Waiting Time for Pilot dan Waiting Time for Berth semakin tinggi [11].

Berdasarkan latar belakang tersebut penulis tertarik untuk membahas lebih lanjut dalam artikel ini mengenai pelaksanaan alur jasa keagenan kapal dengan sistem inaportnet dan *vessel management system*. Kebaruan dalam penelitian ini adalah tentang analisis pelaksanaan alur jasa keagenan dengan menggunakan dua sistem secara beriringan yaitu dengan sistem inaportnet dan dan sistem manajemen vessel (*Vessel Management System*). Tujuan yang hendak dicapai oleh penulis dalam melakukan penelitian ini adalah untuk mengetahui pelaksanaan alur jasa keagenan MT. Success Energy XXXII dengan sistem inaportnet dan *Vessel Management System (VMS)* di PT. Adi Bahari Nuansa. Kontribusi dalam penelitian ini adalah masyarakat bisa mengetahui tentang alur jasa keagenan dalam kapal dan menambah wawasan tentang sistem yang digunakan dalam mengirim barang yaitu dengan sistem inaportnet dan *Vessel Management System (VSM)*.

2. METODE

Penelitian ini adalah jenis penelitian deskriptif kualitatif, karena untuk mengetahui prosedur jasa keagenan kapal dengan sisten inaportnet untuk efisiensi waktu. Penelitian deskriptif adalah suatu metode dalam meneliti suatu sekelompok manusia, suatu objek, kondisi, sistem pemikiran ataupun peristiwa pada masa sekarang. Tipe penelitian ini berusaha menerapkan fenomena sosial tertentu. Menurut Neolaka (2014), metode diskriptif merupakan metode penelitian yang bertujuan untuk menggambarkan secara sistematis fakta dan karakteristik



copyright is published under [Lisensi Creative Commons Atribusi 4.0 Internasional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

objek dan subjek yang diteliti secara tepat. [13] menyatakan metode deskriptif adalah metode dengan data yang terkumpul berbentuk kata-kata atau gambar, sehingga tidak menekankan pada angka dapat disimpulkan bahwa penelitian deskriptif kualitatif adalah prosedur penelitian berdasarkan data deskriptif, yaitu berupa lisan atau kata tertulis dari subjek yang telah diamati dan memiliki karakteristik bahwa data yang diberikan merupakan data asli yang tidak diubah serta menggunakan cara sistematis dan dapat dipertanggungjawabkan kebenarannya, yaitu dalam hal penerapan layanan jasa keagenan dengan menggunakan sistem *inaportnet* di PT. Adi Bahari Nuansa.

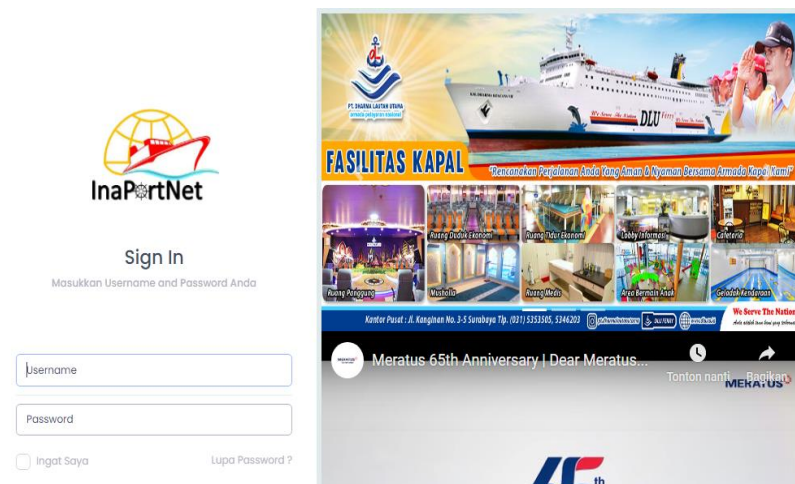
Penelitian ini dilakukan di PT. Adi Bahari Nuansa Banten dan PT. Pelindo II (Persero) Cabang Banten. Dalam penelitian ini wawancara dilakukan terhadap Kepala Operasional PT. Adi Bahari Nuansa dan Staf Operasional Lapangan. Waktu penelitian ini adalah selama 6 (enam) bulan terhitung dari 1 Oktober 2017 sampai dengan 31 Maret 2018.

Untuk menganalisis tujuan dari penelitian, digunakan berbagai macam data yang bersifat kualitatif yang bersumber dari responden. Ada dua jenis data yang diterapkan dalam penelitian ini, yaitu data primer dan data sekunder. Data primer dalam penelitian ini merupakan data yang langsung diperoleh dari sumber data, dengan cara melakukan observasi dan/atau pengamatan kejadian-kejadian yang berhubungan langsung dengan objek yang diteliti terkait dengan jasa keagenan di PT. Adi Bahari Nuansa dan PT. Pelindo II (Persero) Cabang Banten. Data sekunder yaitu data yang diperoleh secara tidak langsung dari sumbernya dengan mempelajari buku-buku dan dokumentasi serta sumber data dari internet. Pengumpulan data menggunakan empat metodologi yaitu Studi Pustaka, Dokumentasi, Observasi dan Wawancara. Teknik analisis data dalam penelitian ini dilakukan dalam tiga tahapan yaitu: Reduksi Data, Penyajian Data dan Penarikan Kesimpulan.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

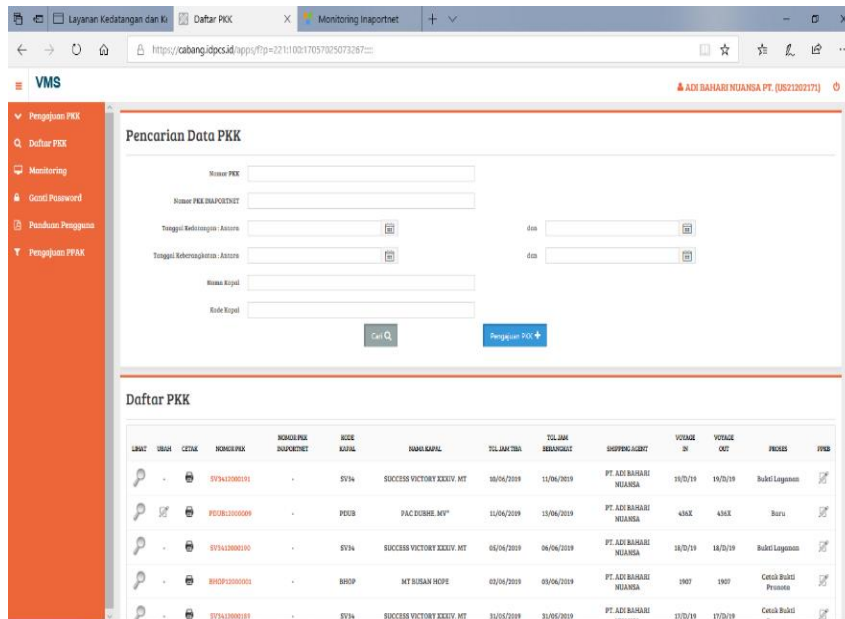
3.1. Pelaksanaan jasa keagenan MT. Success Energy XXXII dengan sistem *inaportnet* dan Vessel Management System (VMS) di PT. Adi Bahari Nuansa

Pada tanggal 1 Oktober 2017 penggunaan sistem *inaportnet* dan *Vessel Management System (VMS)* diresmikan untuk kegiatan jasa operasional kapal di kawasan pelabuhan PT. Pelindo II (Persero) Cabang Banten. Keterkaitan kedua sistem ini menghubungkan seluruh instansi terkait yang berhubungan dengan kegiatan operasional kapal ketika sandar atau berlabuh di dermaga pelabuhan PT. Pelindo II (Persero) Cabang Banten. Selama melakukan kegiatan keagenan dengan sistem *Inaportnet* dan *Vessel Management System (VMS)* *website* yang digunakan untuk masuk atau *log in* dalam sistem ini, yaitu www.inaportnet.dephub.go.id untuk penggunaan sistem *inaportnet* dan www.cabang.idpcs.id untuk penggunaan sistem *Vessel Management System (VMS)*.



Gambar 1. Tampilan *website inaportnet*



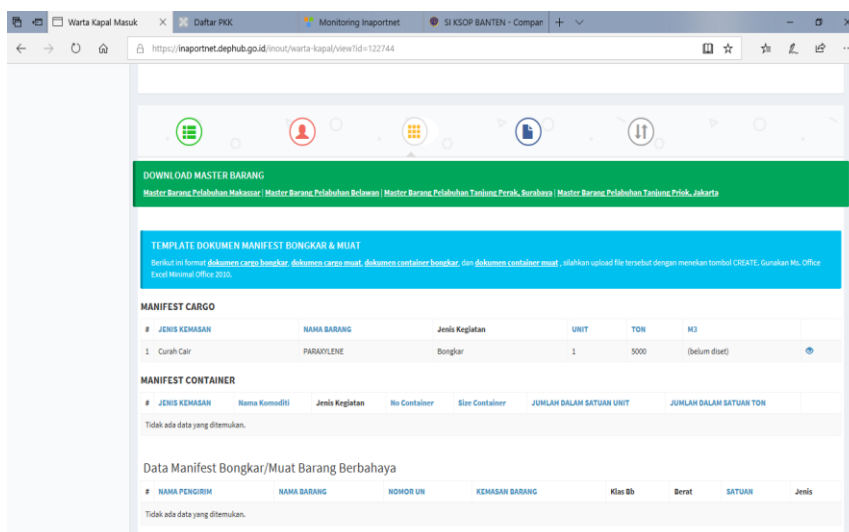


Gambar 2. Tampilan website Vessel Management System (VMS)

Setelah PT. Adi Bahari Nuansa mendapatkan penunjukan keagenan untuk kapal MT. Success Energy XXXII maka dibuat surat Pemberitahuan Kedatangan Kapal ke Syahbandar dengan disertai surat, dokumen, dan warta kapal. Surat ini diperlukan untuk syarat lampiran pembayaran billing *Vessel Traffic System (VTS)* dan billing jasa rambu karena sistem pembayarannya masih manual. *Vessel Traffic System (VTS)* merupakan sistem komunikasi yang dapat memberikan informasi dan pesan/informasi untuk kapal, misalkan dapat memberikan informasi atau data tentang posisi-posisi kapal lain yang melalui jalur lalu lintas [14].

Selanjutnya operasional perusahaan melalui website *inaportnet* mengajukan layanan kedatangan kapal dan operasi bongkar muat dalam waktu paling lambat 1x24 jam. Warta kapal memuat informasi mengenai kondisi umum kapal dan muatan (ship condition) dengan ditandatangani oleh nakhoda. Warta kapal diisi sesuai dengan keadaan kapal apakah bongkar atau muat dan dokumen-dokumen yang perlu disertakan dalam warta kapal tersebut selanjutnya dikirimkan ke penyelenggara pelabuhan dalam bentuk Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK). Warta kapal ini terdiri dari 5 kolom yaitu:

- Data manifest kapal
- Data awak kapal
- Data rincian jenis barang
- Data Surat Persetujuan Berlayar (SPB) asal dan dokumen kapal
- Data bongkar muat

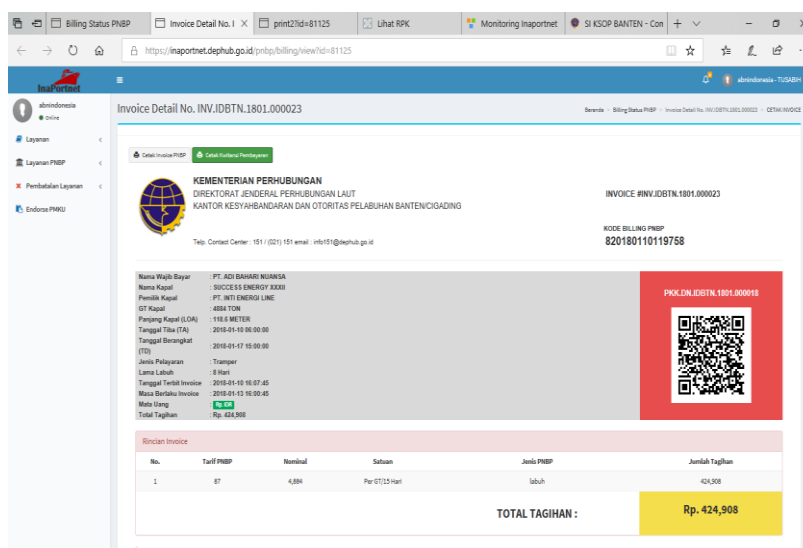


Gambar 3. Tampilan data warta kapal

Setelah data warta kapal diisi sesuai dengan keperluan kegiatan operasional kapal, selanjutnya data warta kapal tersebut dikirimkan ke penyelenggara pelabuhan dalam bentuk pengajuan Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK). Setelah diverifikasi oleh pihak Syahbandar maka akan keluar nomer kedatangan kapal dan selanjutnya Surat Persetujuan Masuk (SPM) akan di setujui oleh penyelenggara pelabuhan. Setelah Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) dan Surat Persetujuan Kapal (SPM) disetujui, pihak Perusahaan Bongkar Muat (PBM) yang ditunjuk baru bisa mengajukan Rencana Kegiatan Bongkar Muat (RKBM). Selanjutnya Badan Usaha Pelabuhan (BUP) mengirimkan Rencana Penambatan Kapal dan Rencana Operasi (RPK-RO) ke penyelenggara pelabuhan dari Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) di website *Vessel Management System (VMS)* yang diajukan oleh Agen Pelayaran (AP) yang sebagian datanya dari Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) yang telah diverifikasi di sistem *inaportnet*.

Agen Pelayaran (AP) mengajukan Layanan Kapal Keluar (LKK) di sistem *inaportnet* dengan mengisi warta keberangkatan, yaitu: Data manifest kapal, Data awak kapal, Data manifest bongkar muat, Data dokumen kapal dan Data pandu keluar.

Pengajuan Layanan Kapal Keluar (LKK) akan disetujui oleh pihak penyelenggara pelabuhan. Laporan Keberangkatan Kapal (LKK) yang telah dikirim dan diverifikasi oleh penyelenggara pelabuhan secara otomatis direspon oleh Sistem Informasi PNPB *Online (SIMPONI)* untuk penerbitan kode *billing* pembayaran uang labuh kapal. Setelah tagihan nota pelayanan labuh dilunasi, Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal (LK3) secara otomatis akan diverifikasi oleh penyelenggara Pelabuhan.



Gambar 4. Billing labuh

Pada sistem *Vessel Management System (VMS)*, Agen Pelayaran (AP) mengajukan Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) keberangkatan yang akan disetujui oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP). Jika Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) keberangkatan disetujui, selanjutnya Surat Perintah Kerja (SPK) Pandu Keluar secara otomatis akan disetujui oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP). Setelah Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal (LK3) dan Surat Perintah Kerja (SPK) Pandu keluar disetujui, maka Surat Persetujuan berlayar dapat diterbitkan.

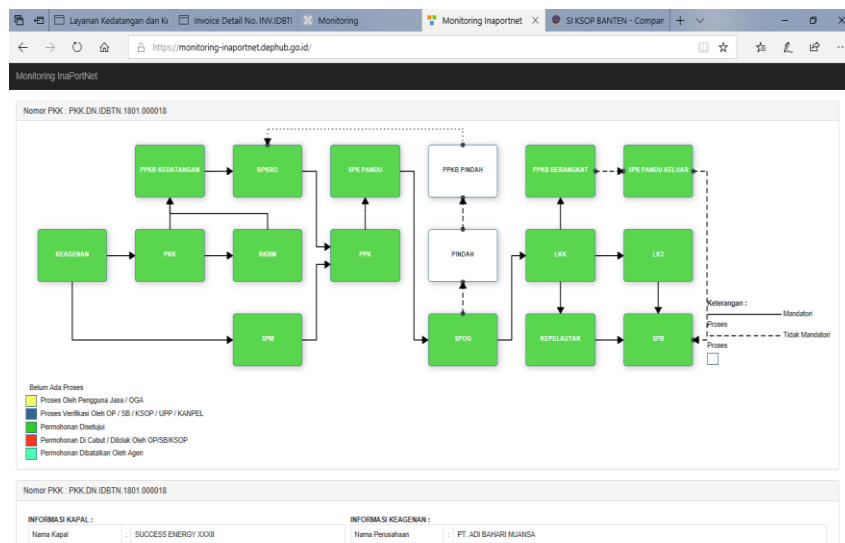
Setiap alur pelayanan harus dilaksanakan sesuai runtutannya, apabila salah satu layanannya belum diverifikasi, maka layanan berikutnya tidak bisa diproses. Pada sistem *Vessel Management System (VMS)* pembuatan Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) baik kedatangan maupun keberangkatan, data yang dimasukan harus menggunakan waktu aktual. Apabila terjadi perubahan dikarenakan faktor yang tidak disengaja, perubahan waktu aktual dilakukan dengan mengajukan proses *backdate* dengan mengisi *form* permohonan pembukaan sistem *Vessel Management System (VMS)* yang contoh *formnya* terlampir. Seluruh alur pelayanan jasa keagenan dengan menggunakan sistem *inaportnet* dan *Vessel Management System (VMS)* dijalankan sesuai bagan monitoring dengan menggunakan website <https://monitoring-inaportnet.dephub.go.id/> untuk sistem *inaportnet* dengan cara memasukkan nomor Pemberitahuan Kedatangan Kapal di kolom atas pada sistem *inaportnet* tersebut.

Berdasarkan wawancara langsung dengan Manajer Operasional PT. Adi Bahari Nuansa bapak H bahwa Sumber Daya Operasional (SDM) yang dimiliki PT. Adi Bahari Nuansa belum memahami bagaimana alur pelaksanaan jasa keagenan dengan menggunakan sistem *inaportnet* dan *Vessel Management System (VMS)*.



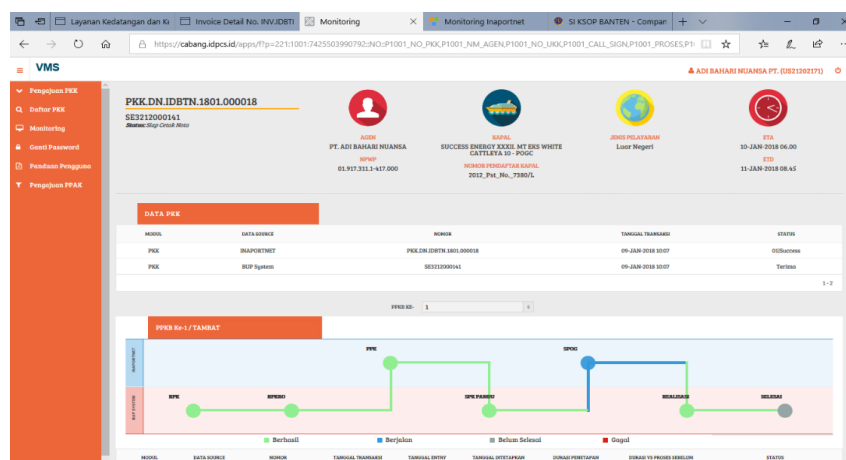
copyright is published under [Lisensi Creative Commons Atribusi 4.0 Internasional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Hal ini dikarenakan alur pelaksanaan kedua sistem tersebut harus saling berkaitan dan berjalan beriringan. Penelitian ini juga relevan dengan penelitian yang dilakukan oleh [5] yang menyatakan bahwa kurangnya pemahaman agen dalam menggunakan sistem *Inaportnet* dengan baik dan benar di PT. Arkan Nusantara. Kendala dalam pengoperasian sistem *inaportnet* diantaranya meliputi keterampilan petugas, koneksi internet dan kapasitas ukuran dokumen kapal terlalu besar penunjang sehingga memperlambat proses *clearance* kapal.



Gambar 5. Monitoring *inaportnet*

Untuk sistem *Vessel Management System* (VMS) menggunakan website <https://cabang.idpcs.id> kemudian memilih pilihan monitoring pada menu di sebelah kiri, selanjutnya memilih kapal yang akan dilihat monitoringnya.



Gambar 6. Monitoring VMS

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil dan pembahasan dalam penelitian, dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan alur jasa keagenan MT. Success Energy XXXII dengan sistem *inaportnet* dan *Vessel Management System* (VMS) di PT. Adi Bahari Nuansa memiliki potensi untuk meningkatkan efektivitas dan optimalisasi pelayanan jasa keagenan di pelabuhan, namun juga memerlukan perbaikan dan penyesuaian di berbagai aspek. Saran atau rekomendasi yang dapat diberikan berdasarkan temuan penelitian ini adalah: a) meningkatkan kualitas sumber daya manusia melalui pelatihan-pelatihan yang berkaitan dengan sistem *inaportnet* dan *Vessel Management System* (VMS); b) meningkatkan kualitas fasilitas infrastruktur melalui pemeliharaan dan pengadaan alat-alat yang sesuai dengan standar operasional; c) meningkatkan kualitas sistem informasi melalui pengembangan dan pembaruan fitur-fitur yang memudahkan pengguna dalam mengakses data dan informasi; d) meningkatkan kualitas koordinasi antara pihak-pihak terkait melalui pembentukan tim kerja yang solid dan profesional.



copyright is published under [Lisensi Creative Commons Atribusi 4.0 Internasional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

DAFTAR PUSTAKA

- [1] M. A. Puteri *et al.*, “Work Safety Analysis On Forklift And Crane Operating Systems To Prevent Work Accidents,” *Zo. Laut*, vol. 3, no. 1, pp. 32–37, 2022.
- [2] R. . Suyono, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, 2nd ed. Jakarta: PPM, 2015.
- [3] L. Lesmini, D. J. Najoan, M. Nurman Ruslani, M. Iqbal Firdaus, P. Candra Susanto, and R. F. Suryawan, “Strategi Pelayanan Perusahaan Jasa Keagenan Kapal Dalam Menangani Kedatangan Dan Keberangkatan Kapal,” *J. Transp. Logistik, dan Aviasi*, vol. 1, no. 2, pp. 129–139, Jan. 2022, doi: 10.52909/jtla.v1i2.60.
- [4] R. Indriyati and B. D. Novarizal, “Optimizing Work Online Services Based Inaportnet To Increase Service On Shipping Arrival At Pt Maskapai Pelayaran Pulau Laut Panjang Branch,” *Maj. Ilm. Gema Marit.*, vol. 21, no. 1, pp. 30–39, 2019.
- [5] T. Laia and L. Y. Pandia, “Implementasi Inaportnet Terhadap Pelayanan Kapal Dan Barang Pada Pt. Samudera Arkan Nusantara,” *J. Inf. Technol. Account.*, vol. 5, no. 1, pp. 36–40, 2022.
- [6] A. Pangihutan, M. Thamrin, and A. Suparman, “Kualitas Pelayanan Jasa Keagenan Kapal Dan Komunikasi Interpersonal Pada Perusahaan Pelayaran,” *J. Manaj. Transp. Logistik*, vol. 3, no. 2, pp. 217–225, 2016.
- [7] Yusnidah and H. L. B. Situmorang, “Pelayanan Jasa Keagenan Dalam Menangani Kedatangan Dan Keberangkatan Kapal Pada Pt. Sea Asih Lines Kuala Tanjung,” *Bul. Utama Tek.*, vol. 16, no. 2, pp. 147–151, 2021.
- [8] I. S. Azizah, H. Widodo, and A. Apriliyanti, “Pelayanan Sistem Inaportnet Dalam Meningkatkan layanan Kapal Pada PT. Kharisma Indah Lestari Semarang,” in *National Seminar on Maritime and Interdisciplinary Studies 1*, 2019, pp. 136–143.
- [9] J. Malisan and W. Tresnawati, “Implementasi Inaportnet dalam Pelayanan Terpadu Satu Pintu di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya,” *War. Penelit. Perhub.*, vol. 31, no. 2, pp. 67–74, Dec. 2019, doi: 10.25104/warlit.v31i2.1267.
- [10] V. F. Andromeda and I. M. W. S. Putra, “Penyelesaian Clearance Dengan Sistem Inaportnet Guna Memperlancar Estimated Time Departure,” *J. Transp.*, vol. 20, no. 2, pp. 115–124, 2020.
- [11] W. Raharjo and F. Apriliani, “Sistem Indonesian Port Integration (Inaportnet) Terhadap Waiting Time For Pilot Dan Waiting Time For Berth,” *J. BARUNA Horiz.*, vol. 1, no. 2, 2018.
- [12] A. Neolaka, *Metode Penelitian dan Statistik*. Bandung: Remaja Rosdakarya, 2014.
- [13] Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta, 2016.
- [14] Mudiyanto and E. Febriana, “Analisis Penggunaan Layanan Vessel Traffic System Terhadap Keselamatan Pelayaran Di Alur Pelayaran Barat Surabaya Pelindo 3,” *J. Saintek Marit.*, vol. 21, no. 2, pp. 97–106, 2021.

