



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**ANALISIS KESIAPAN PENERAPAN *INDONESIA PORT  
INTEGRATION SYSTEM (INAPORTNET)*  
PADA PELAYANAN KAPAL  
DI PELABUHAN TANJUNG PRIOK**

**SKRIPSI**

**SAIFUDIN**

**0405080238**

**FAKULTAS TEKNIK  
PROGRAM STUDI TEKNIK PERKAPALAN  
DEPOK  
JULI 2009**



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**ANALISIS KESIAPAN PENERAPAN *INDONESIA PORT*  
*INTEGRATION SYSTEM (INAPORTNET)*  
PADA PELAYANAN KAPAL  
DI PELABUHAN TANJUNG PRIOK**

**SKRIPSI**

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik**

**SAIFUDIN**

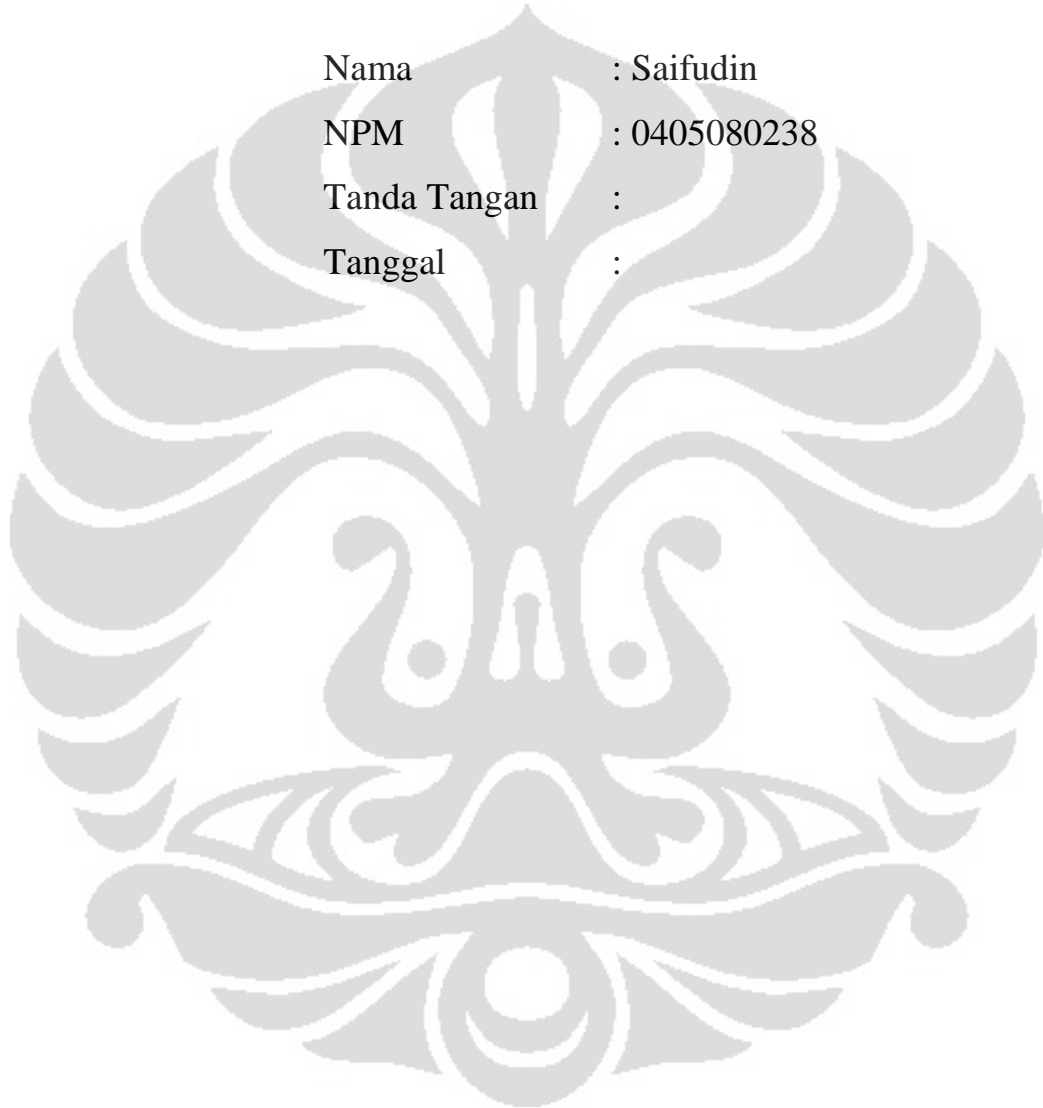
**0405080238**

**FAKULTAS TEKNIK  
PROGRAM STUDI TEKNIK PERKAPALAN  
DEPOK  
JULI 2009**

**HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS**

Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri,  
Dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk  
telah saya nyatakan dengan benar.

Nama : Saifudin  
NPM : 0405080238  
Tanda Tangan :  
Tanggal :



## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :  
 Nama : Saifudin  
 NPM : 0405080238  
 Program Studi : Teknik Perkapalan  
 Judul Skripsi : Analisis Kesiapan Penerapan Indonesia Port  
 Integration System (INAPORTNET) Pada  
 Pelayanan Kapal Di Pelabuhan Tanjung Priok

**Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik pada Program Studi Teknik Perkapalan, Fakultas Teknik, Universitas Indonesia**

### DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Ir. Sunaryo, Ph.D ( )  
 Penguji : Prof. Dr. Ir. Yanuar, M.Sc, M.Eng ( )  
 Penguji : Ir. Hadi Tres no Wibowo ( )  
 Penguji : Ir. M.A Talahatu, M.T ( )

Ditetapkan di : Depok

Tanggal :

## KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Allah SWT., karena atas berkat dan rahmat-Nya, saya dapat menyelesaikan skripsi ini. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Teknik Program Studi Teknik Perkapalan pada Fakultas Teknik Universitas Indonesia. Saya menyadari bahwa, tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan skripsi ini, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu, saya mengucapkan terima kasih kepada:

- (1) Ir. Sunaryo, Ph.D selaku dosen pembimbing yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk mengarahkan saya dalam penyusunan skripsi ini;
- (2) Orang tua dan keluarga saya serta Nur'aini yang telah memberikan bantuan dukungan material dan moral;
- (3) Arif Rusman Yulianto, S.T, Assistant Manager Data dan Informasi PELINDO II yang telah banyak membantu dalam penyediaan data dan informasi
- (4) Para sahabat dan teman dekat yang telah banyak membantu saya dalam menyelesaikan skripsi ini.

Akhir kata, saya berharap ALLAH SWT berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu. Semoga skripsi ini membawa manfaat bagi pengembangan ilmu.

Depok, Juni 2009

Penulis

## **HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

---

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Saifudin  
NPM : 0405080238  
Program Studi : Teknik Perkapalan  
Departemen : Teknik Mesin  
Fakultas : Teknik  
Jenis karya : Skripsi

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif** (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul :

### **ANALISIS KESIAPAN PENERAPAN INDONESIA PORT INTEGRATION SYSTEM (INAPORTNET) PADA PELAYANAN KAPAL DI PELABUHAN TANJUNG PRIOK**

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/format-kan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok

Pada tanggal :

Yang menyatakan

(Saifudin)

## ABSTRAK

Nama : Saifudin  
 Program Studi : Teknik Perkapalan  
 Judul : Analisis Kesiapan Penerapan Indonesia Port Integration System (INAPORTNET) pada Pelayanan Kapal di Pelabuhan Tanjung Priok

Berdasarkan *The Declaration of ASEAN Concord II* (Bali Concord II) pada 7 Oktober 2003, Pemerintah membentuk Tim Persiapan Indonesia National Single Window (INSW) dimana Sistem Portnet menjadi salah satu pilar utamanya terutama terkait proses port clearance pada pelayanan kapal di pelabuhan. Tujuan penelitian ini adalah mengetahui perkembangan persiapan Sistem Portnet dan permasalahannya di Pelabuhan Tanjung Priok. Penelitian ini menggunakan metode wawancara dan survey lapangan pada instansi penerbit perijinan dan perusahaan pelayaran sebagai pengguna jasa. Sistem portnet masih memerlukan tambahan aplikasi dan permasalahan administratif yang harus diselesaikan sehingga diharapkan adanya komitmen antara instansi terkait dengan perusahaan pelayaran dapat dijadikan jalan keluar dari permasalahan yang ada.

Kata kunci : pelayanan, port clearance, sistem portnet, permasalahan, komitmen

## ABSTRACT

Name : Saifudin  
 Study Program : Naval Architecture  
 Title : Readiness Analysis of Indonesia Port Integration System(INAPORTNET) on the ship services at the Port of Tanjung Priok

Based on the Declaration of ASEAN Concord II (Bali Concord II) on 7 October 2003, the Government established team of Indonesian National Single Window (INSW) which Portnet System into one of the main pillars mainly related to the process of port clearance on ships services in the harbor. The Research using methods of interview and field survey on the publisher's permission and and shipping companies as a service user. Portnet system still requires an additional application and administrative problems that must be completed. so that the expected commitment of institutions associated with the shipping company can be a way out of problems that exist

Keywords: services, port clearance, portnet system, problems, commitment

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN .....	iii
KATA PENGANTAR .....	iv
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH .....	v
ABSTRAK .....	vi
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR GAMBAR .....	x
<b>1. PENDAHULUAN</b>	
1.1 Latar Belakang Masalah .....	1
1.2 Perumusan Masalah .....	3
1.3 Tujuan Penelitian .....	4
1.4 Manfaat Penelitian .....	4
1.5 Batasan Penelitian.....	4
1.6 Model Operasional Penelitian .....	4
1.7 Sistematika Penulisan .....	5
<b>2. TINJAUAN PUSTAKA</b>	
2.1 Gambaran Umum Sistem InaPortnet .....	6
2.1.1 Latar Belakang Penerapan Sistem Inaportnet.....	6
2.1.2 Pengertian Indonesia Portnet (InaPortnet).....	7
2.1.3 Blue Print Arsitektur Indonesia Portnet (Inaportnet) .....	8
2.1.4 Tujuan dan manfaat Indonesia Portnet (InaPortnet).....	9
2.1.5 Topologi InaPortnet Sebagai subsistem INSW .....	10
2.1.6 Ketentuan dan Kesepakatan Dasar .....	11
2.1.7 Kebijakan Teknis Pembangunan Sistem InaPortNet.....	12
2.1.8 Strategi Pengembangan Sistem InaPortNet .....	14
2.2 Portnet Melibatkan Instansi Pemerintah dan Swasta.....	14
2.2.1 Kantor Direktorat Jenderal Bea dan Cukai .....	16



2.2.2 Administrator Pelabuhan (ADPEL).....	17
2.2.3 Syahbandar .....	18
2.2.4 Dinas Karantina dan Dinas Kesehatan .....	18
2.2.5 Kantor Imigrasi.....	20
2.2.6 Kantor Pelabuhan Indonesia .....	20
2.2.7 Perusahaan Pelayaran sebagai agen.....	22
2.2.8 Gambaran sebelum ada Sistem Portnet .....	23
2.3 Pertukaran Dokumen Dalam Sistem Portnet .....	29

### **3 SISTEM DAN PROSEDUR (SISPRO) APLIKASI SISTEM PORTNET**

3.1 Sistem dan Prosedur (SISPRO) dan Service Level Agreement .....	30
3.1.1 Pelayanan Kapal Masuk .....	31
3.1.1.1 Analisa SOP dan SLA Pelayanan Kapal Masuk .....	34
3.1.2 Pelayanan Kapal Pindah .....	35
3.1.2.1 Analisa SOP dan SLA Pelayanan Kapal Pindah .....	36
3.1.3 Pelayanan Kapal Keluar .....	37
3.1.3.1 SOP dan SLA Pelayanan Kapal Keluar .....	38
3.2 Aplikasi Portnet pada Pelayanan Kapal .....	39
3.2.1 Halaman Pertama Sistem Portnet.....	40
3.2.2 Laporan Kapal Tiba.....	41
3.2.2.1 View Detail Laporan Kapal Tiba.....	42
3.2.2 Persetujuan Kapal Masuk.....	43
3.2.3 Persetujuan SPOG Pindah.....	43
3.2.3.1 View Detail Persetujuan SPOG Pindah.....	44
3.2.4 Persetujuan Surat Izin Berlayar (SIB).....	44
3.2.5.1 View Detail Persetujuan Surat Izin Berlayar .....	45
3.2.5 Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP) .....	45
3.2.5.1 View Detail RKSP .....	46
3.2.6 PSAD Masuk.....	46
3.2.6.1 View Detail PSAD Masuk .....	47
3.2.7 Master Kapal .....	48
3.2.7.1 View Detail Master Kapal.....	48

3.2.8 Master Agen .....	49
3.2.8.1 View Detail Master Agen .....	49
3.2.9 Outward Manifes .....	50
3.2.9.1 View Detail Manifes .....	50
3.2.9.2 Detail Kontainer.....	51
3.2.9.3 Detail Barang .....	51

#### **4. ANALISA PENERAPAN SISTEM PORTNET DI PELABUHAN**

##### **TANJUNG PRIOK**

4.1 Analisa Perkembangan Penerapan Sistem Portnet .....	51
4.2 Kendala Penerapan Sistem Portnet di Pelabuhan Tanjung Priok .....	53
4.2.1 Mengubah Budaya Manual ke Elektronik .....	54
4.2.2 Perbedaan Tingkat Kesiapan .....	55
4.2.3 Harmonisasi Sistem Aplikasi Instansi .....	57
4.2.4 Aplikasi pada Portnet masih belum Lengkap .....	58
4.2.5 Sistem Portnet belum dapat menjawab permasalahan Undang-undang karantina .....	60
4.2.6 Belum Adanya Prasarana Pendukung Sistem Portnet .....	61

#### **5. KESIMPULAN DAN SARAN**

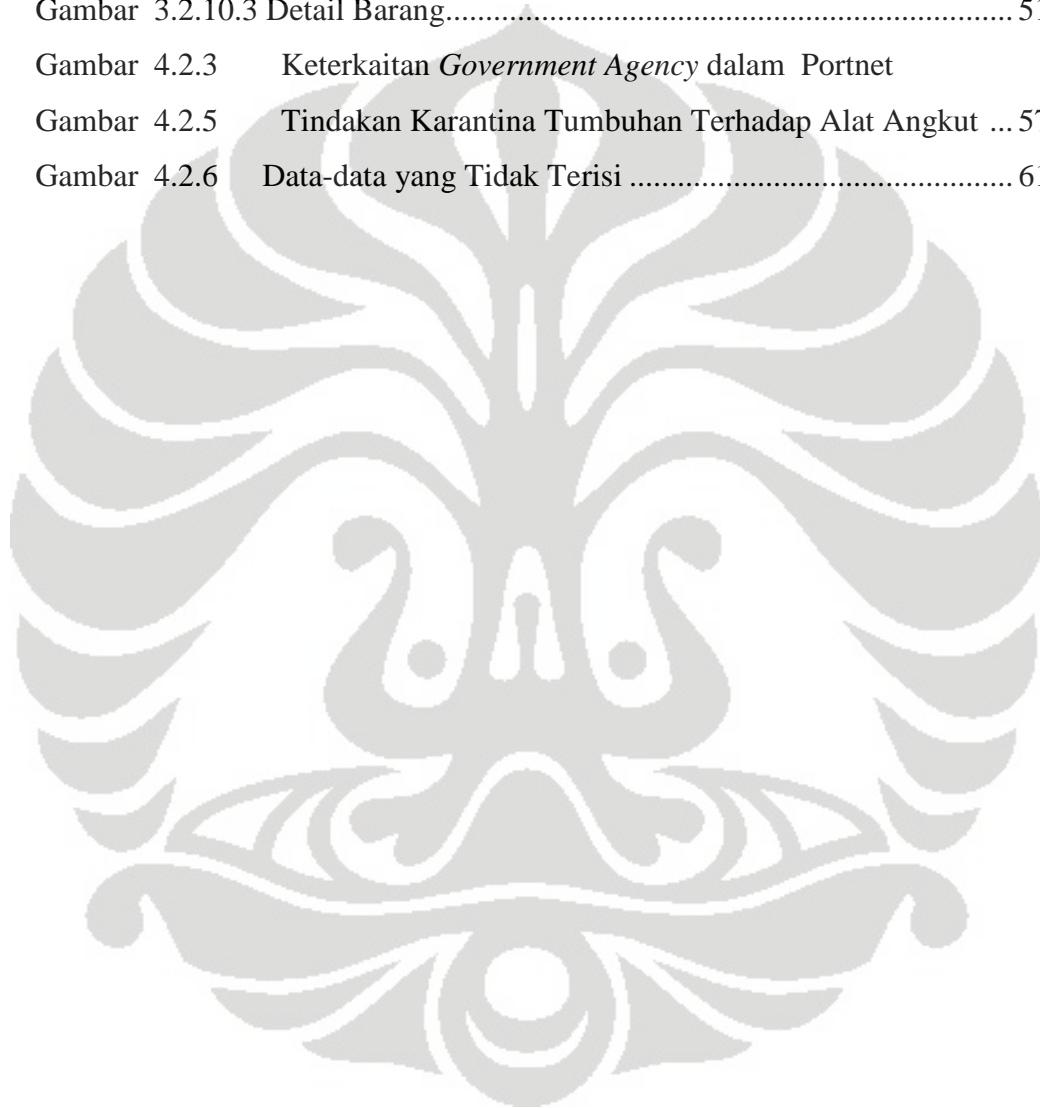
5.1 Kesimpulan.....	63
5.2 Saran .....	64

<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>65</b>
-----------------------------	-----------

## DAFTAR GAMBAR

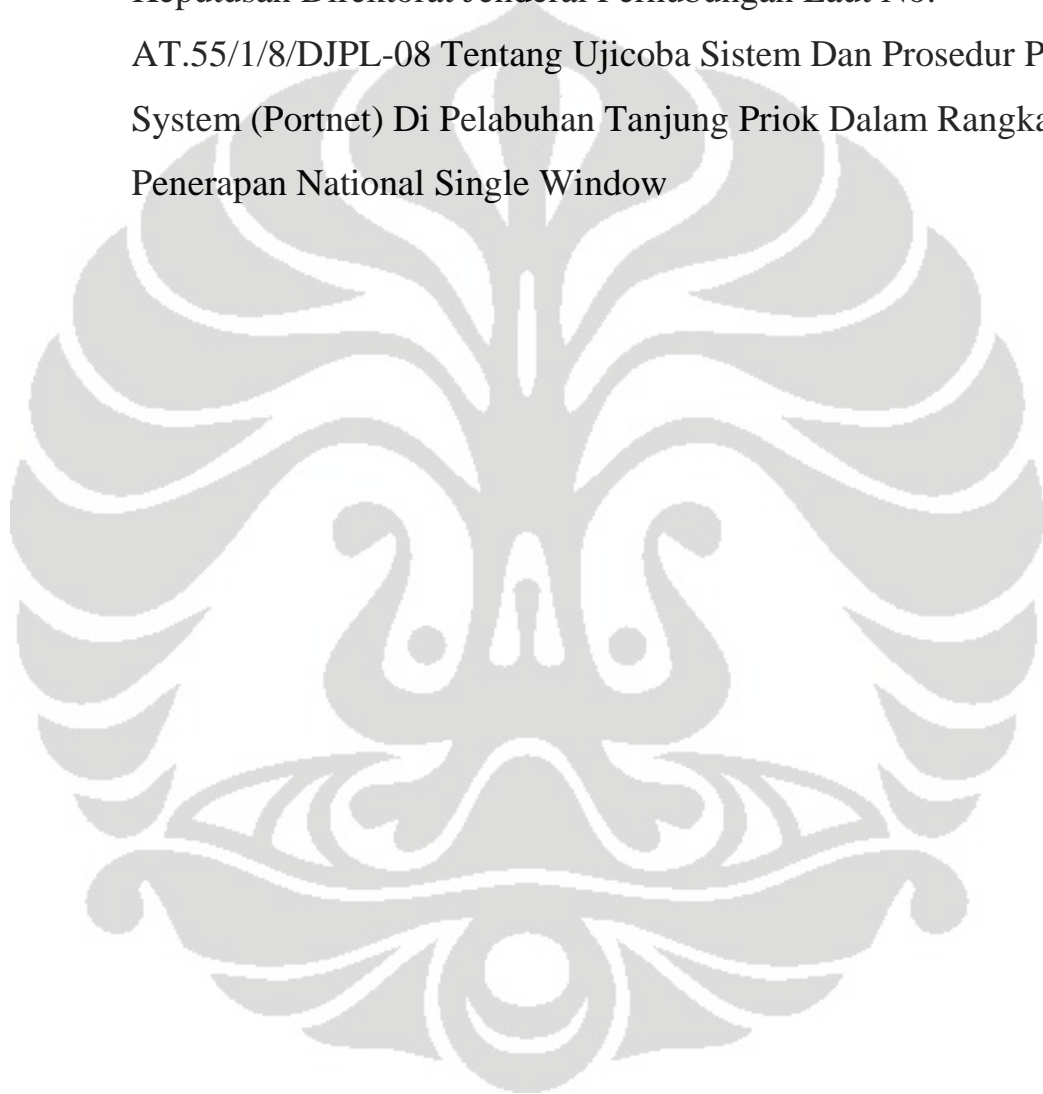
Gambar 1.1	Data operasional Pelabuhan Tanjung Priok .....	2
Gambar 2.1	Jaringan Pengguna Portal Portnet .....	8
Gambar 2.1.3	Blue Print Indonesia Portnet .....	8
Gambar 2.1.5	Desain Topologi InaPortNet sebagai Subsistem INSW .....	10
Gambar 2.2	Keterkaitan <i>Governmentl Agency</i> dalam Sistem Portnet....	15
Gambar 2.2.6	Keagenan Kapal.....	23
Gambar 2.2.8.1	Diagram alur Permohonan Dokumen SIUPAL/PKKA/ SHIP SPEC Hubla .....	25
Gambar 2.2.8.2	Diagram Alir Permohonan SPG melalui Portal Portnet.....	26
Gambar 2.2.8.3	Diagram Alir Permohonan PPKB melalui Portal Portnet .....	27
Gambar 2.2.8.4	Diagram Alir Permohonan Entry/Exit Portal Portnet .....	28
Gambar 3.1	Standar Operating Procedure (SOP) dan Service Level Agreement (SLA)Pelayanan Kapal Masuk.....	32
Gambar 3.2	Standar Operating Procedure (SOP) dan Service Level Agreement (SLA) Pelayanan Kapal Pindah .....	35
Gambar 3.3	Standar Operating Procedure (SOP) dan Service Level Agreement (SLA) Pelayanan Kapal Keluar.....	37
Gambar 3.2.1	Login Portal Portnet.....	39
Gambar 3.2.1	Halaman Pertama Sistem Portnet .....	40
Gambar 3.2.2	Laporan Kapal Tiba dalam PSAD .....	41
Gambar 3.2.2.1	View detail laporan kapal tiba.....	42
Gambar 3.2.3	Persetujuan Kapal Masuk .....	43
Gambar 3.2.4	Persetujuan Kapal SPOG pindah.....	43
Gambar 3.2.4.1	View Detail Persetujuan Kapal SPOG Pindah.....	44
Gambar 3.2.5	Persetujuan Surat Izin Berlayar (SIB) .....	44
Gambar 3.2.5.1	View Detail Persetujuan Surat Izin Berlayar (SIB).....	45
Gambar 3.2.6	Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP) .....	45
Gambar 3.2.6.1	View Detail Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut .....	46
Gambar 3.2.7	PSAD Masuk .....	46
Gambar 3.2.7.1	View Detail PSAD Masuk.....	47

Gambar 3.2.8	Master kapal.....	48
Gambar 3.2.9	Master Agen.....	49
Gambar 3.2.9.1	View Detail Master Agen .....	49
Gambar 3.2.10	Outward Manifest .....	50
Gambar 3.2.10.1	View Detail Manifes .....	50
Gambar 3.2.10.2	Detail kontainer .....	51
Gambar 3.2.10.3	Detail Barang.....	51
Gambar 4.2.3	Keterkaitan <i>Government Agency</i> dalam Portnet	
Gambar 4.2.5	Tindakan Karantina Tumbuhan Terhadap Alat Angkut ...	57
Gambar 4.2.6	Data-data yang Tidak Terisi .....	61



## DAFTAR LAMPIRAN

- Keputusan Ketua Tim Indonesia National Single Window (INSW) No. KEP-05/KET.T-INSW/08/2007 Tentang Pembentukan Satuan Tugas Bidang Kepelabuhan
- Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut No. AT.55/1/8/DJPL-08 Tentang Ujicoba Sistem Dan Prosedur Port System (Portnet) Di Pelabuhan Tanjung Priok Dalam Rangka Penerapan National Single Window



## DAFTAR REFERENSI

- Hutabarat, Roselyne. Transaksi Ekspor Impor, Jakarta:Penerbit Erlangga, 1996
- Vernella, Robert J and Jhon Routter III. Data Processing System and Concepts, New York: McGraw-Hill Inc, 1982
- Sanders, Donald H. Computer Today, USA: McGraw-Hill Inc, 1982
- Nasir, Mohammad. Metode Penelitian, Jakarta: Ghalia Indonesia, 1998
- Purwito, Ali. Kepabeanan dan Cukai (Pajak Atas Lalu Lintas Barang) Konsep dan Aplikasi, Jakarta: Kajian Fiskal FH-UI bekerjasama dengan Badan Penerbit FH-UI, 2008
- Gultom, Elfrida. Bea Cukai sebagai Akselator Pelabuhan Untuk Meningkatkan Devisa Negara, [www. Legalitas.org](http://www.legalitas.org), tanggal 6 Juni 2009
- Amsyah, Zulkifli. Manajemen Sistem Informasi, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1997
- Dawkins, Paul. EDI Technology , ed. Mike Gifkins, Middlesex:Publication, 1990
- Arus Kunjungan Kapal per GT, [www.priokport.co.id](http://www.priokport.co.id), tanggal 3 Juni 2009
- Informasi Seputar Karantina Ikan di Indonesia, [www. Offish.com](http://www.Offish.com), tanggal 3 Juni 2009
- Indonesia Portnet Users Community dan Blue Print Arsitektur Indonesia Portnet ( INAPORTNET), [www. Inaportnet.insw.go.id](http://www.Inaportnet.insw.go.id), tanggal 4 Juni 2009
- National Single Window, [www.kadin-indonesia.or.id](http://www.kadin-indonesia.or.id), 8 Juni 2009

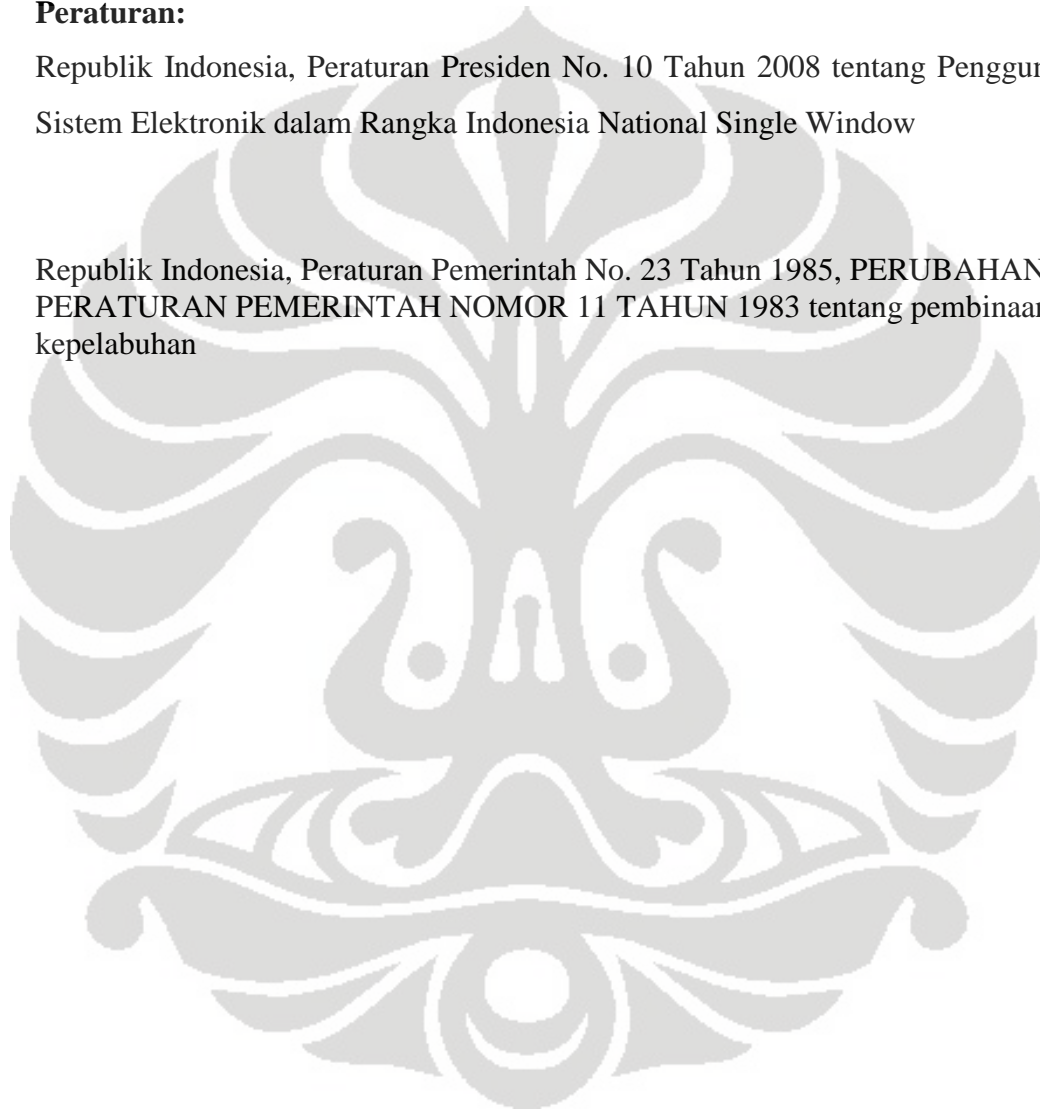
Pelabuhan Indonesia Penuh Birokrasi dan Tidak Efisien, [www.insw.go.id](http://www.insw.go.id), tanggal 8 Juni 2009

Wibawa, Samodra, Yuyun Purbokusumo, Agus Pramusinto, Evaluasi Kebijakan Publik, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 1994

**Peraturan:**

Republik Indonesia, Peraturan Presiden No. 10 Tahun 2008 tentang Penggunaan Sistem Elektronik dalam Rangka Indonesia National Single Window

Republik Indonesia, Peraturan Pemerintah No. 23 Tahun 1985, PERUBAHAN PERATURAN PEMERINTAH NOMOR 11 TAHUN 1983 tentang pembinaan kepelabuhan



## BAB 1 PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang Masalah

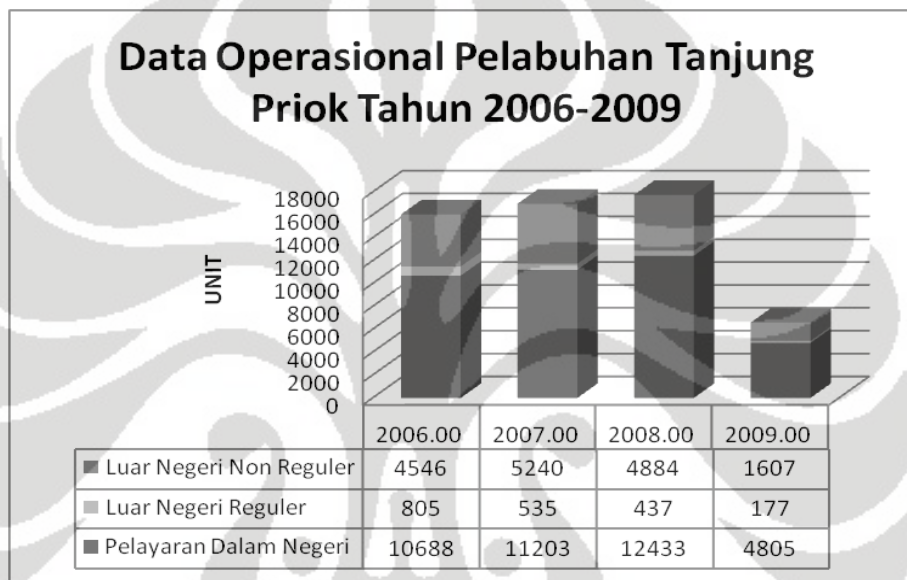
Indonesia merupakan negara kepulauan yang dua per tiga wilayahnya adalah perairan dan terletak pada lokasi yang strategis karena berada di persilangan rute perdagangan dunia. Sehingga peran pelabuhan dalam mendukung pertumbuhan ekonomi maupun mobilitas sosial dan perdagangan di wilayah ini sangat besar. Oleh karenanya pelabuhan menjadi faktor penting bagi pemerintah dalam menjalankan roda perekonomian Negara.

Pelabuhan merupakan pintu gerbang keluar masuknya barang dari dan atau ke suatu Negara dengan memperhatikan peraturan yang ada pada setiap pelabuhan tempat kapal-kapal berlabuh. Kapal-kapal yang berlabuh ke pelabuhan berasal dari perairan nasional dan perairan internasional. Karena banyaknya jumlah kapal yang keluar masuk pelabuhan maka pelabuhan harus memiliki kemampuan dalam pelayanan kapal dan pelayanan barang untuk berbagai ukuran kapal. Disamping itu ukuran pelabuhan juga harus disesuaikan dengan jumlah kapal yang masuk dan keluar sehingga arus lalulintas kapal di sekitar pelabuhan dapat berjalan dengan baik. Oleh karena itu dalam suatu pelabuhan harus memiliki system yang memiliki kemampuan dalam pelayanan kapal khususnya bongkar muat pelabuhan sehingga waktu yang digunakan dapat terpakai secara efektif dan efisien.

Sebagai Negara kepulauan, Indonesia memiliki banyak pelabuhan besar yang terbentang dari sabang sampai Merauke. Salah satu pelabuhan besar tersebut adalah Pelabuhan Tanjung Priok yang terletak di Pulau Jawa. Pelabuhan yang memiliki nama lain Pelabuhan Sunda Kelapa ini menjadi ramai sejak pembukaan Terusan Suez pada tahun 1896 yang menghubungkan jalur perdagangan Eropa dan Asia. (sumber <http://www.dephub.go.id>)



Pelabuhan Tanjung Priok merupakan salah satu pintu gerbang keluar masuknya barang dari dan keluar Pulau Jawa. Karena letaknya di Ibu kota Negara, secara tidak langsung turut mempengaruhi tingkat aktifitas di pelabuhan. Kapal-kapal yang melakukan aktifitas di Pelabuhan Tanjung Priok mengalami pertumbuhan pada tiap tahunnya sehingga diperlukan suatu sistem terintegrasi yang mampu menangani pelayanan kapal secara cepat dan efisien mengingat banyaknya instansi yang terkait dalam proses ini.



Gambar 1.1 Data operasional Pelabuhan Tanjung Priok tahun 2003 – 2008  
(sumber : <http://www.priokport.co.id>)

Indonesia Nasional Single Window (INSW) merupakan suatu sistem yang terintegrasi dengan perdagangan dan lalulintas barang ekspor-impor, sistem nasional Indonesia yang melakukan suatu penyampaian data dan informasi secara tunggal (single submission of data and information), pemrosesan data dan informasi secara tunggal dan sinkron (single and synchronous processing of data and information), dan pembuatan keputusan secara tunggal. Indonesia Port Integration System (Portnet) adalah subsistem INSW dimana Portnet menangani pelayanan dan perijinan (clearance) dari seluruh instansi terkait yang melakukan kegiatan di pelabuhan dalam proses kepabeanan dan kepelabuhanan.

Indonesia Portnet (Inaportnet) dibangun untuk mempercepat proses pelayanan dari instansi terkait di pelabuhan, memudahkan pengurusan perijinan, serta mengurangi biaya operasional sehingga akan mampu meningkatkan kinerja penanganan atas kegiatan perdagangan dan lalulintas barang, terutama mendorong percepatan proses Port clearance. Portnet disediakan dalam satu wadah (portal) yang dapat diakses oleh seluruh pengguna jasa pelabuhan, dengan demikian memungkinkan pengiriman dokumen melalui satu gateway-portal dan dari lokasi atau entitas mereka yang terkoneksi dalam sistem Portnet ini.

## 1.2 Perumusan Masalah

Pembangunan dan pengembangan Sistem Portnet yang sedemikian besar dan sangat kompleks, memerlukan banyak sekali perubahan mendasar dan penyesuaian di lingkungan internal setiap Government Agency (GA), dimana dalam prakteknya sering menemui banyak permasalahan, kendala dan hambatan sehingga perlu langkah antisipasi dan solusi bersama. Untuk dapat melakukan penerapan Sistem Portnet ini, terutama sekali di GA yang baru bergabung ke dalam Portal INSW, harus dilakukan “Change-Management” dari semua aspek yang terkait dengan system layanan publik, sehingga mengakibatkan begitu besarnya potensi permasalahan dan kendala.

Sejak diimplementasikan tanggal 19 Desember 2007 Sistem Portnet masih dikatakan terbilang rumit dan kompleks. Permasalahan itu lebih ditekankan karena adanya masa transisi antara system lama yang manual dengan system baru yang sudah otomatis. Disamping itu penerapan sistem portnet yang melibatkan banyak entitas yang terkait, sangat membutuhkan dukungan dan partisipasi aktif dari seluruh stakeholder, terutama terkait dengan karakteristik sistem Portnet yang merupakan proses integrasi dan kolaborasi sistem dari semua entitas.

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Penelitian yang dilakukan memiliki beberapa tujuan antara lain :

1. Mengetahui perkembangan Sistem Portnet yang diterapkan pada Pelabuhan Tanjung Priok
2. Mengetahui Standar Operating Procedure (SOP) dan Service Level Agreement (SLA) pada pelayanan kapal datang, pindah dan keluar
3. Mengetahui permasalahan-permasalahan yang bersifat teknis dan administratif pada pelaksanaan Portnet di Pelabuhan Tanjung Priok

### **1.4 Manfaat Penelitian**

Penelitian yang dilakukan bermanfaat untuk mengetahui tingkat keberhasilan Sistem Inaportnet sebagai sub system Indonesia National Single Window (INSW) dalam Standard Operating Procedure (SOP) dan Service Level Agreement (SLA) pada pelayanan kapal datang, kapal pindah dan kapal keluar.

### **1.5 Batasan Penelitian**

Agar penyusunan dan pembahasan tugas akhir ini dapat terarah dan dipahami maka dilakukan pembatasan masalah dan asumsi-asumsi sebagai berikut :

1. Penelitian yang dilakukan pada pelayanan kapal dengan Sistem Portnet di Pelabuhan Tanjung Priok
2. Penelitian dilakukan pada standar operasi kapal masuk, kapal pindah dan kapal keluar

### **1.6 Model Operasional Penelitian**

Model operasional penelitian yang digunakan dalam penyusunan tugas akhir ini adalah :

- a. Tinjauan pustaka, mempelajari buku, artikel dan situs yang terkait dengan Sistem Portnet
- b. Wawancara, melakukan studi dengan metode wawancara kepada dosen atau pun praktisi yang berhubungan dengan permasalahan yang dibahas dalam tugas akhir ini.

- c. Pengumpulan data, mengumpulkan data-data yang terkait dengan sistem Portnet yang sedang dikerjakan.
- d. Penulisan tugas akhir, dimulai dari pembuatan proposal sampai dengan pembuatan kesimpulan dari implementasi Sistem Portnet yang telah dilakukan.

## **1.7 Sistematika Penulisan**

### **BAB 1 PENDAHULUAN**

Dalam bab ini, penulis memaparkan mengenai latar belakang penelitian dan penulisan penelitian, pokok-pokok permasalahan, tujuan penelitian pembatasan masalah dan sistematika penulisan.

### **BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA**

Bab ini menjelaskan gambaran umum Sistem InaPortnet, pihak-pihak terkait dan menjelaskan fungsi dan tugasnya serta pertukaran dokumen dalam Sistem Portnet

### **BAB 3 STANDAR OPERATING PROCEDURE (SOP) DAN SERVICE LEVEL AGREEMENT (SLA)**

Sistem dan Prosedur (SISPRO) dan Service Level Agreement (SLA) pada pelayanan kapal datang, masuk dan keluar, aplikasi Sistem Portnet (PSAD) pada pelayanan kapal.

### **BAB 4 ANALISA PENERAPAN SISTEM PORTNET DI PELABUHAN TANJUNG PRIOK**

Bab ini menjelaskan analisa perkembangan sistem portnet dan Kendala-kendala penerapan sistem portnet di Pelabuhan Tanjung Priok

### **BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN**

Bab ini merupakan kesimpulan dari hasil penelitian dan analisa dari data yang telah dibuat pada bab sebelumnya disertai saran-saran yang diberikan peneliti

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Gambaran Umum Sistem Inaportnet**

Sebagai alat (*tool*) yang mampu membantu proses pengurusan pelayanan kapal di Pelabuhan Tanjung Priok, Inaportnet mencakup Instansi pemerintah yang terdiri dari Bea Cukai, Pelabuhan Indonesia, Karantina, Imigrasi dan Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP) serta pihak swasta Perusahaan Pelayaran (Agen) dalam bentuk portal yang mampu diakses pengguna jasa pelabuhan tanpa harus datang ke instansi terkait (*paperless*) kecuali permasalahan diluar sistem.

##### **2.1.1 Latar Belakang Penerapan Sistem Inaportnet**

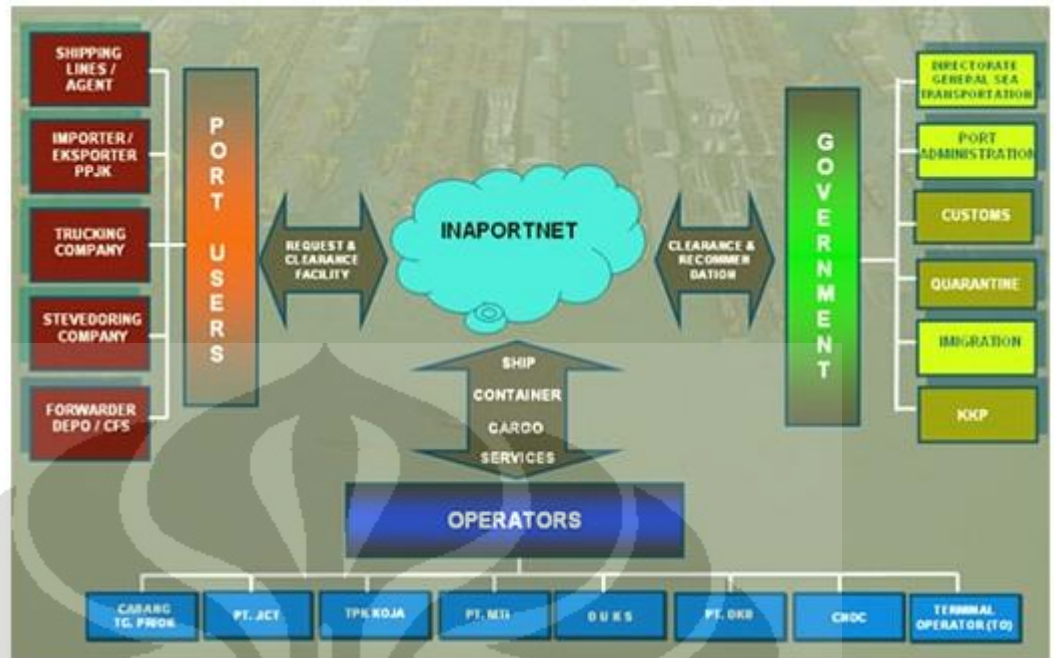
Berdasarkan *The Declaration of ASEAN Concord II* (Bali Concord II) pada 7 Oktober 2003 dan Instruksi Presiden No.3 Tahun 2006 & Inpres No.6 Tahun 2007 tentang Fokus Program Ekonomi Tahun 2008-2009 serta Keputusan Menko Perekonomian KEP-19/M.EKON/04/2008 tentang Pembentukan Tim Persiapan NSW maka Pemerintah membentuk Panitia Persiapan National Single Window (NSW) yang diketuai oleh menteri Keuangan dan dibantu oleh Menteri Perhubungan dan Menteri Perdagangan serta para Pejabat Eselon I. (sumber : [www.insw.go.id](http://www.insw.go.id))

National Single Window (NSW) terdiri dari dua pilar cakupan layanan, yakni Trade System (TradeNet) dan Port System (PortNet). TradeNet yaitu sistem yang menangani masalah dokumen dan kepabeanaan sementara Portnet mengatur perizinan keluar masuk kapal terutama proses *Port Clearance* di Pelabuhan.

### 2.1.2 Pengertian Indonesia Portnet (InaPortnet)

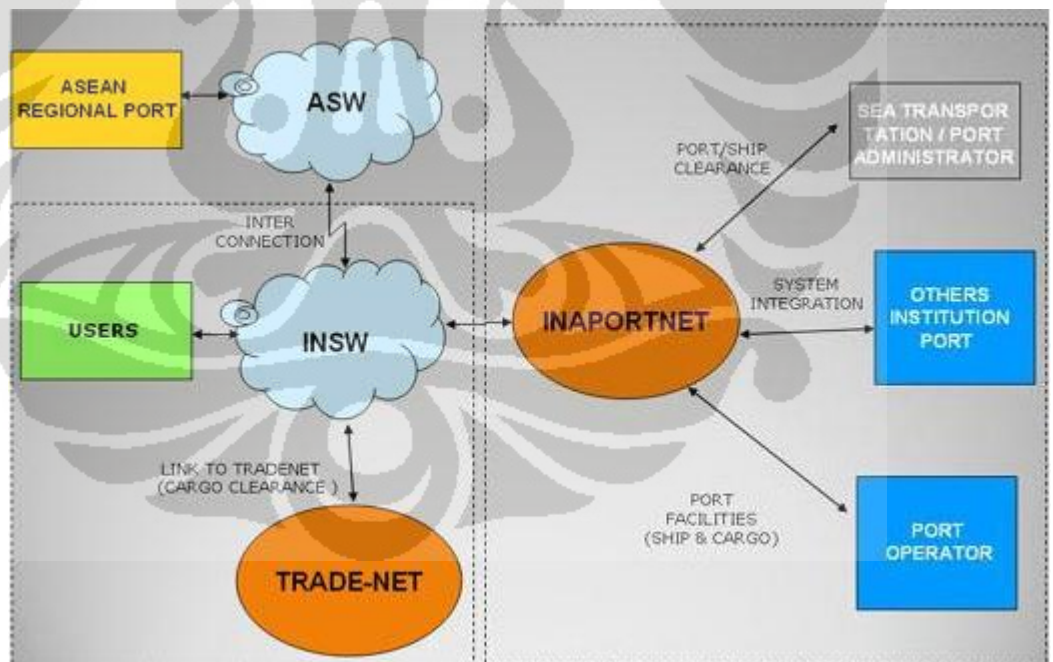
Pengertian Portnet adalah suatu sistem dimana tersedianya suatu wadah (Portal) untuk dioperasikan dan diintegrasikannya untuk seluruh pola kegiatan baik pelayanan dan perizinan (Clearance) dari seluruh instansi yang terkait (Government Agencies) yang melaksanakan kegiatan di Pelabuhan, sehingga akan mampu meningkatkan kinerja penanganan atas kegiatan perdagangan dan lalulintas barang, terutama mendorong percepatan proses Port clearance, dengan demikian memungkinkan pengiriman dokumen melalui satu gateway-portal yang dapat diakses dari lokasi atau entitas mereka yang terkoneksi dalam sistem Portnet ini Setiap Instansi terkait (OGA) melakukan transaksi Clearance sesuai kewenangannya masing-masing yang dipusatkan dalam suatu sistem Aplikasi ( Centralized Clearance Processing ) serta dalam satu dokumen Aplikasi (Port Single Administration Document / PSAD). (sumber : sumber : [www.Inaportnet.INSW.go.id](http://www.Inaportnet.INSW.go.id)).

Penerapan Sistem Inaportnet dititikberatkan pada pelayanan port clearance yang memakan waktu yang cukup lama di Indonesia terutama untuk kapal-kapal asing yang melakukan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok. Hal demikian terjadi karena masih adanya keterbatasan kemampuan dalam pelayanan kapal dan barang baik yang bersifat teknis maupun administrative. Dengan adanya portnet, System terintegrasi yang melibatkan banyak entitas mulai dari instansi pemerintah (Government Agency) sampai pihak swasta sehingga pihak-pihak yang berkaitan dengan proses Portclearance tidak perlu membawa hardcopy (paperless) dalam pelaksanaan port clearance untuk kapal-kapal yang ingin sandar di Pelabuhan Tanjung Priok.



Gambar 2.1 Jaringan Pengguna Portal Portnet (sumber : [www.inaportnet.insw.go.id](http://www.inaportnet.insw.go.id))

**2.1.3 Blue Print Arsitektur Indonesia Portnet (Inaportnet)**



Gambar 2.1.3 Blue Print Indonesia Portnet (sumber : [www.inaportnet.insw.go.id](http://www.inaportnet.insw.go.id))

Sistem Portnet menjadi alternatif penghubung antara pengguna jasa pelabuhan dengan instansi pelabuhan terkait proses port clearance dimana pada sistem terdahulu yang masih manual menghasilkan fenomena ketidakefektifan waktu sehingga dengan adanya sistem portnet mamou menjawab permasalahan yang ada sesuai dengan blue print yang ada.

#### 2.1.4 Tujuan dan Manfaat Indonesia Portnet (InaPortnet)

Tujuan utama pembangunan portal ini yaitu melakukan percepatan atas penyelesaian proses, peningkatan efektifitas dan kinerja penanganan atas kegiatan perdagangan dan lalulintas barang, terutama mendorong percepatan proses Port clearance. Tujuan kedua terkait dengan upaya meminimalisasi waktu dan biaya yang diperlukan dalam seluruh kegiatan Port clearance, terutama terkait proses pelayanan kapal di Pelabuhan.

Manfaat yang diperoleh oleh *user*

##### 1. Kecepatan layanan

Dari sisi waktu layanan akan tereduksi menjadi lebih kecil bila dibandingkan dengan sebelum adanya portnet

Misalnya: untuk pelayanan kapal masuk, waktu yang dijanjikan sekarang adalah 12 jam diukur dari dokumen PSAD diterima sistem portnet sampai dengan kapal sandar di dermaga, dari sebelumnya rata-rata 1 minggu tanpa melalui portnet

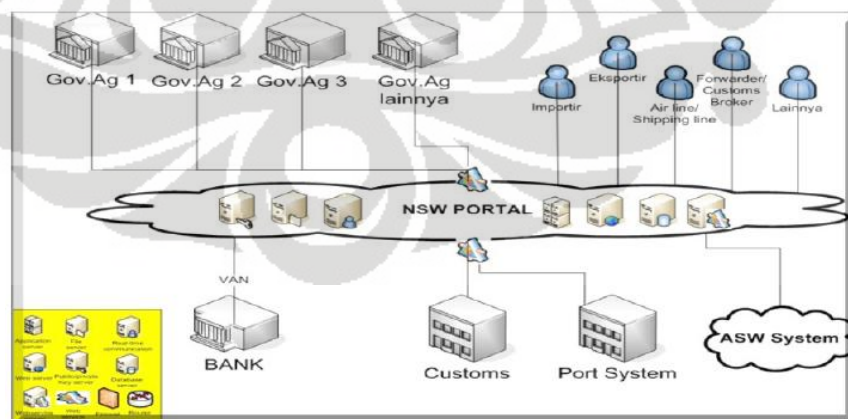
2. Biaya pengurusan bisa ditekan sampai pada tingkat yang paling minimal karena perusahaan bisa menekan jumlah kurir yang diperlukan
3. Meningkatkan daya saing pelayanan kapal di pelabuhan;
4. Meningkatkan informasi publik mengenai kebijakan pelayanan kapal di pelabuhan;
5. Mengurangi adanya *under invoice*



6. Meningkatkan transparansi untuk menghilangkan penyalahgunaan wewenang;
  7. Perusahaan dapat memantau pergerakan kapal pengangkut barang dan dokumen pengurusan kapal setelah kapal masuk pelabuhan langsung dari komputernya di meja kerja;
  8. Perusahaan dapat langsung memperoleh informasi mengenai kapal dan dokumen pengurusan yang berkaitan dengan kegiatan kapal tersebut di pelabuhan, misalnya PKKA, SPOG, SIB dapat dipantau langsung dari komputernya di meja kerja;
- (Sumber Bahan Presentasi Direktorat Jenderal Bea dan Cukai pada Acara Softlaunching)

### 2.1.5 Topologi InaPortNet Sebagai subsistem INSW

Guidance diterjemahkan ke dalam topologi, arsitektur dan desain teknis Sistem NSW yang akan menjadi pedoman dalam pembangunan, pengembangan dan pengoperasian Sistem NSW. Topologi Portal InaPortNet merupakan suatu bentuk topologi sistem yang menggambarkan pola keterkaitan antar seluruh Entitas yang akan tergabung kedalam sistem, sebagai dasar dan acuan dalam proses pembangunan, pengembangan dan pengoperasian Sistem NSW di Indonesia.



Gambar 2.1.5 Desain Topologi InaPortNet sebagai Subsistem INSW  
(sumber : [www.insw.go.id](http://www.insw.go.id))

Topologi Portal InaPortNet menggunakan pendekatan *Single Integrated Portal*, yang mengintegrasikan seluruh proses bisnis dalam kerangka pembangunan sistem. Portal ini akan menjadi *access point* bagi semua pihak yang terlibat dalam proses pelayanan kegiatan *Port Clearance*. Dengan demikian hanya dibutuhkan satu portal (*common portal*) untuk melayani seluruh proses pelayanan transaksi dalam kegiatan ekspor dan impor. Pemilihan topologi ini dimaksudkan agar pengembangan dan pemeliharaan sistem terpusat dalam satu pengelola, sehingga secara teoritis akan memudahkan pelaksanaannya. Namun demikian pendekatan ini memerlukan pengelola yang benar-benar mampu menangani dan menyelesaikan kompleksitas sistem secara keseluruhan.

#### **2.1.6 Ketentuan dan Kesepakatan Dasar**

Untuk melakukan pengembangan Sistem InaPortNet di Indonesia, selain komitmen dari semua Entitas yang akan dilibatkan, juga diperlukan kejelasan dan kesepakatan dasar yang terkait dengan interkoneksi dan interoperabilitas antar sistem, yang dituangkan dalam kebijakan dasar pengembangan Sistem InaPortNet

- Kewenangan setiap Entitas (GA) dalam proses layanan publik, dilaksanakan dan dipenuhi oleh masing-masing Entitas sesuai dengan *service-level* yang disepakati.
- Perubahan kebijakan internal, dilaksanakan masing-masing Entitas (GA) dan diluar koordinasi Tim Persiapan, namun harus selaras dan sejalan dengan kebijakan pengembangan Sistem yang ada
- Tim Persiapan InaPortNet akan menyiapkan aplikasi antar-muka (*interface*) antar Entitas dalam otomasi alur proses (*automated workflow*)
- Entitas yang belum memiliki system, akan disediakan fasilitas *entry* sesuai standar dan kebutuhan Sistem
- Guna penerapan sistem, dilakukan perubahan, penyesuaian dan penyempurnaan ketentuan dan prosedur yang tidak sejalan.

- Penjadwalan dan tahapan kegiatan dalam penerapan Sistem didasarkan pada jadwal integrasi dengan Sistem;
- Tim Persiapan atau badan yang akan ditunjuk, bertanggung jawab atas kebijakan standar dan prosedur pengoperasian

### 2.1.7 Kebijakan Teknis Pembangunan Sistem InaPortNet

Untuk melakukan kegiatan teknis dalam pembangunan dan pengembangan Sistem InaPortNet di Indonesia, diperlukan kejelasan dan pengaturan yang terkait dengan data yang mengalir melalui Portal InaPortNet serta kebijakan atas aspek teknis yang lain dalam pengelolaan dan operasional

#### 1. Kebijakan terhadap data dan informasi

Kebijakan atas data dan informasi yang mengalir melalui Portal InaPortNet, diputuskan untuk tetap mendasarkan pada regulasi dan perundangan yang ada, termasuk mengenai hak penyimpanan dan pengelolaan data, publikasi data, dan hak akses atas data, sedangkan Portal InaPortNet hanya akan menyediakan repository data untuk kebutuhan referensi proses.

#### 2. Standar komponen teknis sistem InaPortNet

Kebutuhan teknis sebuah sistem, minimal mencakup beberapa komponen standar :

- *Gateway-Portal* : berupa *common-portal nasional* yang berfungsi sebagai portal bagi pengajuan dan proses dokumen yang diperlukan
- Interface (aplikasi antar muka) yang diperlukan untuk inter-koneksi antar sistem para Pengguna Sistem InaPortNet (instansi pemerintah maupun para pelaku usaha) yang terkait
- Sistem pelayanan (*inhouse system*) yang berada di internal masing-masing Instansi Pemerintah (GA)

#### 3. Standarisasi Elemen Data

Tim Persiapan InaPortNet telah menyepakati bahwa dalam pembangunan, pengembangan dan pengoperasian Sistem

InaPortNet dan semua sistem yang terkait dengan Portal NSW (inhouse system di semua GA), akan menggunakan acuan dan referensi standar “*WCO Data Model, ASEAN Data Set, UNEDocs, UNTDED dan UN-EDIFACT*”.

#### 4. Kebijakan atas keamanan data

Semua data dan informasi yang mengalir melalui Portal InaPortNet adalah data yang sangat penting dan dilindungi kerahasiaannya oleh aturan perundangan yang ada, karena itu prioritas utama pembangunan Portal InaPortNet adalah mengenai aspek keamanan atas data, informasi dan jaringan sistem yang digunakan.

#### 5. Prasyarat teknis penerapan Sistem InaPortNet

Untuk dapat melakukan penerapan Sistem InaPortNet sesuai dengan target yang telah ditetapkan, diperlukan prasyarat teknis :

- Ketersediaan jaringan (*Network Availability*), sistem cadangan (*Redundancy System*) dan sistem penanggulangan bencana (*Disaster Recovery System*)
- Ketersediaan perangkat pengaman jaringan (*Network Security*)
- Jaminan atas kehandalan jaringan (*Network Reliability*)
- Integrasi data lintas sistem aplikasi (*Web-services*) sehingga memudahkan pertukaran data dan ketersediaan informasi untuk mendukung pengambilan keputusan dalam proses *Port Clearance*

### **2.1.8 Strategi Pembangunan dan Pengembangan Sistem InaPortNet**

Pembangunan sistem InaPortNet merupakan suatu proses dengan skala besar dan kompleksitas yang sangat tinggi, sehingga memerlukan upaya besar untuk melakukan serangkaian kegiatan secara paralel dalam waktu yang sangat terbatas. Namun demikian, dalam pelaksanaannya tetap harus mengikuti standar dalam siklus proses *system-development*, sehingga memudahkan kontrol dan penilaian atas capaian kegiatan dalam pembangunan sistem.

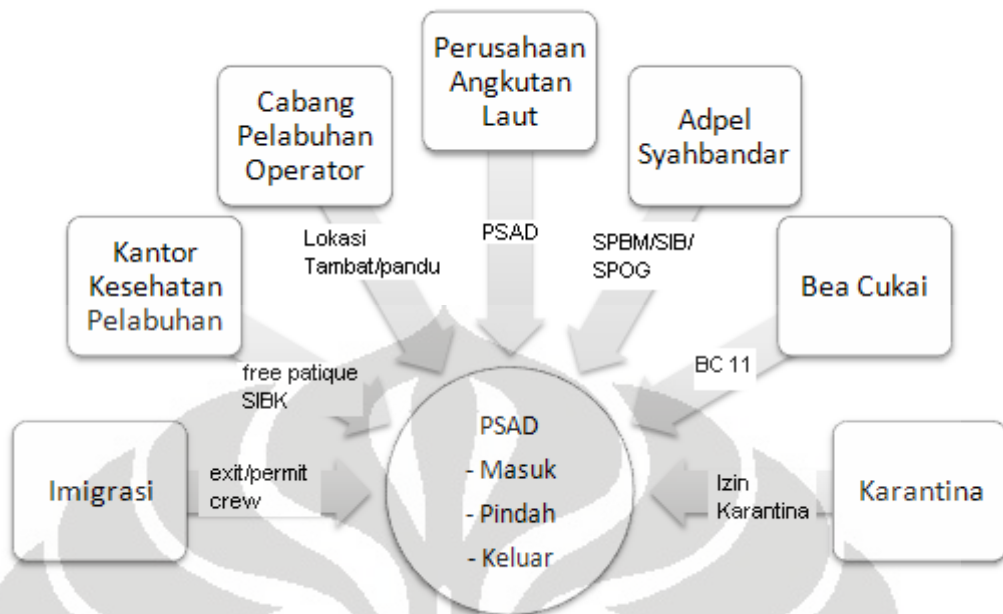
Secara umum kegiatan pembangunan ini dapat dikelompokkan kedalam dua kelompok, yaitu kegiatan Teknis (terkait dengan pekerjaan teknis kesisteman dan *IT-System*) dan kegiatan Nonteknis (terkait dengan proses bisnis, aspek legal dll).

Strategi pembangunan dan pengembangan sistem InaPortNet di Indonesia dilakukan secara bertahap dengan mendasarkan pada skala prioritas kebutuhan sistem di lapangan, dan tingkat risiko serta peluang keberhasilan, dengan salah satu ukuran tidak terganggunya sistem operasional yang sudah ada dengan adanya perubahan mendasar melalui penerapan Portal InaPortnet.

Hal utama yang menjadi beban berat pekerjaan teknis pembangunan sistem InaPortNet adalah load pekerjaan yang sangat besar, dimana pada setiap tahapan harus diselesaikan beberapa pekerjaan pembangunan sistem yang berbeda secara simultan. Namun demikian, penyelesaian pekerjaan tetap mendasarkan pada skala prioritas sesuai dengan kebijakan dan strategi yang telah.

### **2.2 Sistem InaPortnet Melibatkan Instansi Pemerintah dan Swasta**

Pelabuhan merupakan sistem terpadu yang berfungsi melayani kapal dan berbagai transaksi yang berlangsung di pelabuhan. Dalam sistem tersebut terdapat berbagai instansi pemerintah maupun perusahaan swasta yang bekerja saling mendukung untuk melayani kapal serta muatannya. Ada instansi pengelola pelabuhan yang sangat berperan, yaitu administrator pelabuhan dan PT Pelabuhan Indonesia.



Gambar 2.2 Keterkaitan *Government Agency (GA)* dalam Sistem Portnet

Sesuai SK Menteri Perhubungan nomor KM.53 tahun 2002 tentang Tata Kelola Pelabuhan Nasional dalam pasal 7 ayat 2 disebutkan bahwa untuk mewujudkan peran pelabuhan, pelabuhan melaksanakan fungsi :

1. Pemerintahan
  - a. Pelaksana fungsi keselamatan pelayaran
  - b. Fungsi bea dan cukai
  - c. Pelaksana fungsi imigrasi
  - d. Pelaksana fungsi karantina
  - e. Pelaksana fungsi ketertiban dan keamanan
2. Pengusahaan jasa kepelabuhan
  - a. usaha pokok yang meliputi pelayanan kapal, barang dan penumpang
  - b. usaha penunjang yang meliputi persewaan gudang, lahan dan lain-lain

Adapun instansi pemerintah yang terkait dengan sistem Inaportnet, yaitu

- Administrator Pelabuhan
- Bea dan Cukai
- Syahbandar
- Imigrasi
- Dinas Karantina

Disamping itu sistem Inaportnet juga melibatkan perusahaan swasta, namun dalam penelitian ini perusahaan swasta yang menjadi objek penelitian adalah perusahaan pelayaran dalam hal ini adalah pihak agen.

### **2.2.1 Kantor Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC)**

Direktorat Jenderal Bea dan Cukai disingkat DJBC atau bea cukai adalah nama dari suatu instansi pemerintah yang melayani masyarakat di bidang kepabeanan dan cukai. Pada masa penjajahan Belanda, bea cukai sering disebut dengan *duane*. Tugas dan fungsi DJBC adalah berkaitan erat dengan pengelolaan keuangan negara, antara lain memungut bea masuk berikut pajak-pajak atas barang impornya (PPN Impor, PPh Pasal 22, PPnBM) dan cukai. Sebagaimana diketahui bahwa pemasukan terbesar (sering disebut sisi penerimaan) kepada kas negara adalah dari sektor pajak dan termasuk di dalamnya adalah bea masuk dan cukai yang dikelola oleh DJBC.

Selain itu, tugas dan fungsi DJBC adalah mengawasi kegiatan ekspor dan impor, mengawasi peredaran minuman yang mengandung alkohol atau etil alkohol, dan peredaran rokok atau barang hasil pengolahan tembakau lainnya. Seiring perkembangan zaman, bea cukai bertambah fungsi dan tugasnya sebagai fasilitator perdagangan, yang berwenang melakukan penundaan atau bahkan pembebasan pajak dengan syarat-syarat tertentu. Tugas lain DJBC adalah menjalankan peraturan titipan dari departemen atau instansi pemerintahan yang lain, seperti dari Departemen Perdagangan, Departemen Pertanian, Departemen Kesehatan, dan Departemen Pertahanan.

Segala peraturan titipan ini menjadi kewajiban bagi DJBC untuk melaksanakannya karena DJBC adalah instansi yang mengatur keluar masuknya barang di wilayah Indonesia. Esensi dari peraturan titipan tersebut adalah demi terwujudnya efisiensi dan efektivitas karena tidak mungkin jika setiap instansi yang berwenang melaksanakan sendiri setiap peraturan yang berkaitan dengan hal ekspor dan impor untuk

menghindari birokrasi panjang yang harus dilewati oleh setiap pengekspor dan pengimpor dalam beraktivitas.

### **2.2.2 Administrator Pelabuhan (ADPEL)**

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.67 Tahun 1999, tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Administrasi Pelabuhan Bab I, Pasal 1 :

1. Kantor Administrator Pelabuhan adalah unit organik dibidang keselamatan pelayaran di pelabuhan yang diselenggarakan oleh Badan Usaha Pelabuhan di lingkungan Departemen Perhubungan
2. Kantor administrator Pelabuhan Kelas I (utama) berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut dan Kantor Administrator Pelabuhan lainnya berada dibawah dan bertanggungjawab kepada Kepala Kantor Wilayah Departemen Perhubungan
3. Kantor Administrator Pelabuhan dipimpin oleh seorang Kepala Kantor

Menurut pasal 2, Administrator Pelabuhan memiliki tugas menyelenggarakan pemberian pelayanan keselamatan pelayaran di dalam daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan untuk memperlancar angkutan laut.

Menurut Pasal 3, dalam melaksanakan tugas seperti dimaksud dalam pasal 2, Kantor Administrasi Pelabuhan menyelenggarakan fungsi

1. Penilikan kegiatan lalulintas angkutan laut yang meliputi kapal, penumpang, barang dan hewan serta pemantauan pelaksanaan tariff angkutan laut
2. Pembinaan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM)
3. Penilikan terhadap pemenuhan syarat kelaiklautan kapal dan pengeluaran Surat Izin Berlayar (SIB)



Secara garis besar, Administrator Pelabuhan memiliki tugas memadukan rencana operasional dalam mempergunakan tambatan dan fasilitas pendukung lainnya. Administrator pelabuhan juga berperan mengendalikan kelancaran arus kapal dan barang dan mengadakan pembinaan tenaga kerja bongkar muat serta mengkoordinir instansi yang ada dalam pelabuhan.

### **2.2.3 Syahbandar**

Syahbandar adalah badan yang melaksanakan port clearance, yaitu pemeriksaan surat-surat kapal agar kapal dapat keluar masuk pelabuhan. Syahbandar adalah penegak hukum dalam ketertiban Bandar dan pengawas keselamatan pelayaran. Kapal-kapal harus memiliki dokumen yang menyatakan bahwa kapal layak laut serta telah memenuhi syarat dan ketentuan keselamatan pelayaran.

### **2.2.4 Dinas Karantina dan Dinas Kesehatan**

Karantina adalah tempat pengasingan dan/atau tindakan sebagai upaya pencegahan masuk dan tersebarnya hama dan penyakit atau organisme pengganggu dari luar negeri dan dari suatu area ke area lain di dalam negeri, atau keluarnya dari dalam wilayah negara Republik Indonesia. (sumber : Undang-undang nomor 16/1992, KARANTINA HEWAN, IKAN, DAN TUMBUHAN).

Segala bentuk pertukaran baik barang maupun makhluk hidup harus memiliki ketentuan yang berlaku di setiap instansi pemerintah (karantina). Perkarantinaan di Indonesia diselenggarakan berdasarkan Undang Undang Nomor 16 tahun 1992 tentang Karantina Hewan, Ikan dan Ternak yang pada tanggal 8 Juni 1992, 17 tahun yang lalu. UU ini menggantikan perundang-undangan yang telah berlangsung sejak 1887. Berdasarkan UU ini tugas perkarantinaan yang pertama adalah mampu melindungi Negara dari ancaman masuk dan tersebarnya hama penyakit hewan organisme yang bersifat berbahaya. Tugas ini populer dengan istilah cegah-tangkal.

Sesuai dengan KM 26/1998, Dinas Karantina disatukan dengan Dinas Kesehatan. Adapun tugas Dinas Karantina di Pelabuhan adalah :

1. Melakukan pelayanan kesehatan
2. Memeriksa dan meneliti buku kesehatan, *deratting certificate*, daftar awak kapal dan penumpang
3. Memberikan health certificate dan health clearance
4. Mengawasi tumbuh-tumbuhan dan hewan yang dibawa keluar masuk pelabuhan melalui kapal
5. Bila perlu melakukan karantina

Dinas Kesehatan pelabuhan merupakan instansi yang berada di bawah Departemen Kesehatan. Dinas Kesehatan pelabuhan memiliki tugas untuk :

1. Melaksanakan pelayanan kesehatan
2. Meneliti dan memeriksa buku kesehatan, *deratting certificate* (sertifikat bebas tikus), daftar awak kapal dan penumpang
3. Memberikan *health certificate* dan *health clearance*

Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP) juga mempunyai tugas melaksanakan pencegahan masuk dan keluarnya penyakit, penyakit potensial wabah, surveilans epidemiologi, kekarantina, pengendalian dampak kesehatan lingkungan, pelayanan kesehatan, pengawasan OMKABA serta pengamanan terhadap penyakit baru dan penyakit yang muncul kembali, bioterorisme, unsur biologi, kimia dan pengamanan radiasi di wilayah kerja bandara, pelabuhan, dan lintas batas darat negara. (Pasal 2 PERATURAN MENTERI KESEHATAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR 356/MENKES/PER/IV/2008 TENTANG ORGANISASI DAN TATA KERJA KANTOR KESEHATAN PELABUHAN)

### 2.2.5 Kantor Imigrasi

Badan pemerintah yang berada di bawah Departemen Kehakiman yang bertugas :

- Mengawasi keluar/masuknya orang sesuai ketentuan keimigrasian
- Memeriksa penumpang dan awak kapal, dalam hal ini penumpang asing yang hendak masuk/keluar daerah hukum Indonesia
- Memeriksa paspor penumpang asing apakah sudah memenuhi ketentuan atau belum
- Memeriksa paspor ABK (kru kapal)
- Memberikan Immigration clearance

### 2.2.6 Kantor Pelabuhan Indonesia (Pelindo)

PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) menyediakan dan mengusahakan fasilitas pelabuhan yang memungkinkan kapal dapat berlabuh dengan aman dan dapat melakukan kegiatan bongkar/muat, serta menetapkan alokasi tempat tambatan dan waktu kapal bertambat. Selain itu Pelindo juga mengawasi pelaksanaan pemakaian tambatan sesuai dengan perencanaan sebelumnya.

Bidang usaha Pelindo II meliputi penyediaan dan pengusahaan :

- Perairan dan kolam pelabuhan untuk lalu lintas pelayaran dan tempat kapal berlabuh;
- Pelayanan pemanduan dan penundaan kapal keluar masuk pelabuhan, olah gerak kapal didalam kolam serta jasa pemanduan dan penundaan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya;
- Fasilitas untuk kapal bertambat serta melakukan bongkar muat barang dan hewan;
- Fasilitas pergudangan dan lapangan penumpukan;
- Terminal konvensional, terminal petikemas, dan terminal curah untuk melayani bongkar muat komoditas sesuai jenisnya;
- Terminal penumpang untuk pelayanan embarkasi dan debarkasi penumpang kapal laut;

- Fasilitas listrik, air minum dan telepon untuk kapal dan umum di daerah lingkungan kerja pelabuhan;
- Lahan untuk industri, bangunan dan ruang perkantoran umum;
- Pendidikan dan latihan yang berkaitan dengan kegiatan kepelabuhanan.

Ada pun jasa pelayanan kapal yang disediakan antara lain:

- a. **Jasa Labuh** : Jasa yang diberikan terhadap kapal agar dapat berlabuh dengan aman menunggu pelayanan berikut seperti tambat, bongkar muat atau menunggu pelayanan lainnya (docking, pengurusan dokumen dan lain-lain). Fungsi : Menghindari kemungkinan bertabrakan dengan kapal lain yang sedang berlabuh. Memastikan kedalaman air agar kapal tidak kandas. Tidak menunggu alur pelayaran.
- b. **Jasa Pandu**: Jasa pemanduan kapal sewaktu memasuki alur pelayaran menuju dermaga atau kolam pelabuhan untuk berlabuh. Fungsi : Untuk menjaga keselamatan kapal, penumpang dan muatannya ketika memasuki alur pelabuhan.
- c. **Jasa Tunda dan Kepil**: Melaksanakan pekerjaan untuk mengikat dan melepaskan tali kapal-kapal yang berolah gerak akan bersandar atau bertolak dari atau satu dermaga, jembatan, pelampung, dolphin dan lain-lain.
- d. **Jasa Tambat** : Jasa yang diberikan untuk kapal bertambat pada tambatan dan secara teknis dalam kondisi yang aman, untuk dapat melakukan bongkar muat dengan lancar dan aman. Fungsi : Untuk menghindari inefisiensi karena penggunaan tambatan tidak optimal.
- e. **Jasa Pelayanan Air** : Jasa yang diberikan untuk penyerahan air tawar dari darat ke kapal untuk keperluan kapal dan Anak Buah Kapal nya.

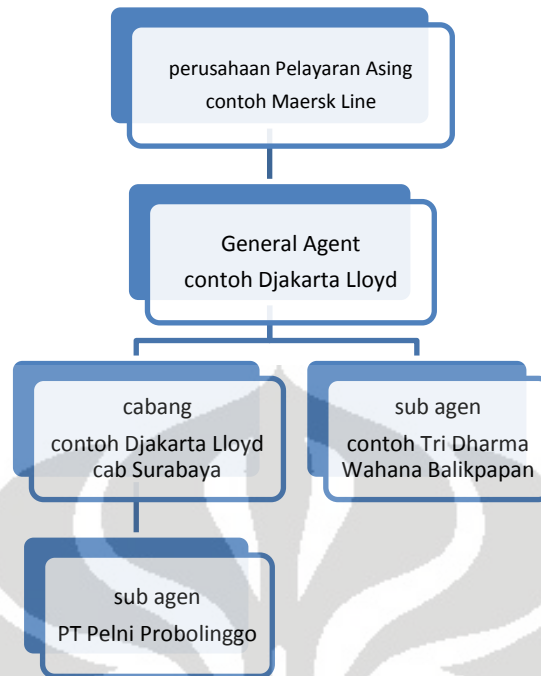
### 2.2.7 Perusahaan Pelayaran sebagai Agen

Apabila suatu kapal berlabuh di suatu pelabuhan maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai keperluan yang harus dipenuhi. Untuk melayani keperluan tersebut perusahaan pelayaran akan menunjuk sebuah agen kapal. Secara garis besar dikenal tiga jenis agen kapal, yaitu general agent, sub-agen atau agen dan cabang agen

General agent (agen umum) adalah perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing untuk melayani kapal-kapal milik perusahaan asing tersebut selama berlayar dan singgah dipelabuhan Indonesia. Sebagai contoh, Maersk Line, sebuah perusahaan pelayaran Denmark menunjuk Djakarta Lloyd sebagai general agent. Maka Djakarta Lloyd memiliki tugas melayani kapal milik Maersk Line selama berlayar dan singgah di pelabuhan-pelabuhan Indonesia.

Sub-agen adalah perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh *general agent* untuk melayani kebutuhan tertentu kapal di pelabuhan tertentu. Sub agen ini sebenarnya berfungsi sebagai wakil atau agen dari general agent. Sebagai contoh Djakarta Lloyd yang telah ditunjuk menjadi general agent oleh Maersk Line menunjuk perusahaan pelayaran nasional lain misalnya Tridharma Wahana sebagai sub agen untuk melayani kapal milik Maersk Line yang singgah di pelabuhan Balikpapan karena Djakarta Lloyd tidak memiliki cabang disana.

Cabang agen adalah cabang dari general agent dipelabuhan tertentu. Sebagai contoh, Djakarta Lloyd yang telah ditunjuk menjadi general agent oleh Maersk Line memerintahkan cabangnya yang ada di Surabaya untuk melayani keperluan kapal Maersk Line yang singgah di Pelabuhan Tanjung Perak. Djakarta Lloyd cabang Surabaya dapat menunjuk PT Pelni sebagai sub agen di Probolinggo. (KM 33, tahun 2001, Pasal 27 dan 28)



Gambar 2.2.6 Keagenan Kapal

(Sumber : Pengangkutan Intermodal EksporImpor Melalui Laut oleh Capt. R.P. Suyono, M.Mar)

### 2.2.8 Gambaran sebelum ada Sistem Portnet

Sistem Portnet sudah diterapkan sejak 19 Desember 2007 namun untuk menjalankan sistem ini masih banyak kendala yang dialami pengguna jasa pelabuhan tidak terkecuali instansi pemerintahan. Pada prinsipnya penggunaan sistem portnet ditujukan untuk mengurangi ketidaktransparan setiap transaksi di pelabuhan dan juga mengurangi penggunaan kertas (paperless).

Pada bagian ini akan dijelaskan kondisi di setiap *Government Agency (GA)* sebelum diterapkannya Sistem Portnet di Pelabuhan Tanjung Priok. Setiap kegiatan yang dilakukan perusahaan pelayaran (agen) dan ada keterkaitan antar instansi dilakukan secara manual.

### 2.2.8.1 Perhubungan Laut (Hubla)

#### √ SIUPAL

- Perusahaan yang akan bergerak dibidang angkutan laut harus mengajukan permohonan SIUPAL yang dilengkapi dengan dokumen-dokumen yang dipersyaratkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut
- Ditjen Hubla menerima, mencatat, meneliti data-data permohonan yang diajukan dan jika sudah sesuai dengan persyaratan yang diminta, maka Ditjen Hubla menerbitkan SIUPAL tersebut

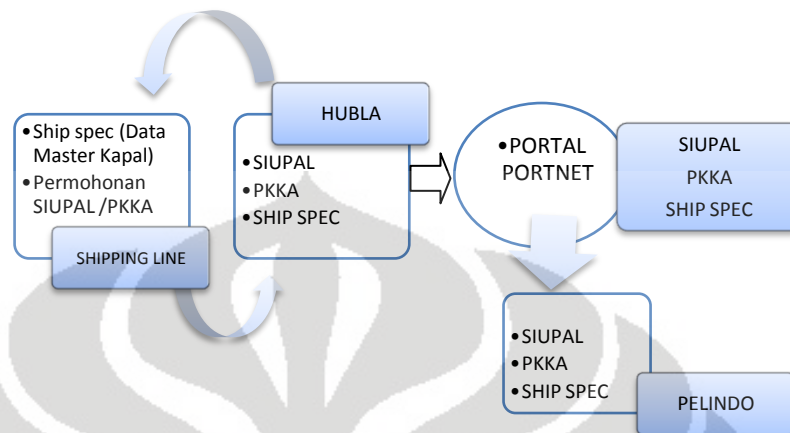
#### √ Ship Spec

- Perusahaan angkutan laut yang sudah memiliki SIUPAL harus mendaftarkan kapal-kapal yang akan digunakan dan menyampaikan data-data spesifikasi yang dilengkapi lampiran dokumen-dokumen yang dipersyaratkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut
- Ditjen Hubla menerima, mencatat, meneliti data-data yang diajukan dan jika sudah sesuai dengan persyaratan yang ditetapkan maka Ditjen Hubla menerbitkan Dokumen Spesifikasi Kapal

#### √ PKKA

- Untuk setiap kedatangan kapal asing, perusahaan angkutan laut menyampaikan PKKA yang dilengkapi dengan lampiran dokumen-dokumen yang dipersyaratkan kepada direktorat Lalu lintas Laut
- Bagian Tata usaha Direktorat Lalu Lintas Laut (TU DITLALA) mengagendakan, member tanda terima dan mendistribusikan kepada subdit terkait.
- Sub Direktorat terkait (Subdit) mencatat meneliti membuat surat jawaban kemudian diparaf oleh Kepala Subdit
- Surat jawaban diteruskan kepada Direktur LALA untuk ditandatangani

- Bagian TU DITLALA memberikan nomor surat jawaban dan stempel serta menyampaikan kepada perusahaan yang bersangkutan.



Gambar 2.2.8.1 Diagram alur Permohonan Dokumen SIUPAL/PKKA/SHIP SPEC Hubla

### 2.2.8.2 ADPEL

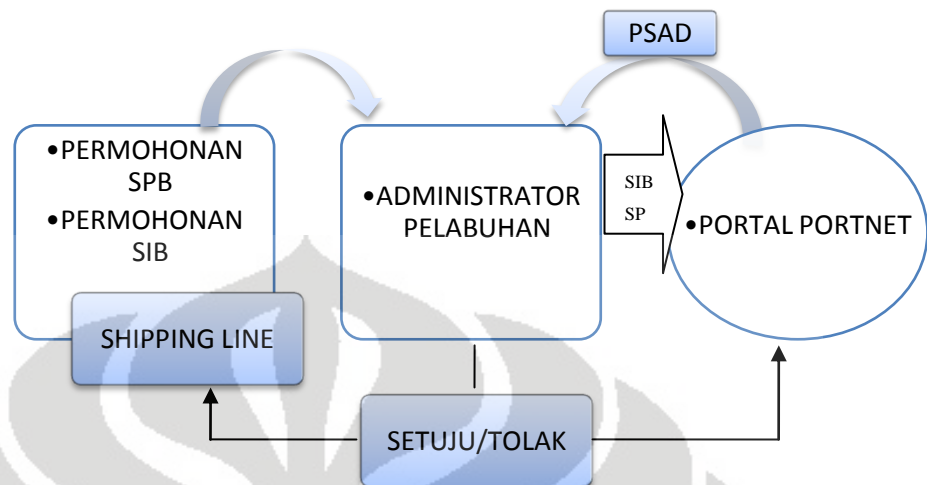
#### √ SPOG

- Untuk setiap kedatangan kapal, perusahaan pelayaran wajib mengajukan permohonan SPOG yang dilengkapi dengan lampiran dokumen-dokumen yang ditetapkan kepada ADPEL/Syahbandar
- ADPEL/Syahbandar menerima, mencatat meneliti data-data permohonan yang diajukan dan jika sudah sesuai dengan persyaratan yang ditetapkan, ADPEL/Syahbandar menerbitkan SPOG

#### √ SIB

- Untuk setiap kedatangan kapal, perusahaan pelayaran wajib mengajukan permohonan SIB yang dilengkapi dengan lampiran dokumen-dokumen yang ditetapkan kepada ADPEL/Syahbandar
- ADPEL/Syahbandar menerima, mencatat meneliti data-data permohonan yang diajukan dan jika sudah sesuai dengan persyaratan yang ditetapkan, ADPEL/Syahbandar menerbitkan SIB





Gambar 2.2.8.2 Diagram Alir Permohonan SIB/SPG melalui Portal Portnet

### 2.2.8.3 Pelindo II Cabang Tanjung Priok

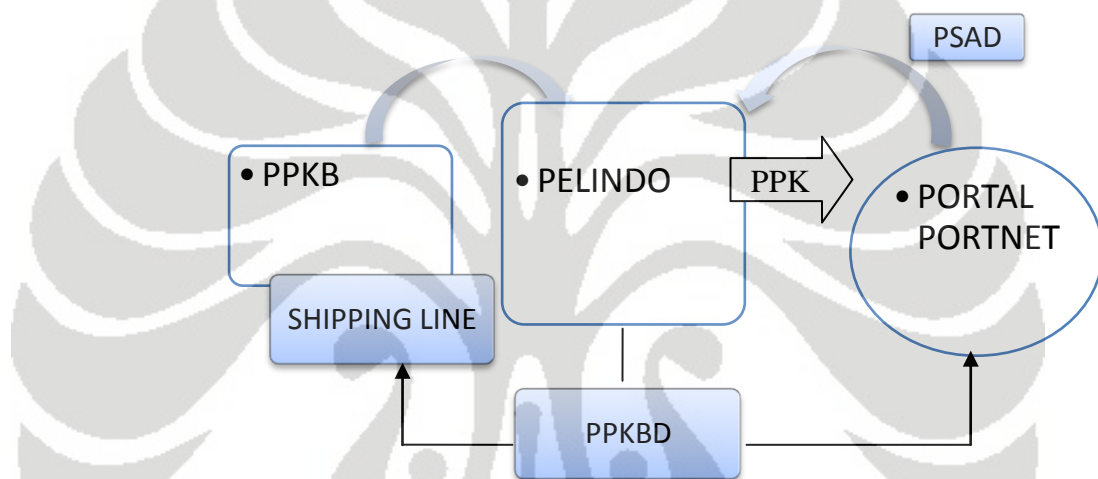
#### √ PPKB masuk/pindah

- Perusahaan pelayaran mengajukan PPKB untuk kapal masuk/pindah
- PPSA menetapkan PPKB (PPKB-D) yang diajukan perusahaan pelayaran
- Berdasarkan PPKB-D dan dokumen clearance dari instansi terkait lainnya, Divisi Kepanduan Cabang Tanjung Priok menerbitkan SPK untuk pelayanan kepanduan dan penundaan kapal tambat/pindah
- Divisi Kepanduan Cabang Tanjung Priok melaksanakan kepanduan dan menerbitkan bukti pelayanan (2A1)

#### √ PPKB keluar

- Untuk kapal yang akan keluar, perusahaan pelayaran mengajukan PPKS untuk kapal keluar ke PPSA

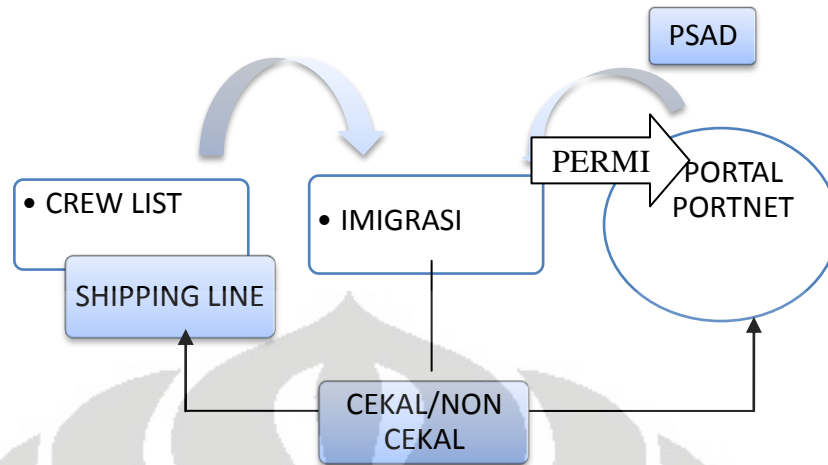
- PPSA menetapkan PPKB (PPKB-D) yang diajukan perusahaan pelayaran
- Berdasarkan PPKB-D dan dokumen clearance dari instansi terkait lainnya, Divisi Kepanduan Cabang Pelabuhan Tanjung Priok menerbitkan SPK untuk pelayanan pemanduan dan penundaan kapal keluar
- Divisi Kepanduan Cabang Pelabuhan Tanjung Priok melakukan pemanduan dan menerbitkan bukti pelayanan (2A1)



Gambar 2.2.8.3 Diagram Alir Permohonan PPKB melalui Portal Portnet

#### 2.2.8.4 Imigrasi, karantina kesehatan pelabuhan, karantina ikan, karantina tumbuhan, dan karantina hewan

Selama ini Imigrasi, karantina kesehatan pelabuhan, karantina ikan, karantina tumbuhan, dan karantina hewan menemui kesulitan dalam mendapatkan manifest dan *crew list* dari perusahaan pelayaran (agen) sehingga banyak kasus yang lepas dari pengawasan mereka. Dengan disediakan data manifest dari portal portnet ini, diharapkan kasus-kasus seperti ini dapat dikurangi secara signifikan.



Gambar 2.2.8.4 Diagram Alir Permohonan Entry/Exit melalui Portal Portnet

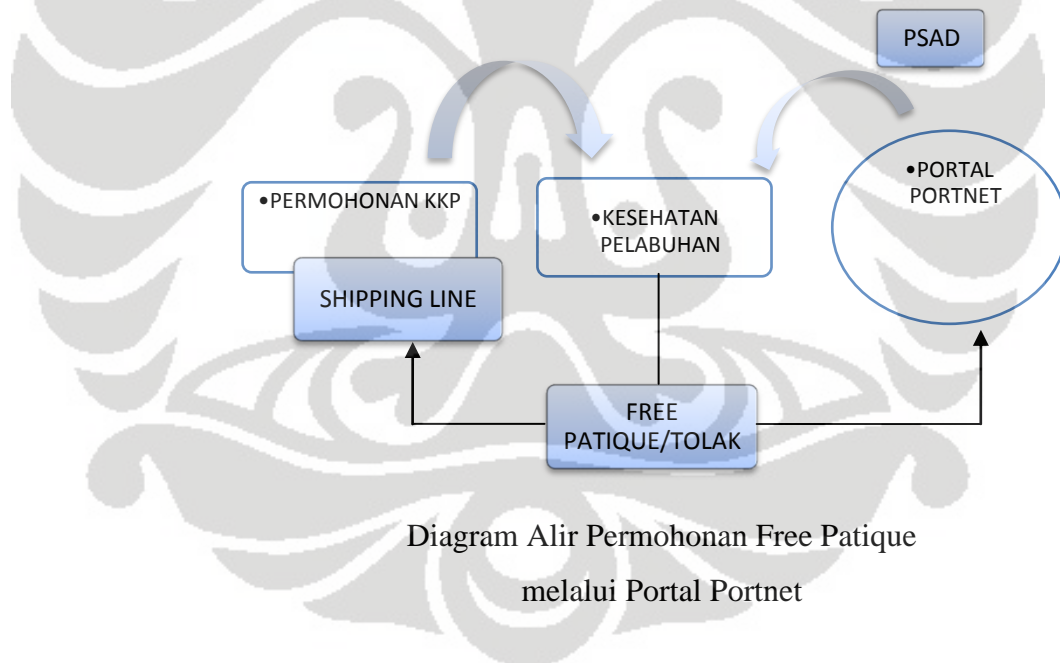


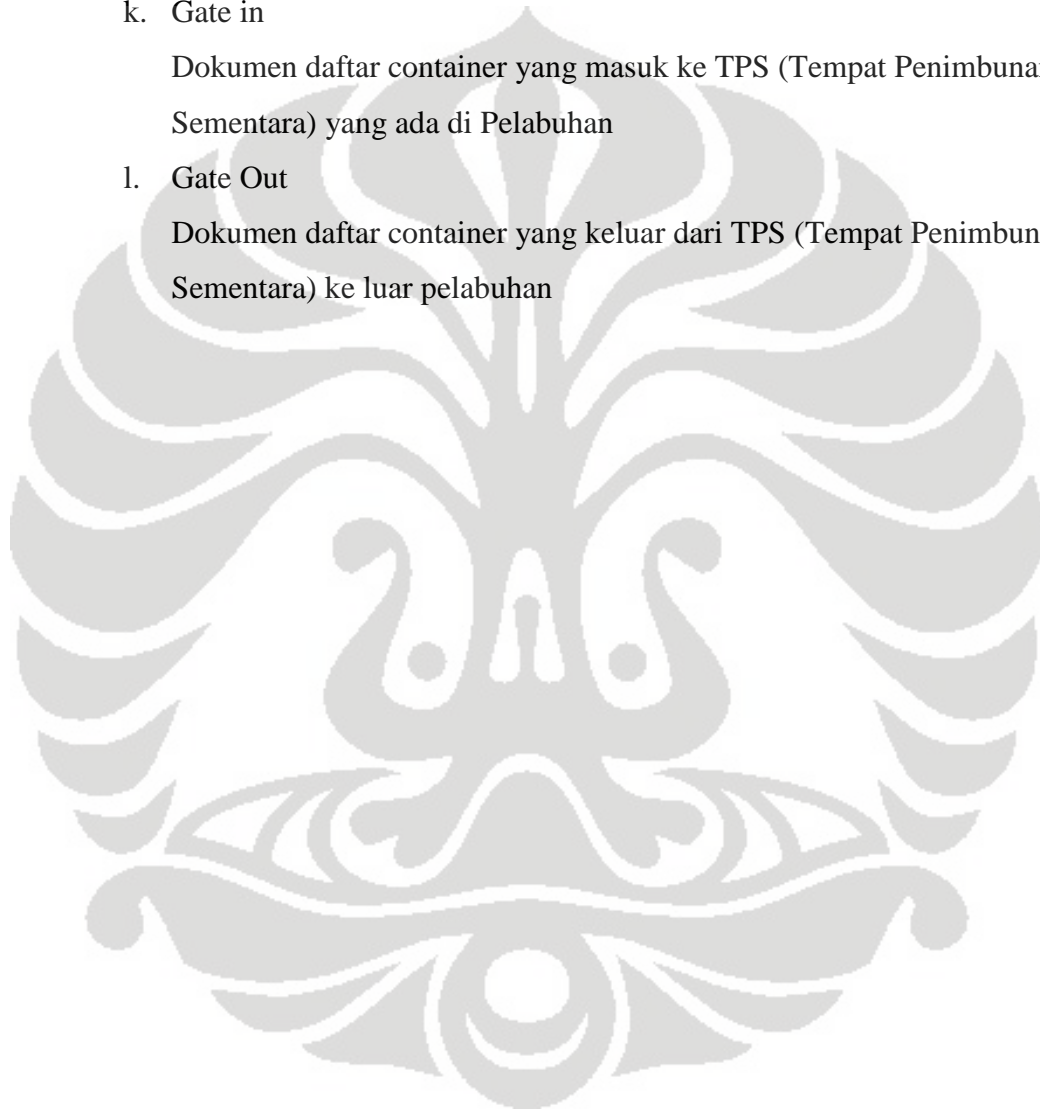
Diagram Alir Permohonan Free Patique melalui Portal Portnet

### 2.3 Pertukaran Dokumen Dalam Sistem Portnet

Ada beberapa dokumen yang dipertukarkan di dalam Sistem Port ini, yaitu

- a. Permohonan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB)  
Dokumen yang diajukan oleh shipping agent untuk mendapatkan ijin tambat dan pelayanan dari Pelindo melalui web Pelindo
- b. Port Single Administration Document (PSAD)  
Data PSAD diambil dari data PPKB dengan tambahan respon-respon dari pihak-pihak lain, misalnya Karantina, Pertanian, Kesehatan Pelabuhan, Imigrasi, dan lain-lain. Aplikasi in house Pelindo mengirimkan PPKBD melalui Portnet
- c. Discharge List  
Dokumen daftar komoditi dan container yang dibongkar dari suatu kapal. Dokumen ini dikirim oleh importir ke TPS, kemudian TPS mengirimkannya lagi ke Portnet melalui web service
- d. Loading list  
Dokumen daftar komoditi dan container yang dimuat dari suatu kapal. Dokumen ini dikirim oleh eksportir ke TPS, kemudian TPS mengirimkannya lagi ke Portnet melalui web service
- e. Ship Specification  
Dokumen spesifikasi teknis dari suatu kapal yang dikirimkan oleh Direktorat Perhubungan Laut) ke portnet
- f. Surat Ijin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL)  
Dokumen perijinan yang diberikan oleh Hubla untuk suatu kapal tertentu yang dimiliki oleh shipping agent. Dokumen ini juga dikirim oleh Hubla ke Portnet
- g. Surat Ijin Berlayar (SIB)  
Dokumen yang diajukan oleh shipping agent kepada Administrator Pelabuhan untuk mendapatkan ijin keluar Pelabuhan
- h. Surat Pengawasan Bergerak (SPB)  
Dokumen yang diajukan oleh shipping agent kepada Adpel untuk memperoleh ijin masuk ke dalam pelabuhan atau pindah deka

- i. Inward Manifest  
Dokumen daftar komoditi yang diangkut oleh kapal dari luar mancanegara ke dalam pelabuhan, diajukan oleh shipping agent
- j. Outward Manifest  
Dokumen daftar komoditi yang diangkut oleh kapal ke luar pelabuhan, diajukan oleh shipping agent
- k. Gate in  
Dokumen daftar container yang masuk ke TPS (Tempat Penimbunan Sementara) yang ada di Pelabuhan
- l. Gate Out  
Dokumen daftar container yang keluar dari TPS (Tempat Penimbunan Sementara) ke luar pelabuhan



## **BAB 3**

### **SISTEM DAN PROSEDUR (SISPRO) APLIKASI SISTEM PORTNET**

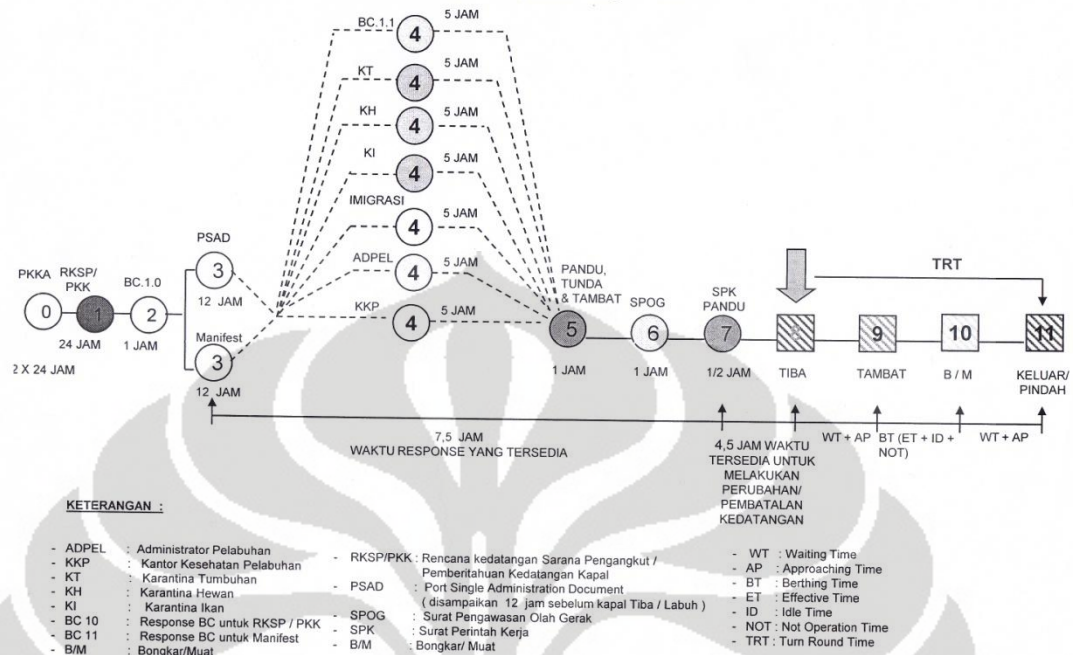
#### **3.1 Sistem dan Prosedur (SISPRO) dan Service Level Agreement (SLA)**

Managemen pelayanan yang baik akan menghasilkan output yang memiliki nilai mendekati sempurna. Hal ini juga berlaku dalam proses pelayanan kapal khususnya proses port clearance pada pelayanan kapal masuk, pindah maupun keluar. Sistem dan prosedur yang dibuat berdasarkan keadaan dilapangan terkait waktu kedatangan, lamanya bongkar muat juga meliputi waktu keberangkatan kapal yang semua itu memiliki kajian dalam memutuskannya dan juga terkait masalah *safety* pada kru kapal yang menjadi bagian dari IMO (International Maritim Organization). Service Level Agreement (SLA) merupakan kesepakatan bersama melaksanakan target waktu respon atas permintaan layanan kapal dan barang dari seluruh instansi terkait di pelabuhan Tanjung Priok menuju kualitas layanan yang lebih baik. Batasan waktu yang diberikan berdasarkan Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tentang SISPRO dan SLA pada pelayanan kapal di Pelabuhan Tanjung Priok.

##### **3.1.1 Pelayanan Kapal Masuk**

Ketika kapal dari suatu Negara memasuki Negara lain (pelabuhan), kapal tersebut harus mematuhi setiap ketentuan pelabuhan yang menjadi tujuannya. Hal ini merupakan bagian dari proses port clearance sebagai kedaulatan suatu Negara. Pihak pelayaran harus mampu melayani kapal-kapal yang diageninya sesuai dengan prosedur pelayanannya sehingga ketika kapal tiba dan hendak berlabuh, tidak menemukan kesulitan yang akan berakibat lamanya mekanisme proses bongkar muat pelabuhan.

I. **Standard Operating Procedure (SOP) dan Service Level Agreement (SLA) Pelayanan Kapal Masuk**



Gambar 3.1 Standar Operating Procedure (SOP) dan Service Level Agreement (SLA) Pelayanan Kapal Masuk (Sumber: Sistem Prosedur Pelayanan Kapal Departemen Perhubungan)

Kronologis kedatangan sarana pengangkut :

1. Penyampaian pemberitahuan kedatangan kapal (PKK) atau Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP) dilakukan oleh pihak pelayaran dalam hal ini agen secara elektronik melalui Sistem Portnet. Batasan waktunya adalah 1 x 24 jam sebelum kapal tiba. Dokumen PKK digunakan untuk kapal trayek nasional dan dokumen RKSP digunakan untuk trayek internasional.
2. Jawaban atau respon atas PKK/RKSP yang dilakukan pihak pelayaran dari Direktorat Jenderal Bea Cukai (DJBC) dalam bentuk dokumen BC.10 dan dari Pelindo dengan memberikan nomor urut kedatangan kapal (UKK) dan informasi penggunaan tambatan secara grafis (berthing window) melalui portal Portnet. Batasan waktunya adalah paling lambat 1 jam sejak PKK/RKSP diterima
3. Penyampaian permintaan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) yang diintegrasikan menjadi dokumen tunggal pelayanan kapal di Pelabuhan

(Port Single Admisnistration Document) yang kemudian diikuti dengan pengiriman manifest. Batasan waktunya adalah paling lambat 12 jam sebelum kapal tiba. Pada bagian ini merupakan permintaan pelayanan kepada seluruh instansi terkait di pelabuhan (Government Agencies)

4. Jawaban atau respon atas PSAD yang di up load pada portal Portnet berupa perizinan dari seluruh instansi terkait di Pelabuhan
  - Ditjen BC dengan dokumen BC. 11
  - Izin Karantina Tumbuhan
  - Izin Karantina Hewan
  - Izin Karantina Ikan
  - Izin Exit Permit Imigrasi
  - Izin Bongkar muat barang berbahaya dari Adpel
  - Izin Kantor Kesehatan Pelabuhan (Free Patique)

Paling lambat 5 jam sejak PSAD diterima secara bersamaan (simultan). PPKB/PSAD diambil dari portal Portnet (web service) kemudian diolah oleh masing-masing in house system GA dan hasilnya dikirim balik ke portal Portnet sebagai respon. Bilamana dalam waktu 5 jam tidak ada respon maka disepakati GA yang bersangkutan telah menyetujui.

5. Penetapan pelayanan labuh, pandu, tandu & tambat (PPKB-D) oleh PELINDO setelah mendapatkan izin/rekomendasi pada perizinan Government Agencies (GA). Paling lambat 1 jam sejak batas waktu respon GA terpenuhi. Di dalam in house system PELINDO sebelumnya dilaksanakan pengecekan terhadap :
  - Kesiapan sarana pemanduan dan penambatan kapal
  - Posisi Piutang, saldo CMS atau pelunasan upper dari perusahaan pelayaran yang bersangkutan
6. Penerbitan Surat Pengawasan Olah Gerak (SPOG) untuk gerakan masuk dari tempat labuh ke kolam tambatan dan Adpel. Paling lambat 1 jam sejak respon penetapan tempat tambat dari PELINDO diterbitkan. Kelengkapan dokumen perusahaan pelayaran dan kapal



(SIUPAL, PKKA) diintegrasikan dengan data base master perusahaan pelayaran standar nasional yang dikelola Ditjen Hubla via portal portnet

7. Penerbitan Surat Perintah Kerja (SPK), pemanduan dan Penambatan kapal oleh PELINDO. Paling lambat 30 menit sejak SPOG diterbitkan oleh Adpel. Service Level Agreement (SLA) pelayanan pemanduan dan penambatan secara rinci diatur dalam sistem dan prosedur internal PELINDO, demikian juga juga SLA untuk pengolahan dokumen realisasi pelayanan.

### **3.1.1.1 Analisa Standar Operating Procedure (SOP) dan Service Level Agreement (SLA)**

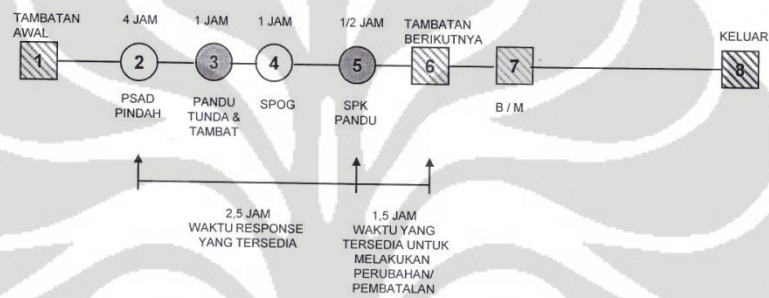
Berdasarkan Standar Operating Procedure (SOP) dan Service Level Agreement (SLA) pada pelayanan kapal datang, dapat dianalisa beberapa hal yang merupakan keunggulan portal portnet dibandingkan dengan sistem sebelumnya antara lain :

1. Total waktu yang dibutuhkan untuk penerbitan dokumen perijinan kapal dari seluruh instruksi di Pelabuhan adalah 7 jam dan 30 menit
2. Permintaan perijinan dan pelayaran fasilitas diajukan oleh Perusahaan Pelayaran 12 jam sebelum kapal tiba, dengan demikian terdapat sisa waktu 4 jam 30 menit. Hal ini berarti :
  - a. Sebelum kapal tiba (berlabuh) seluruh perijinan dan fasilitas sudah selesai diterbitkan oleh masing-masing instansi terkait di Pelabuhan
  - b. Tidak terjadi waktu tunggu pelayanan pemanduan (waiting time zero)
  - c. Kegiatan Bongkar Muat dapat dilaksanakan lebih awal dan tepat waktu (percepatan arus barang) dan waktu kapal di Pelabuhan (TRT) dapat lebih singkat
  - d. Tersedia sisa waktu 4 jam 30 menit bagi Perusahaan Pelayaran (Agen) untuk melakukan perubahan atau pembatalan terhadap rencana pelayanan yang telah ditetapkan.

### 3.1.2 Pelayanan Kapal Pindah

Ketika kapal masuk dalam suatu pelabuhan dan sudah melakukan proses penyandaran, tidak tertutup kemungkinan terjadi perubahan tempat tambat yang menyebabkan kapal harus berpindah. Dalam hal ini umumnya lebih disebabkan karena kurang siapnya infrastruktur pelabuhan sehingga ketika kapal sudah sandar terpaksa harus pindah.

#### II. *Standard Operating Procedure (SOP) dan Service Level Agreement (SLA) Pelayanan Kapal Pindah/Shifting*



#### KETERANGAN :

- PSAD PINDAH DISAMPAIKAN 4 JAM SEBELUM KAPAL BERTAMBAT DI TAMBATAN BERIKUTNYA

Gambar 3.2 Standar Operating Procedure (SOP) dan Service Level Agreement (SLA) Pelayanan Kapal Pindah  
(Sumber: Sistem Prosedur Pelayanan Kapal Departemen Perhubungan)

#### Kronologis perpindahan kapal

1. Penyampaian Permintaan Kapal Pindah pada dokumen PSAD/PPKB dari Perusahaan Pelayaran (Agen). Paling lambat disampaikan 4 jam sebelum kapal bergerak dari tempat tambat pertama atau sebelumnya ke tempat tambat kedua atau berikutnya. Pada in house Pelindo mengecek sarana pemanduan dan penambatan serta penyediaan informasi posisi penggunaan tambatan secara grafis via portal Portnet
2. Penetapan pelayanan pandu, tunda dan tambat untuk kapal pindah (PPKB-D) oleh Pelindo. Paling lambat 1 jam sejak PPKB/PSAD diterima. Pada in house sistem Pelindo dilakukan pengecekan saldo CMS, posisi piutang dan pelunasan upper Perusahaan Pelayaran (agen) yang bersangkutan.
3. Penerbitan Surat Pengawasan Olah Gerak (SPOG) dari Adpel. Paling lambat 1 jam sejak respon penetapan pelayanan pandu, tunda dan tambat diterbitkan oleh Pelindo. Sebelum penerbitan SPOG dimungkinkan ada pengecekan fisik kapal oleh Adpel terkait dengan keseimbangan kapal, posisi muatan diatas kapal, dan lain-lain.
4. Penerbitan Surat Perintah Kerja pemanduan dan penambatan. Paling lambat 30 menit sejak SPOG diterbitkan Adpel. Service Level Agreement (SLA) pelayanan pemanduan dan penambatan secara terinci diatur dalam sistem dan prosedur internal Pelindo

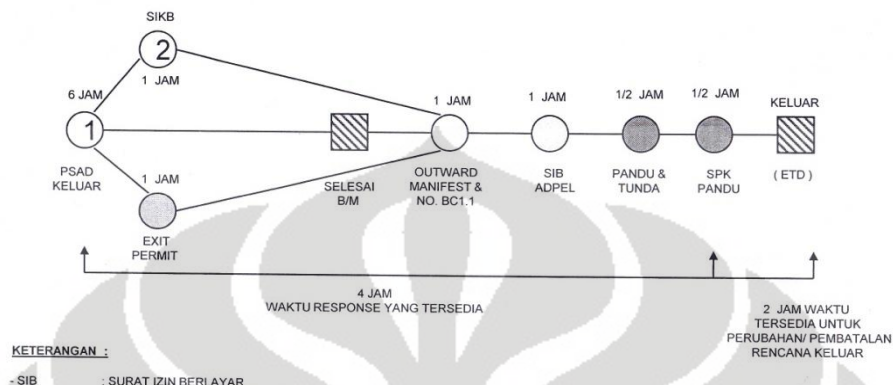
#### **3.1.2.1 Analisa Standar Operating Procedure (SOP) dan Service Level Agreement (SLA) Pelayanan Kapal Pindah**

Berdasarkan Standar Operating Procedure (SOP) dan Service Level Agreement (SLA) pada pelayanan kapal pindah, dapat dianalisa beberapa hal yang merupakan keunggulan portal portnet dibandingkan dengan sistem sebelumnya antara lain :

- a. Total waktu penyelesaian dokumen perijinan dan persiapan fasilitas untuk kapal pindah adalah 2 jam dan 30 menit
- b. Terdapat sisa waktu 1 jam 30 menit bagi Perusahaan Pelayaran untuk melakukan persiapan kapal pindah

### 3.1.3 Pelayanan Kapal Keluar

Setelah proses bongkar muat pelabuhan maka pihak Perusahaan Pelayaran harus mempersiapkan segala macam dokumen yang digunakan dalam proses keberangkatan kapal dan kepanduan agar kapal dapat keluar dari pelabuhan.



Gambar 3.3 Standar Operating Procedure (SOP) dan Service Level Agreement (SLA) Pelayanan Kapal Keluar

#### Kronologis keberangkatan kapal

1. Penyampaian Permintaan Pelayanan Kapal keluar pada dokumen PSAD dari perusahaan Pelayaran via Portal Portnet. Paling lambat 6 jam sebelum kapal bergerak dari tempat tambat ke laut.
2. Penerbitan Surat Izin Kesehatan Berlayar (SIKB) dan izin exit permit bagi crew kapal dari kantor imigrasi. Paling lambat 1 jam sejak PSAD diterima. Surat Izin Kesehatan Berlayar (SIKB) dan izin exit permit dapat diinformasikan lebih awal ke Pelabuhan tujuan via Portal Portnet.
3. Penyampaian dokumen manifest (outward manifest) dari Perusahaan Pelayaran (Agen). Paling lambat 1 jam sejak bongkar muat selesai dilaksanakan. Dokumen yang dikeluarkan diperiksa kembali sebagai realisasi muat dari Pelindo
4. Penerbitan dokumen BC.11 oleh Ditjen Bea Cukai. Paling lambat 1 jam sejak dokumen manifest diterima. Dokumen manifest dapat diinformasikan lebih awal ke pelabuhan tujuan
5. Penerbitan Surat Izin Berlayar (SIB) dari Adpel. Paling lambat 1 jam sejak BC.11 diterbitkan. Surat Izin Berlayar (SIB) dapat diinformasikan ke Adpel pelabuhan tujuan.

6. Penetapan Pelayanan Pandu dan Tunda (PPKB-D) oleh Pelindo. Paling lambat 30 menit sejak SIB diterbitkan.
7. Penerbitan surat SPK Pandu dan tunda oleh pelindo. Paling lambat 30 menit sejak PPKB-D ditetapkan. Service Level Agreement (SLA) pelayanan pemanduan dan penundaan diatur oleh sistem dan prosedur internal Pelindo, termasuk SLA proses pengolahan data realisasi pelayanan sampai dengan penerbitan nota tagihan jasa kapal dan pelunasannya

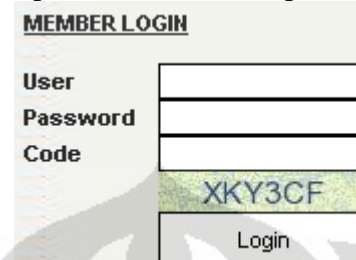
### **3.1.3.1 Analisa Standar Operating Procedure (SOP) dan Service Level Agreement (SLA) Pelayanan Kapal Keluar**

Berdasarkan Standar Operating Procedure (SOP) dan Service Level Agreement (SLA) pada pelayanan kapal keluar, dapat dianalisa beberapa hal yang merupakan keunggulan portal portnet dibandingkan dengan sistem sebelumnya antara lain :

- a. Total waktu penyelesaian dokumen perijinan adalah 5 jam
- b. Terdapat sisa waktu 1 jam bagi Perusahaan Pelayaran untuk melakukan persiapan keberangkatan kapal

### 3.2 Aplikasi Inaportnet pada Pelayanan Kapal di Pelabuhan Tanjung Priok

Untuk bergabung dalam sistem Portnet setiap pengguna portal harus memiliki user, password dan code pada member login dibawah ini.



MEMBER LOGIN	
User	<input type="text"/>
Password	<input type="password"/>
Code	<input type="text"/>
XKY3CF	
<input type="button" value="Login"/>	

Gambar 3.2 Login Portal Portnet

Adapun instansi yang dapat melakukan login antaralain :

- Pelindo
- Bea Cukai
- Administrator Pelabuhan
- Karantina
- Tempat Penimbunan Sementara (TPS)
- Perusahaan Pelayaran (Agen)

#### 3.2.1 Halaman Pertama Sistem Portnet

Setelah login, para pengguna jasa dapat melihat halaman pertama sistem portnet dengan nama user adalah nama ketika pengguna jasa melakukan login dan menu user yang ditampilkan sesuai dengan *priviledge* user tersebut.

User : Heri Setiawan  
 Instansi : Administrator Pelabuhan  
 Last Login : --  
 Home | Logout

**MENU USER**

- Laporan Kapal Tiba
- Persetujuan SPOG Masuk
- Persetujuan SPOG Pindah
- Persetujuan SIB
- Persetujuan SPBB Bongkar
- Persetujuan SPBB Muat
- RKSP
- PSAD Masuk
- PSAD Pindah
- PSAD Keluar
- Outward Manifest
- Inward Manifest
- Discharge List
- Loading List
- Gate In
- Gate Out
- Pejabat
- Master Kapal
- Master Agent
- Ganti Password
- INFO PPKB

Home

**SEKILAS INDONESIA PORTNET**

Pengertian Portnet adalah suatu sistem dimana tersedianya suatu wadah (Portal) untuk dioperasikan dan diintegrasikannya untuk seluruh pola kegiatan baik pelayanan dan perizinan (Clearance) dari seluruh instansi yang terkait (Government Agencies) yang melaksanakan kegiatan di Pelabuhan, sehingga akan mampu meningkatkan kinerja penanganan atas kegiatan perdagangan dan lalu lintas barang, terutama mendorong percepatan proses Port clearance, dengan demikian memungkinkan pengiriman dokumen melalui satu gateway-portal yang dapat diakses dari lokasi atau entitas mereka yang terkoneksi dalam sistem Portnet ini. Setiap Instansi terkait (OGA) melakukan transaksi Clearance sesuai kewenangannya masing-masing yang dipusatkan dalam suatu sistem Aplikasi ( Centralized Clearance Processing ) serta dalam satu dokumen Aplikasi ( Port Single Administration Document / PSAD ).

**INDONESIA PORTNET USERS COMMUNITY**

Gambar 3.2.1 Halaman Pertama Sistem Portnet

Pada halaman ini pengguna jasa dapat melihat pelayanan yang berkaitan dengan fungsinya terkait. Dalam hal ini sesuai dengan user ketika melakukan login. Pada tampilan diatas user yang digunakan adalah administrator pelabuhan.

### 3.2.2 Laporan Kapal Tiba

User : Heri Setiawan  
Instansi : Administrator Pelabuhan  
Last Login : --  
Home | Logout

▶ Laporan Kapal Tiba

#### PORT SINGLE ADMINISTRATION DOCUMENT

Status : BELUM LAPOR ▼  
Cari Kategori : NOMOR PSAD ▼  CARI

Data 1 - 15 dari 98 Halaman ke: 1 dari 7

NO PSAD	KAPAL	TGL TIBA	NAMA AGEN	KADE
20090070611	THAI DAWN. MV* EX =CAIA=	21-JUN-09	PULAU LAUT PT.	KADE 203
20090070681	MAERSK JURONG. MV	21-JUN-09	JAKARTA LLOYD .PT	UTPK.IUTARA
20090070551	THETISIA.MT	20-JUN-09	ARPENI PRATAMA OCEAN LINE	KADE DKP
20090070281	UNI POPULAR. MV*	19-JUN-09	EVERGREEN MARINE INDONESIA	KADE 214 (GAU)
20090070721	ACX LILY. MV*	18-JUN-09	NYK LINE INDONESIA .PT	KADE UTPK III
20090070761	XING ZHONG MEN. MV	18-JUN-09	OCEAN GLOBAL SHIPPING .PT	KADE 113
20090069171	S P I C A. MV	17-JUN-09	KARANA LINES PT	KADE 009
20090069651	NEW DYNAMIC.MV**	17-JUN-09	JAKARTA LLOYD .PT	UTPK.IUTARA
20090070291	BESTARI. MT*	17-JUN-09	ARPENI PRATAMA OCEAN LINE	KADE DKP
20090070541	SINAR SUMBA.MV	17-JUN-09	SAMUDERA INDONESIA. PT*	UTPK.IUTARA
20090070421	MEDPEARL. MV	17-JUN-09	JAKARTA LLOYD .PT	UTPK.IUTARA
20090068111	LUCRETIA. MT**	17-JUN-09	ARPENI PRATAMA OCEAN LINE	KADE DKP
20090070521	INARAN. KM	16-JUN-09	SAMUDERA INDONESIA. PT*	KADE 303
20090069401	MANDALAY PRINCESS.MV	16-JUN-09	OCEAN GLOBAL SHIPPING .PT	KADE 113
20090069631	KOTA HASIL. MV	16-JUN-09	PILINDO MEGAH SELATAN PT.	UTPK.IUTARA

Selanjutnya

Gambar 3.2.2 Laporan Kapal Tiba dalam PSAD

Port Single Administration Document (PSAD) Laporan Kapal Tiba pada sistem portnet memberikan informasi mengenai nomor PSAD, nama kapal, tanggal tiba, nama agen dan penempatan kade.



### 3.2.2.1 View Detail Laporan Kapal Tiba

User : Heri Setiawan  
 Instansi : Administrator Pelabuhan  
 Last Login : --  
[Home](#) | [Logout](#)

**MENU USER**

- Lapor Kapal Tiba**
- Persetujuan SPOG Masuk
- Persetujuan SPOG Pindah
- Persetujuan SIB
- Persetujuan SPBB Bongkar
- Persetujuan SPBB Muat
- RKSP
- PSAD Masuk
- PSAD Pindah
- PSAD Keluar
- Outward Manifest
- Inward Manifest
- Discharge List
- Loading List
- Gate In
- Gate Out
- Pejabat
- Master Kapal
- Master Agent
- Ganti Password
- INFO PPKB

▶ Lapor Kapal Tiba

**PORT SINGLE ADMINISTRATION DOCUMENT ( PSAD )**

PELABUHAN TANJUNG PRIOK JAKARTA - INDONESIA	PEMBERITAHUAN RENCANA KEDATANGAN KAPAL	NO. DOKUMEN TGL. DOKUMEN	:20090070611 :16/06/2009 08:04
--	---	-----------------------------	-----------------------------------

**INFORMASI UMUM**

DATA SPESIFIKASI KAPAL	DATA PERIJINAN KAPAL
Kode Kapal : TDAW Nama Kapal : THAI DAWN. MV* Ex =CAIA= Nama Agen : PULAU LAUT PT. Nomor PKK : TDAW37 Nomor Voyage : Call Sign : V7E06 IMO Number : Bendera1 : MARSHALL ISLANDS Jenis Kapal : CARGO Status Kapal : Keagenan Jenis Trayek : NON REGULER Jenis Pelayaran : LUAR NEGERI GT / DWT : 18722 / 26240 ton LOA : 169.26 m Draft Depan : 9.15 m Draft Belakang : 9.3 m Principal : Pers. Angk. Laut : PULAU LAUT PT.	No PKKA : Tanggal PKKA : <div style="background-color: #e0f0e0; padding: 2px; border: 1px solid #ccc; text-align: center;"> <b>DATA OPERASIONAL KAPAL</b> </div> Renc. Tiba (ETA) : 21/06/2009 12:00 Renc. Brkt (ETD) : 23/06/2009 08:00 Pelabuhan Asal : DURBAN/AFSEL Pelabuhan Singgah : DURBAN/AFSEL Pelabuhan Berikut : PASIR GUDANG/MALAYSA Pelabuhan Tujuan : PASIR GUDANG/MALAYSA <b>PERMINTAAN LABUH</b> Mulai Labuh : 21/06/2009 12:00 Selesai Labuh : 23/06/2009 08:00 <b>PERMINTAAN PANDU</b> Permintaan Pandu : 21/06/2009 12:00 <b>PERMINTAAN TAMBAT</b> Mulai Tambat : 21/06/2009 13:00 Selesai Tambat : 23/06/2009 08:00

[View Data Manifest](#)   
[View Data Maritim Declaration](#)

**ADMINISTRATOR PELABUHAN**

**LAPORAN KAPAL TIBA**

Nomor :

Posisi Kapal :  Labuh  Sandar

Catatan Respon : 

- Dokumen Kapal sudah diterima dan disimpan oleh syahbandar

Operator : Kesyahbandaran

Diterima Oleh :

Tanggal Diterima :

**INFORMASI LAINNYA**

Respon Instansi	Nomor Ijin	Tanggal Respon	Status Respon	Persetujuan	Ijin	View
KESEHATAN PELABUHAN			Belum Direspon			<input checked="" type="checkbox"/>
KARANTINA IKAN			Belum Direspon			<input checked="" type="checkbox"/>
KARANTINA TUMBUHAN			Belum Direspon			<input checked="" type="checkbox"/>
KARANTINA HEWAN			Belum Direspon			<input checked="" type="checkbox"/>
IMIGRASI			Belum Direspon			<input checked="" type="checkbox"/>
ADMINISTRATOR PELABUHAN			Belum direspon			<input checked="" type="checkbox"/>
PELINDO	2009007061-1	16/06/2009 08:04	Belum direspon	Dibatalkan	PPKB	<input checked="" type="checkbox"/>
BEA CUKAI						<input checked="" type="checkbox"/>

Gambar 3.2.2.1 View detail laporan kapal tiba

Pada PSAD di atas dapat dilihat data spesifikasi kapal, data perijinan kapal dan data operasional kapal. Administrator Pelabuhan (Adpel) dapat melihat manifest dengan mengklik view data manifest sehingga akan ada tampilan tentang cargo list dari kapal yang bersangkutan. Pada bagian informasi lainnya menunjukkan instansi-instansi yang sudah merespon dan belum merespon.

### 3.2.3 Persetujuan Kapal Masuk

User : Heri Setiawan  
Instansi : Administrator Pelabuhan  
Last Login : --  
Home | Logout

▶ Persetujuan SPOG Masuk  
Data Tidak ditemukan

### PERSETUJUAN SURAT IZIN PENGAWASAN BERGERAK (KAPAL MASUK)

Status : BELUM DIRESPON  
Cari Kategori : NOMOR PSAD

Data 1 - 10 dari 0 Halaman ke: 1 dari 0

NO PSAD	KAPAL	TGL TIBA	LOKASI TAMBAT	NAMA PERUSAHAAN
---------	-------	----------	---------------	-----------------

BACK

Gambar 3.2.3 Persetujuan Kapal Masuk

Berdasarkan data-data manifest dan keterangan dari agen pelayaran, pihak Administrator Pelabuhan dapat mengeluarkan SPOG. Pada tampilan diatas dapat dilihat perihal Surat Pengawasan Olah Gerak (SPOG) yang dikeluarkan oleh Adpel berdasarkan statusnya apakah sudah disetujui atau belum.

### 3.2.4 Persetujuan SPOG Pindah

User : Heri Setiawan  
Instansi : Administrator Pelabuhan  
Last Login : --  
Home | Logout

▶ Persetujuan SPOG Pindah

### PERSETUJUAN SURAT IZIN PENGAWASAN BERGERAK (KAPAL PINDAH)

Status : BELUM DIRESPON  
Cari Kategori : NOMOR PSAD

Data 1 - 10 dari 4 Halaman ke: 1 dari 1

NO PSAD	KAPAL	TGL TAMBAT	LOKASI TAMBAT	NAMA PERUSAHAAN
20090067064	SINAR SUMBA.MV	11/06/2009 06:00	KADE 214 (GAU)	SAMUDERA INDONESIA. PT*
20090067063	SINAR SUMBA.MV	11/06/2009 03:00	KADE 214 (GAU)	SAMUDERA INDONESIA. PT*
20090064962	OEL BLESSING.MV	10/06/2009 17:00	KADE 303/304	JARDINE TANGGUH TRANSPOR
20090064642	SINAR SUMBA.MV	03/06/2009 22:00	KADE 214 (GAU)	SAMUDERA INDONESIA. PT*

Gambar 3.2.4 Persetujuan Kapal SPOG pindah

Apabila ada kapal yang melakukan perpindahan (shifting) akan ada permohonan SPOG oleh agen pelayaran yang ditujukan kepada Adpel.

### 3.2.4.1 View Detail Persetujuan SPOG Pindah

User : Heri Setiawan  
Instansi : Administrator Pelabuhan  
Last Login : --  
Home | Logout

**MENU USER**

- Laporan Kapal Tiba
- Persetujuan SPOG Masuk
- Persetujuan SPOG Pindah**
- Persetujuan SIB
- Persetujuan SPBB Bongkar
- Persetujuan SPBB Muat
- RKSP
- PSAD Masuk
- PSAD Pindah
- PSAD Keluar
- Outward Manifest
- Inward Manifest
- Discharge List
- Loading List
- Gate In
- Gate Out
- Pejabat
- Master Kapal
- Master Agent
- Ganti Password
- INFO PPKB

**PERSETUJUAN SURAT IZIN PENGAWASAN BERGERAK (KAPAL PINDAH)**

Nomor PSAD : 20090067064  
Untuk Kapal : SINAR SUMBA.MV  
Jenis Kapal : CONTAINER  
Bendera : SINGAPORE  
Panjang Kapal / Draft : 175.5 Meter / 175.5 / 175.5 Meter  
Isi Kotor : 18321 GT / NT  
Posisi Kapal : LUAR DAM TIMUR  
Rencana pindah tambatan di : KADE 214 (GAU)  
Pelabuhan Asal / Tujuan :  
Permohonan PT : SAMUDERA INDONESIA. PT\*  
Tgl Tiba :  
Tgl Rencana pindah tambat : 11/06/2009 06:00  
No Permohonan :  
Tanggal Permohonan :  
Nomor Persetujuan : / / /  
Diterbitkan Tanggal :  
Dalam rangka :  
Masa Berlaku : s/d  
Status : Disetujui  
Catatan / Alasan :  
 Agar menggunakan Radio VHF channel 12 untuk berkomunikasi dengan Pandu  
 Tidak mengganggu kelancaran kegiatan kapal lainnya  
 Diawasi dengan cukup sesuai ketentuan

Gambar 3.2.4.1 View Detail Persetujuan Kapal SPOG Pindah

### 3.2.5 Persetujuan Surat Izin Berlayar (SIB)

User : Heri Setiawan  
Instansi : Administrator Pelabuhan  
Last Login : --  
Home | Logout

**MENU USER**

- Laporan Kapal Tiba
- Persetujuan SPOG Masuk
- Persetujuan SPOG Pindah
- Persetujuan SIB**
- Persetujuan SPBB Bongkar
- Persetujuan SPBB Muat
- RKSP
- PSAD Masuk
- PSAD Pindah
- PSAD Keluar
- Outward Manifest
- Inward Manifest
- Discharge List
- Loading List
- Gate In

**PERSETUJUAN SURAT IZIN BERLAYAR**

Status : BELUM DIRESPON  
Cari Kategori : NOMOR PSAD  
Data 1 - 10 dari 36  
Halaman ke: 1 dari 4

NO PSAD	KAPAL	TGL BERANGKAT	PEL TUJUAN	NAMA PERUSAHAAN
20090064563	EVER PRIDE.MV	07/06/2009 12:00	KAOSHIUNG/TAIWAN	EVERGREEN MARINE INDONESIA
20090064643	SINAR SUMBA.MV	04/06/2009 23:59	SINGAPORE	SAMUDERA INDONESIA. PT*
20090064823	ACX MAGNOLIA. MV	07/06/2009 12:00	SINGAPORE	NYK LINE INDONESIA. PT
20090064903	NAUTILUS PIONEER.MT	05/06/2009 15:00	SINGAPORE	SAMUDERA INDONESIA. PT*
20090065892	YM INTERACTION MV.	09/06/2009 23:00	HONGKONG	PILINDO MEGAH SELATAN PT.
20090067023	WAN HAI 261. MV	10/06/2009 09:00	CHIWAN/CHINA	TRESNA MUDA SEJATI PT
20090065292	KOTA HARTA. MV	07/06/2009 23:00	SINGAPORE	PILINDO MEGAH SELATAN PT.
20090065994	BRAHMAN EXPRESS. MV*	09/06/2009 08:00	DARWIN/AUSTRALIA	JARDINE TANGGUH TRANSPOR
20090066632	KOTA HASIL. MV	11/06/2009 23:00	SINGAPORE	PILINDO MEGAH SELATAN PT.
20090068312	KOTA HARTA. MV	14/06/2009 16:13	SINGAPORE	PILINDO MEGAH SELATAN PT.

Gambar 3.2.5 Persetujuan Surat Izin Berlayar (SIB)

Kapal-kapal yang telah selesai melakukan aktifitasnya harus mengajukan permohonan SIB kepada Adpel. Permohonan-permohonan tersebut akan tampil dalam halaman persetujuan SIB.

### 3.2.5.1 View Detail Persetujuan Surat Izin Berlayar (SIB)

User : Heri Setiawan  
Instansi : Administrator Pelabuhan  
Last Login : --  
Home | Logout

**MENU USER**

- Laporan Kapal Tiba
- Persetujuan SPOG Masuk
- Persetujuan SPOG Pindah
- Persetujuan SIB**
- Persetujuan SPBB Bongkar
- Persetujuan SPBB Muat
- RKSP
- PSAD Masuk
- PSAD Pindah
- PSAD Keluar
- Outward Manifest
- Inward Manifest
- Discharge List
- Loading List
- Gate In
- Gate Out
- Pejabat
- Master Kapal
- Master Agent
- Ganti Password
- INFO PPKB

PERSETUJUAN SURAT IZIN BERLAYAR

Nomor PSAD : 20090064563  
Untuk Kapal : EVER PRIDE.MV  
Tonase Kotor : 17887  
Berlayar dibawah Bendera : ENGLAND/UNITED KINGD( )  
Bertujuan Ke : KAOSHIUNG/TAWAN  
Dengan nakhoda :   
Tgl Pengajuan :   
Tgl Berangkat : 07-06-2009 12:00  
No SIB :   
Disetujui Pada Tanggal / Jam :   
Status : Disetujui  
Catatan / Alasan :   
Submit

BACK

Gambar 3.2.5.1 View Detail Persetujuan Surat Izin Berlayar (SIB)

### 3.2.6 Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP)

User : Heri Setiawan  
Instansi : Administrator Pelabuhan  
Last Login : --  
Home | Logout

**MENU USER**

- Laporan Kapal Tiba
- Persetujuan SPOG Masuk
- Persetujuan SPOG Pindah
- Persetujuan SIB
- Persetujuan SPBB Bongkar
- Persetujuan SPBB Muat
- RKSP**
- PSAD Masuk
- PSAD Pindah
- PSAD Keluar
- Outward Manifest
- Inward Manifest
- Discharge List
- Loading List
- Gate In
- Gate Out
- Pejabat
- Master Kapal
- Master Agent
- Ganti Password
- INFO PPKB

RPKSP ( Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut )

Nama Kapal :   
Shipping Line :  Search

Data 1 - 10 dari 381 Halaman ke: 1 dari 39

Vessel Name	Voyage Date	Arrival	Departure	Agent	BC 1.0 No Date	Detil
MV. LOVE SONG	1 13-MAR-08	10-APR-08	12-APR-08	PT TRI ELANGJAYA MAR	001535 31-MAR-08	
FORTUNE SEA MV	0803 01-APR-08	05-APR-08	08-APR-08	PT LINTAS BARUNA PAS	001568 01-APR-08	
MV. DREAM FRONTIE	17 01-APR-08	04-APR-08	06-APR-08	PT TRI ELANGJAYA MAR	001567 01-APR-08	
UNI PRUDENT	100W 01-APR-08	04-APR-08	05-APR-08	PT.EVERGREEN MARINE	001550 01-APR-08	
CTP BRAVO. MV	021 01-APR-08	04-APR-08	06-APR-08	PELAYARAN CARAKA TIR	001561 01-APR-08	
SKY APHRODITE	812S 01-APR-08	04-APR-08	05-APR-08	PT PELAYARAN ANDIKA	001566 01-APR-08	
KM SUPITAN MAS	12 01-APR-08	03-APR-08	06-APR-08	PT.TEMPURAN MAS	001556 01-APR-08	
MT.OCEAN DOLPHIN	- 01-APR-08	03-APR-08	06-APR-08	PT PERTAMINA MARINE	001560 01-APR-08	
KM HILIR MAS	08 01-APR-08	03-APR-08	06-APR-08	PT.TEMPURAN MAS	001557 01-APR-08	
EVER APEX	246S 01-APR-08	02-APR-08	03-APR-08	PT.EVERGREEN MARINE	001546 01-APR-08	

Gambar 3.2.6 Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP)

### 3.2.6.1 View Detail Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP)

User : Heri Setiawan  
Instansi : Administrator Pelabuhan  
Last Login : --  
Home | Logout

**MENU USER**

- ↳ Laporan Kapal Tiba
- ↳ Persetujuan SPOG Masuk
- ↳ Persetujuan SPOG Pindah
- ↳ Persetujuan SIB
- ↳ Persetujuan SPBB Bongkar
- ↳ Persetujuan SPBB Muat
- ↳ RKSP
- ↳ PSAD Masuk
- ↳ PSAD Pindah
- ↳ PSAD Keluar
- ↳ Outward Manifest
- ↳ Inward Manifest
- ↳ Discharge List
- ↳ Loading List
- ↳ Gate In
- ↳ Gate Out
- ↳ Pejabat
- ↳ Master Kapal
- ↳ Master Agent
- ↳ Ganti Password
- ↳ INFO PPKB

**RENCANA KEDATANGAN SARANA PENGANGKUT (RKSP)**

No & Tanggal BC 1.0	: 001535 / 31-MAR-08
Nomor Pengajuan	: 000000-000271-20080313-000009
Nama Agen	: PT TRI ELANGJAYA MAR
Alamat Agen	: JL GANGGENG TERUSAN NO 60TARA
Nama Sarana Pengangkut	: MV. LOVE SONG
G.R.T	: 650000 TON
L.O.A	: 11500 MTR
Draft Depan	: 80 MTR
Draft Belakang	: 80 MTR
Nama Bendera Pengangkut	: MALTA - MT
No Register	: 1
No / Tanggal Voyage	: 13-MAR-08 / 13-MAR-08
Nama Pengangkut	: 520 -- PT TRI ELANGJAYA MAR
Pelabuhan Asal	: BILBAO, SPAIN - ESBIO
Pelabuhan Singgah Terakhir	: - SGSIN
Pelabuhan Tujuan Berikut	: - IDCBN
Pelabuhan Tujuan Bongkar	: IDCBN
Tanggal Kedatangan	: 10-04-2008 jam 8:04
Tanggal Keberangkatan	: 12-04-2008 jam 8:04

Print Preview

Back to index

Gambar 3.2.6.1 View Detail Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP)

### 3.2.7 PSAD Masuk

User : Heri Setiawan  
Instansi : Administrator Pelabuhan  
Last Login : --  
Home | Logout

**MENU USER**

- ↳ Laporan Kapal Tiba
- ↳ Persetujuan SPOG Masuk
- ↳ Persetujuan SPOG Pindah
- ↳ Persetujuan SIB
- ↳ Persetujuan SPBB Bongkar
- ↳ Persetujuan SPBB Muat
- ↳ RKSP
- ↳ PSAD Masuk
- ↳ PSAD Pindah
- ↳ PSAD Keluar
- ↳ Outward Manifest
- ↳ Inward Manifest
- ↳ Discharge List
- ↳ Loading List
- ↳ Gate In
- ↳ Gate Out
- ↳ Pejabat
- ↳ Master Kapal
- ↳ Master Agent
- ↳ Ganti Password
- ↳ INFO PPKB

**PORT SINGLE ADMINISTRATION DOCUMENT**

Status : BELUM DI RESPON

Cari Kategori : NOMOR PSAD

Data 1 - 15 dari 98

I/O PSAD	KAPAL	TGL TIBA	NAMA AGEN	KADE
20090070611	THAI DAWN. MV* EX =CAIA=	21-JUN-09	PULAU LAUT PT.	KADE 203
20090070681	MAERSK JURONG. MV	21-JUN-09	JAKARTA LLOYD .PT	UTPK.IUTARA
20090070551	THETISIA.MT	20-JUN-09	ARPENI PRATAMA OCEAN LINE	KADE DKP
20090070281	UNI POPULAR. MV*	19-JUN-09	EVERGREEN MARINE INDONESIA	KADE 214 (GAU)
20090070721	ACX LILY. MV*	18-JUN-09	NYK LINE INDONESIA .PT	KADE UTPK III
20090070761	XING ZHONG MEN. MV	18-JUN-09	OCEAN GLOBAL SHIPPING .PT	KADE 113
20090069171	S P I C A. MV	17-JUN-09	KARANA LINES PT	KADE 009
20090069651	NEW DYNAMIC.MV**	17-JUN-09	JAKARTA LLOYD .PT	UTPK.IUTARA
20090070291	BESTARI. MT*	17-JUN-09	ARPENI PRATAMA OCEAN LINE	KADE DKP
20090070541	SINAR SUMBA.MV	17-JUN-09	SAMUDERA INDONESIA. PT*	UTPK.IUTARA
20090070421	MEDPEARL. MV	17-JUN-09	JAKARTA LLOYD .PT	UTPK.IUTARA
20090068111	LUCRETIA. MT**	17-JUN-09	ARPENI PRATAMA OCEAN LINE	KADE DKP
20090070521	INARAN .KM	16-JUN-09	SAMUDERA INDONESIA. PT*	KADE 303
20090069401	MANDALAY PRINCESS.MV	16-JUN-09	OCEAN GLOBAL SHIPPING .PT	KADE 113
20090069631	KOTA HASIL. MV	16-JUN-09	PILINDO MEGAH SELATAN PT.	UTPK.IUTARA

Selanjutnya

Go to Page 7 GO

Gambar 3.2.7 PSAD Masuk

## 3.2.7.1 View Detail PSAD Masuk

User : Heri Setiawan  
Instansi : Administrator Pelabuhan  
Last Login : --  
Home | Logout

PSAD Masuk

**PORT SINGLE ADMINISTRATION DOCUMENT ( PSAD )**

PELABUHAN TANJUNG PRIOK  
JAKARTA - INDONESIA

PEMBERITAHUAN RENCANA  
KEDATANGAN KAPAL

NO. DOKUMEN : 20090070611  
TGL. DOKUMEN : 16/06/2009 08:04

**INFORMASI UMUM**

DATA SPESIFIKASI KAPAL	DATA PERIJINAN KAPAL	
Kode Kapal : TDAW	No PKKA :	
Nama Kapal : THAI DAWN. MV* Ex =CAIA=	Tanggal PKKA :	
Nama Agen : PULAU LAUT PT.	<b>DATA OPERASIONAL KAPAL</b>	
Nomor PKK : TDAW37	Renc. Tiba (ETA) : 21/06/2009 12:00	
Nomor Voyage :	Renc. Brik (ETD) : 23/06/2009 08:00	
Call Sign : V7E06	Pelabuhan Asal : DURBAN/AFSEL	
IMO Number :	Pelabuhan Singgah : DURBAN/AFSEL	
Bendera1 : MARSHALL ISLANDS	Pelabuhan Berikut : PASIR GUDANG/MALAYSA	
Jenis Kapal : CARGO	Pelabuhan Tujuan : PASIR GUDANG/MALAYSA	
Status Kapal : Keagenan	<b>PERMINTAAN LABUH</b>	
Jenis Trayek : NON REGULER	Mulai Labuh : 21/06/2009 12:00	
Jenis Pelayaran : LUAR NEGERI	Selesai Labuh : 23/06/2009 08:00	
GT / DWT : 18722 / 26240 ton	<b>PERMINTAAN PANDU</b>	
LOA : 169.26 m	Permintaan Pandu : 21/06/2009 12:00	
Draft Depan : 9.15 m	<b>PERMINTAAN TAMBAT</b>	
Draft Belakang : 9.3 m	Mulai Tambat : 21/06/2009 13:00	
Principal :	Selesai Tambat : 23/06/2009 08:00	
Pers. Angk. Laut : PULAU LAUT PT.		
<b>POSISI KAPAL</b>		
Asal : L A U T	<a href="#">View Data Manifest</a>	
Tujuan : KADE 203	<a href="#">View Data Maritim Declaration</a>	

**ADMINISTRATOR PELABUHAN**

**LAPORAN KAPAL TIBA**

Nomor :

Posisi Kapal :  Labuh  Sandar

Catatan Respon :

Kategori	No. Dokumen	Tgl. Dokumen	Status	Respon	PPKB	Aksi
KESEHATAN PELABUHAN			Belum direspon			<input type="checkbox"/>
KARANTINA IKAN			Belum direspon			<input type="checkbox"/>
KARANTINA TUMBUHAN			Belum direspon			<input type="checkbox"/>
KARANTINA HEWAN			Belum direspon			<input type="checkbox"/>
IMIGRASI			Belum direspon			<input type="checkbox"/>
ADMINISTRATOR PELABUHAN			Belum direspon			<input type="checkbox"/>
PELINDO	2009007061-1	16/06/2009 08:04	Sudah Respon	-	PPKB	<input type="checkbox"/>
BEA CUKAI						<input type="checkbox"/>

Gambar 3.2.7.1 View Detail PSAD Masuk

### 3.2.8 Master Kapal

User : Heri Setiawan  
Instansi : Administrator Pelabuhan  
Last Login : --  
Home | Logout

Master Kapal

#### VIEW DATA MASTER KAPAL

Cari Nama Kapal :

Data 1 - 15 dari 10278 Halaman ke: 1 dari 686

KODE KAPAL	NAMA KAPAL	CALL SIGN	NAMA PEMILIK	
CSOC	C.S. OCEAN. MV*	3FM16	CARIBSTAR SHIPPING	<a href="#">view</a>
CO36	CORPORATE-36 .TK		PROGRESS HALIM UTAMA	<a href="#">view</a>
CO47	COASTAL 47. BG*		ASIA TIRTA PERDANA	<a href="#">view</a>
COAK	CENTURY OAK. MV*	H9EJ	NYK HINODE	<a href="#">view</a>
COAP	COASTAL PRIDE. MV*	3FBM8	KAPAL TANGKAPAN AL	<a href="#">view</a>
COCH	COSMIC CHALLENGER. MV*	XYMO	MYANMAR FIVE STAR LINE	<a href="#">view</a>
COES	CORAL ESSBERGER.MT	9VNC	EPTS SINGAPORE PTE	<a href="#">view</a>
COFC	CHIEF OF CHEROKEE. MV*		CHINA PORT INTERNATI	<a href="#">view</a>
COGO	COCA GOLD.TB =HK12=OFF.	9V5369	KUMALA TERANG.	<a href="#">view</a>
COJJ	COMMO JC JIMENEZ. MT*	P3CB7	RIGEO NAVIGATION	<a href="#">view</a>
COJO	CONTI JORK.MV*	A8JV8	SAMUDERA SHIPPING	<a href="#">view</a>
COKN	COS KNIGHT. MV*	HOPM	COSCO SINGAPORE	<a href="#">view</a>
COKY	COS LUCKY. MV*	HOGN	FAYETTE	<a href="#">view</a>
COMA	COSMIC MASTER. MV*	XYMP	ECL LOGISTICS INDONESIA	<a href="#">view</a>
COMC	COMET ACE. MV*	H3AM	MTSUDO OSK LINES	<a href="#">view</a>

Selanjutnya  686

Gambar 3.2.8 Master kapal

#### 3.2.8.1 View Detail Master Kapal

User : Heri Setiawan  
Instansi : Administrator Pelabuhan  
Last Login : --  
Home | Logout

Master Kapal

#### View Detail Spesifikasi Kapal

SPESIFIKASI DATA KAPAL			
Kode Kapal	: CSOC	Draft Maximum	: 9.9
Nama Kapal	: C.S. OCEAN. MV*	Jenis Kapal	: CARGO
Nama Agen	: MEGA BAHARI LINES, PT	Jenis Pelayaran	: Luar Negeri
Bendera	: PANAMA	Jenis Trayek	: Non Reguler
Call Sign	: 3FM16	Status Kapal	: Charter/Sewa
Principal	: CARIBSTAR SHIPPING	Tahun Pembuatan	: 1996
GT / DWT	: 15438 / &DWT	Nomor Surat Ukur	: ITC#9122887/010703
LOA	: 159	Tanggal Surat Ukur	: 16-AUG-96

SPESIFIKASI DATA KAPAL HUBLA			
Nomor	:	Kapasitas Crane	:
Nama Kapal	:	Kapasitas Angkut / Ton	: Ton
Bendera	:	Kapasitas Angkut / TEUS	: TEUS
Tipe Kapal	:	Kapasitas Angkut / Orang	: Orang
Kode Klas	:	Kapasitas Angkut / Ekor	: Ekor
IMO Number	:	Kecepatan Maximal	:
No Gross Acte	:	Kecepatan Normal	:
Tanggal Gross Acte	:	Kecepatan Ekonomis	:
Tanggal Daftar	:	Tahun Pembuatan	:
Konstruksi	:	Negara Pembuat	:
Badan Pengelasan	:	Nama Galangan	:
Daerah Operasi	:	Keterangan Kapal	:
Nama Lama Kapal	:	M3	:
Call Sign	:	Displacement	:
GT / DWT	: /	NT	:
LOA	:	GS	:
LBP	:	BS	:
Draft	:	Tanda Selar	:
Draft Pada Air Tawar	:	SD	:
Lebar Kapal	:	WD	:
Jumlah Awak	:	TD	:
Jumlah Palka	:	Dikeluarkan Oleh	:
Jumlah Crane	:		:

### 3.2.9 Master Agen

Master agen merupakan daftar agen dari Perusahaan Pelayaran yang melakukan kegiatan di suatu pelabuhan. Master agen yang mengajukan setiap transaksi pelayanan kapal dan masih aktif, nama perusahaan akan muncul dalam halaman berikut.

**VIEW DATA MASTER AGEN**

User : Heri Setiawan  
Instansi : Administrator Pelabuhan  
Last Login : --  
Home | Logout

Cari Nama Agen :  Submit

Data 1 - 15 dari 812 Halaman ke: 1 dari 55

KODE AGEN	NAMA AGEN / SINGKATAN	ALAMAT AGEN
116	SUDJACA PALEMBANG PT. (SUPA)	GD.PERK JL.MELATI NO.23 Q.KEL.RAWA BADAK. JAK-UT
117	MARSPEC JAKARTA. PT (MJ)	JL.PELIAT NO.1 TG.PRIOK
118	GEEPEESONS. PT (GEPN)	JL.BUNGUR BESAR RAYA 27 JAKARTA
119	GASURI (GASU)	JL.PLUMPANG NO.5 TG.PRIOK
120	DISBEK LANTAMAL TRT. (DILA)	PONDOK DAYUNG/JAKARTA
121	K O J A. PT (KOJA)	JL.MARTADINATA TG.PRIOK
122	ARTA SAMUDERA INDAH PT. (AS)	JAKARTA
123	HASPUL INTERNASIONAL (HIT)	DHARMA PERS. JL.A.YA NI KAV.67/UTC-I TG.PRIOK
124	PELLOK DHARMA BAHARI RIAU (PDBR)	JL.KOPI NO.2 JAKARTA BARAT
125	BATALYON ANGKUTAN AIR (BAA)	JL.PAYUNG NO.2 TG.PRIOK
126	GENTABHADRA SAMUDRA.PT (GNDS)	JL.TIANG BENDERA NO.44 JAKARTA
127	DISTRIK NAVIGASI SURABAYA (DNS)	S U R A B A Y A
128	TRI AMINDO. PT (TRAM)	JL.ENGGANO NO.15 BLOC C2 TG.PRIOK
129	HOVER SEMANDERA MARITIM (HSM)	JL.GONDANGDIA LAMA IX NO.26 JAKARTA PUSAT
130	TUNAS SAMUDERA JAYA PEL. (TSJ)	JL.CEMPAKA PUTH BARAT II B.NO.6E JAKARTA-10520

Selanjutnya Go to Page 55 GO

#### 3.2.9.1 View Detail Master Agen

User : Heri Setiawan  
Instansi : Administrator Pelabuhan  
Last Login : --  
Home | Logout

**View Data Agen**

**DATA DETAIL AGEN**

Kode Agen	: 116	Nomor Account	: 112400
Nama Agen	: SUDJACA PALEMBANG PT.	NPWP	: 01.116.879.6-025.000
Nama Singkatan	: SUPA	Kode PPN Agen	: 1
Nomor Telepon 1	: 4353164	Kode Three Partied	: 2
Nomor Telepon 2	: 4355877	Alamat E-mail 1	:
Nomor Telepon 3	: 4355878	Alamat E-mail 2	:
Alamat Agen	: GD.PERK JL.MELATI NO.23 Q. KEL.RAWA BADAK. JAK-UT	Catatan	:

**MASTER AGEN HUBLA**

Id Perusahaan	: 185	No Permohonan	:
Usaha Pokok	:	Tanggal Permohonan	:
Bidang Usaha	:	No Notaris	:
Status Modal	: 3	Nama Notaris	:
Suffix	:	Alamat Notaris	:
Prefix	: PT.	Tanggal Notaris	:
Nama Perusahaan	: SUDJACA PALEMBANG	Keterangan	:
Nama Lama Prsh	: SUDJACA PALEMBANG	Nomor Anggota INSA	: No.322/INSA/VIII/199
Nomor Ijin Usaha	: 448	Tgl Anggota INSA	:
Tanggal Ijin Usaha	: 24-DEC-01		

Gambar 3.2.9.1 View Detail Master Agen



### 3.2.10 Outward Manifest

User : Heri Setiawan  
Instansi : Administrator Pelabuhan  
Last Login : --  
Home | Logout

Outward Manifest

:: LIST OUTWARD MANIFEST

Nama Kapal :   
Shipping Line :   
Komoditi :  Search

Data 1 - 10 dari 342 Halaman ke: 1 dari 35

NAMA KAPAL	TGL TIBA	AGEN KAPAL	PELB ASAL	Jml BL	Jml Cont	Jml Brg
CTP BRAVO. MV		PELAYARAN CARAKA TIRTA PERKASA	IDJKT	2	3	225
KAIDO		NYK LINE INDONESIA	IDJKT	192	325	282232
GULF MAS KM		PT.TEMPURAN MAS	IDTPP	3	15	660
KAIDO		NYK LINE INDONESIA	IDJKT	192	325	282232
KAIDO		NYK LINE INDONESIA	IDJKT	192	325	282232
MATRAVELER	22-DEC-2008 06:12	PT. APL INDONESIA	IDTPP	16	193	30573
KM. CARAKA JN III - 17	01-NOV-2008 11:11	PT MERATUS LINE	IDTPP	3	3	1160
MV.KULNATEE	08-OCT-2008 05:10	PT INDOBARUNA BULK TRANSPORT	IDTPP	1	0	1
SHENG HE	01-MAY-2008 10:05	PT.OCEAN GLOBAL SHIPPING	IDTPP	59	87	56015
ATLANTIC 1. TB	06-APR-2008 04:04	PT TRI ELANGJAYA MARITIM	THBKK	0	0	0

Selanjutnya

Go to Page  GO

Gambar 3.2.10 Outward Manifest

#### 3.2.10.1 View Detail Manifes

User : Heri Setiawan  
Instansi : Administrator Pelabuhan  
Last Login : --  
Home | Logout

Outward Manifest

:: View Detail Manifest Dokument

**Details Of Vessel**

Vessel : GULF MAS KM  
Arrival Date/Time :  
Agent : PT.TEMPURAN MAS  
No / Date BC1.0 : /  
No / Date BC1.1 : 000093 / 10-JAN-08  
Captain / Pemberitahu : HARYANTO HERLAMBAANG-  
No. Aju Manifest : 000000-000218-20080109-000433

**Port**

Port of origin / Pel. Asal : IDTPP - TANJUNG PRIOK  
Port of discharge / Pel. Bongkar : IDUG - UJUNG PANDANG / HASANUDDIN (U)  
Port of loading / Pel. Muat : -  
Next port to call / Pel. Selanjutnya : IDTPP - TANJUNG PRIOK

**Kategori Pencarian**

Jenis Manifest :   
Pilih Kategori :  Find

> Hasil Pencarian Jenis Manifest : **Barang dari DPIL, Angkut Lanjut Tujuan DN**

Data 1 - 10 dari 3 Halaman ke: 1 dari 1

No. Pos	No Date Host BL	Cont. Qty	Bruto	Vol	Shipper	Consignee	Cont	Brg
000100000000	002GF0108MKS 10-JAN-08	5	92,387	0	PT. CONTAINER MARITIME ACTIVITIES	PT. COMEXTRA MAJORA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
000200000000	003GF0108MKS 10-JAN-08	5	92,972	0	PT. CONTAINER MARITIME ACTIVITIES	PT. HAKIWA MANDIRI PRIMA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
000300000000	004GF0108MKS 10-JAN-08	5	92,752	0	PT. CONTAINER MARITIME ACTIVITIES	PT. HAKIWA MANDIRI PRIMA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Gambar 3.2.10.1 View Detail Manifes

### 3.2.10.2 Detail Kontainer

:: View Detail Manifest Container

Details Of Vessel	
Vessel	: GULF MAS KM
Arrival Date/Time	:
Agent	: PT.TEMPURAN MAS
No / Date BC1.0	: /
No / Date BC1.1	: 000093 / 10-JAN-08
Captain / Pemberitahu	: HARYANTO HERLABANG-
No. Aju Manifest	: 000000-000218-20080109-000433
Port	
Port of origin / Pel. Asal	: IDTPP - TANJUNG PRIOK
Port of discharge / Pel. Bongkar	: IDUPG - UJUNG PANDANG / HASANUDDIN (U)
Port of loading / Pel. Muat	: -
Next port to call / Pel. Selanjutnya	: IDTPP - TANJUNG PRIOK

Search

Cetak Manifest ( Container ) :

Data 1 - 20 dari 15 Halaman ke: 1 dari 1

No Seri	No Container	Ukuran	Jenis	Status
1	ECMU2131959	20		
1	ECMU1885912	20		
1	ECMU1497331	20		
2	TRLU3737874	20		
2	ECMU1489110	20		
2	ECMU1471105	20		
3	ECMU1249952	20		
3	CMAU1124778	20		
3	TGHU3397389	20		
4	CMAU1091442	20		
4	ECMU1440995	20		
4	STMU2611430	20		

Gambar 3.2.10.2 Detail kontainer

### 3.2.10.3 Detail Barang

Details Of Vessel	
Vessel	: GULF MAS KM
Arrival Date/Time	:
Agent	: PT.TEMPURAN MAS
No / Date BC1.0	: /
No / Date BC1.1	: 000093 / 10-JAN-08
Captain / Pemberitahu	: HARYANTO HERLABANG-
No. Aju Manifest	: 000000-000218-20080109-000433
Port	
Port of origin / Pel. Asal	: IDTPP - TANJUNG PRIOK
Port of discharge / Pel. Bongkar	: IDUPG - UJUNG PANDANG / HASANUDDIN (U)
Port of loading / Pel. Muat	: -
Next port to call / Pel. Selanjutnya	: IDTPP - TANJUNG PRIOK

Search

Cetak Manifest (Uraian Barang) :

Data 1 - 20 dari 3

Kode HS	Uraian Barang
-	220 BALES TOTAL 88,000 PCS NEW JUTE BAGS LTOEES SIZE 43 X 29 INCHES, WEIGHT 2.25 LBS PER BAG, 8 X 8 PORTER AND SHOTS, 2 INCHES GREEN STRIPE IN THE MIDDLE HEMMED AT MOUTH, OVE
-	220 BALES, LIGHT CEES JUTE BAG, SIZE 43 X 29 INCHES, BAG WEIGHT 2.25 LBS, 8 X 8 PORTER AND SHOTS, HEMMED, OVER HEAD DRY SEWN, 2 INCHES GREENSTRIPE IN THE MIDDLE, ONE SIDE COLO PER BALE.
-	220 BALES, LIGHT CEES JUTE BAGS SIZE 43 X 29 INCHES, BAG WEIGHT 2.25 LBS, 8 X 8 PORTER AND SHOTS, HEMMED, OVER HEAD DRY SEWN, 2 INCHES GREENSTRIPE IN THE MIDDLE, ONE SIDE ONE I BAG S PER BALE.

Gambar 3.2.10.3 Detail Baran

**BAB 4**  
**ANALISA PENERAPAN SISTEM PORTNET DI PELABUHAN**  
**TANJUNG PRIOK**

**4.1 Analisa Perkembangan Penerapan Sistem Portnet di Pelabuhan  
Tanjung Priok**

Berdasarkan *The Declaration of ASEAN Concord II* (Bali Concord II) pada 7 Oktober 2003 dan Instruksi Presiden No.3 Tahun 2006 & Inpres No.6 Tahun 2007 tentang Fokus Program Ekonomi Tahun 2008-2009 serta Keputusan Menko Perekonomian KEP-19/M.EKON/04/2008 tentang Pembentukan Tim Persiapan NSW maka Pemerintah membentuk Panitia Persiapan National Single Window (NSW) yang diketuai oleh menteri Keuangan dan dibantu oleh Menteri Perhubungan dan Menteri Perdagangan serta para Pejabat Eselon I.

Disamping itu Keputusan Menteri Keuangan No. 1049/ KMK.01/ 2006 tentang Penunjukan Batam pada bulan Desember 2006 dan Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta sebagai *Piloting National Single Window* yang akan dilaksanakan pada akhir Juni 2007 sebagaimana telah diubah menjadi akhir Desember 2007 juga menunjang pelaksanaan portnet di Pelabuhan Tanjung Priok.

Dalam menjalankan tugasnya Menteri Keuangan membentuk Satuan Tugas Bidang Kepelabuhan yang diatur berdasarkan Keputusan Menteri Keuangan No. 534/ KMK.01/ 2006 tentang Satuan Tugas Bidang Kepelabuhanan Tim Persiapan *National Single Window* serta Keputusan Dirjen Perhubungan Laut No. UK. 11/4/9/DJPL-07 tentang Pembentukan Tim Pengembangan *PortNet* dan *Piloting National Single Window (NSW)* Di Pelabuhan Tanjung Priok.

Adapun kegiatan Satuan Tugas Bidang Kepelabuhan yang berkaitan langsung dengan pelaksanaan portnet, yaitu

a. Melaksanakan pelelangan pekerjaan pengadaan Sistem *Portnet* Dalam Rangka *NSW* di Pelabuhan Tanjung Priok, yaitu:

- Paket I

- Pengadaan *Hardware, Software* dan Jaringan di Ditjen Hubla, Kantor Adpel Priok dan PT. (Persero) Pelindo II Tanjung Priok;
- Pengadaan Aplikasi Portnet;
- Fasilitas Pendukung (ruangan & asesoris) di Ditjen Hubla, Kantor Adpel Priok dan PT. (Persero) Pelindo II Tanjung Priok.

- Paket II

- Pengawasan Pekerjaan Pengadaan Sistem *Portnet* Dalam Rangka *NSW* di Pelabuhan Tanjung Priok.
- b. Konsinyering dengan seluruh Instansi dan Stakeholder terkait di Lingkungan Pelabuhan Tanjung Priok
- c. Penyusunan Sistem dan Prosedur “*INAPORTNET*” dalam rangka Penerapan *National Single Window* di Pelabuhan Tanjung Priok;
- d. Sosialisasi Sispro dan *Service Level Agreement* “*INAPORTNET*” dalam rangka Penerapan *NSW* di Pelabuhan Tanjung Priok;
- e. *Soft Launching* Penerapan “*INAPORTNET*” dalam rangka *NSW* di Pelabuhan Tanjung Priok yang dilaksanakan pada tanggal 19 Desember 2007

#### **4.2 Kendala Persiapan Penerapan Sistem Portnet di Pelabuhan Tanjung Priok**

Sistem Portnet (*Port System*) adalah layanan tunggal secara elektronik berbasis web/internet untuk mengintegrasikan pelayanan informasi kapal dan penanganan barang secara fisik yang standar dari seluruh instansi terkait di Pelabuhan. Tujuan diadakannya sistem ini adalah untuk mempercepat

penanganan lalu lintas kapal dan barang ekspor-impor (*flow of good*) terutama terkait dengan proses *ships and cargo clearance*. Sistem Portnet telah dilakukan uji coba pada tanggal 19 Desember 2007 sampai hari ini, namun dalam pelaksanaannya masih ditemukan berbagai kendala baik yang bersifat teknis maupun administratif.

#### **4.2.1 Perubahan Budaya Manual ke Elektronik oleh masing-masing Instansi**

Sistem Portnet merupakan bentuk layanan kepelabuhan yang berbasis web/internet yang memungkinkan setiap pengguna jasa atau stake holder maupun pihak penyedia jasa dapat mengakses portal portnet dengan cukup mengetik [www.inaportnet.insw.go.id](http://www.inaportnet.insw.go.id) dimana pun dan kapan pun berkenaan dengan proses Port Clearance. Dengan adanya layanan semacam ini dimaksudkan agar setiap proses port clearance pada tiap Government Agency, perusahaan pelayaran (agen) tidak perlu datang ke tempat instansi terkait dalam kepengurusan dokumen (*paperless*) sehingga cukup diakses dari computer kantor perusahaan dimana dia bekerja.

Perusahaan pelayaran (agen) dalam membuat permohonan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) masih diharuskan datang ke kantor Pelindo II untuk menyerahkan dokumen-dokumen pendukung seperti *ship's particular*, surat Pemberitahuan Keagenan Kapal Asing (PKKA), Surat Penunjukan Agen dan lain-lain pada Pos Pelayanan Satu Atap (PPSA) dengan alasan sebagai arsip perusahaan. Padahal dokumen-dokumen tersebut dapat diakses pada Portal Portnet yang telah diintegrasikan pada in house internal Pelindo II (*PPKB web*).

Tidak hanya permohonan PPKB, permohonan lain yang ditujukan pada instansi pemberi perijinan masih diperlukan adanya tatap muka dan penyerahan berkas (*paperwork*) dimana hal ini amat berbeda dengan prinsip Portnet sebagai sub sistem dari *Indonesia National Single Window (INSW)*.

Perubahan prosedur kepengurusan dokumen yang menggunakan sistem berbasis web dimana seharusnya tidak ada tatap muka antara pihak pengguna jasa dengan pihak pemberi perijinan justru berdampak pada lambatnya perijinan yang diberikan. Misalnya dalam proses kepanduan, apabila pihak agen tidak datang untuk menjemput pandu maka kepanduan tidak akan bertindak cepat dalam memberikan pelayanan kapal. Hal ini akan berdampak pada ketidaksesuaian waktu bongkar muat yang telah ada dalam PPKB dengan waktu dilapangan sehingga apabila waktu proses bongkar muat diluar yang ditetapkan maka perusahaan pelayaran wajib dikenakan *penalty* dimana hal ini akan berdampak pada *image* perusahaan di dunia pelayaran internasional.

*Change Management* memberikan persepsi berbeda pada setiap karyawan di instansi pemberi perijinan. Mereka beranggapan dengan adanya sistem yang baru akan mengurangi budaya *silaturahmi* yang selama ini dilakukan oleh perusahaan pelayaran. Padahal sudah ada kesepakatan antara pihak penyelenggara jasa pelabuhan dengan ikatan perusahaan pelayaran INSA (Indonesian National Shipowners Association) berkaitan budaya silaturahmi yang selama ini cukup membuat citra pelayaran Indonesia buruk dimata dunia pelayaran internasional akibat birokrasi yang terlampau sulit. Namun dalam praktiknya berbeda, tidak ada kesesuaian antara manajemen perusahaan pelayaran dengan agen yang ada dilapangan ditambah lagi dengan *idealisme* karyawan pemberi perijinan. Hal demikian yang telah membuat pungutan liar (pungli) tumbuh subur di *Kebun* Pelabuhan Tanjung Priok.

#### 4.2.2 Banyaknya Instansi yang Terlibat dengan Tingkat Kesiapan yang Berbeda

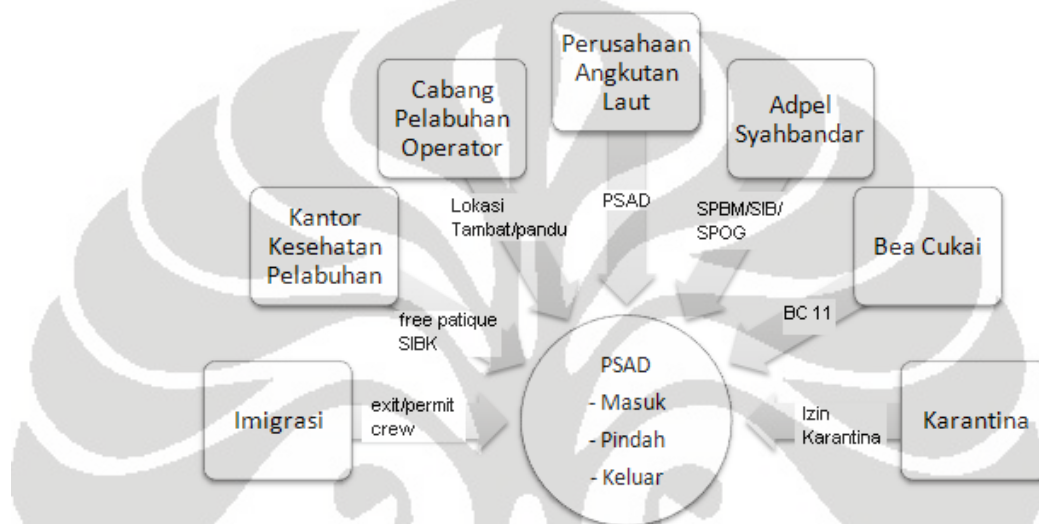
Banyaknya instansi yang terlibat dalam Sistem Portnet ini juga menimbulkan kendala tersendiri karena perlu dilakukan upaya-upaya untuk melakukan koordinasi antar instansi. Upaya untuk melakukan koordinasi antar instansi bukanlah suatu perkara yang mudah. Masing-masing instansi harus memiliki kesamaan pandangan dalam menyukseskan program pemerintah portnet ini mengingat mandatory yang akan segera diberlakukan di Pelabuhan Tanjung Priok.

Disamping itu, tingkat kesiapan dan infrastruktur dimasing-masing instansi sangat variasi. Berdasarkan survey lapangan yang dilakukan peneliti, masih ada instansi yang belum siap menerapkan sistem portnet akibat perubahan lokasi kantor dimana semula kantor berada di dalam wilayah pelabuhan menjadi diluar wilayah pelabuhan. Perpindahan yang demikian tidak diikuti dengan alat teknis pendukung portnet dimana antenna pemancar yang diberikan oleh panitia portnet belum terintegrasi dengan internal sistem di dalam instansi tersebut. Hal itu akan berakibat putusnya jaringan instansi tersebut dengan sistem portnet.

Tim persiapan Indonesia Port Integration system (INAPORTNET) memberikan bantuan sejumlah computer kepada instansi pemberi perijinan dalam rangka mempercepat persiapan internal dan uji coba portnet pada tanggal 19 Desember 2007. Jumlah unit computer yang diberikan bervariasi antar instansi pemberi perijinan sesuai dengan fungsi dan tugasnya dalam proses *port clearance*. Namun ada beberapa instansi yang hanya memperoleh 1 unit computer dengan sarana pendukungnya. Hal itu membuat kinerja instansi tersebut menjadi agak lambat dalam pelayanannya terkait sistem portnet sehingga diharapkan setelah mandatory diberlakukan pada Pelabuhan Tanjung Priok akan dilakukan penambahan unit computer pada instansi terkait.

### 4.2.3 Harmonisasi dan Penyesuaian Sistem Aplikasi Instansi terkait dengan Portal Portnet

Sistem Portnet merupakan layanan tunggal yang mengintegrasikan pelayanan informasi kapal dari masing-masing *Government Agency* (GA) terkait proses Port Clearance yang dapat dilihat pada *Port Single Administration Document* (PSAD).



Gambar 4.2.3 Keterkaitan *Government Agency* (GA) dalam Portnet

Sumber : Diolah Sendiri oleh Penulis berdasarkan konsep Portnet

Setiap instansi di Pelabuhan memiliki wewenang dan fungsi yang diatur dalam undang-undang. Dalam pelaksanaannya, *Government Agency* (GA) menggunakan in house sistem yang berbeda satu sama lain. Misalnya Bea Cukai memiliki EDI (Electronic Data Interchange), Pelindo memiliki PPKB web, dan lain-lain. Dalam pelayanan Sistem Portnet data-data pada internal sistem masing-masing GA akan terhubung dengan portal portnet sehingga terjadi pertukaran data secara elektronik seperti data master kapal dan perijinan dalam Permohonan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) dalam PPKB web Pelindo akan terhubung dengan Portal Portnet dalam bentuk tampilan PSAD sehingga diharapkan ke depan nantinya perusahaan pelayaran cukup



menggunakan portal portnet pada internal perusahaannya dalam pelayanan kapal dan barang di Pelabuhan Tanjung Priok.

Pertukaran data secara elektronik masih menjadi pembahasan tentang batasan-batasan data sebagai objek dalam sistem yang akan mandatory setelah pemilu 2009 ini. Objek dalam permasalahan ini adalah hak guna manifest sebagai starting point dalam Sistem portnet. Hal ini terjadi akibat status hukum Sistem Portnet yang masih ditunjang dengan Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dengan Undang-undang No. 10 tahun 1995 tentang Kepabeanan yang telah dilaksanakan sejak lama oleh Direktorat Jenderal Bea dan Cukai sehingga dalam hal ini belum terjadi harmonisasi data antara GA terkait.

#### **4.2.4 Aplikasi pada Portnet masih belum Lengkap**

Sistem portnet harus memiliki kemampuan dalam memberikan pelayanan sempurna dalam fungsinya sebagai alat bantu dalam proses port clearance. Dengan sistem web/internet yang dapat diakses oleh penyedia jasa dan masyarakat pengguna jasa kepelabuhan harusnya mampu menjawab permasalahan-permasalahan yang timbul dalam pelayanan kapal dan barang. Namun dalam pelaksanaannya portal portnet masih memiliki persoalan yang belum menjawab substansi dari instansi pemberi perijinan.

Aplikasi portnet yang telah diujicoba sejak tanggal 19 Desember 2007 belum memiliki kelengkapan substansi operasional pada Port Single Administration Document (PSAD). Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP) tidak dapat melihat sertifikat SSCEC/SSCC, ICV/Profilaksis, P3K dan aplikasi Maritim Declaration of Health (MDH) sementara sudah ada namun belum diisi oleh perusahaan pelayaran serta tidak adanya tampilan crew list. Kantor Pemeriksaan Imigrasi juga mengalami kesulitan dalam memeriksa status keimigrasian dari crew diatas kapal karena belum adanya aplikasi crew list yang dapat diakses sehingga proses pemeriksaan yang terjadi masih secara manual dimana agem

mengirimkan faksimile yang berisikan kebangsaan crew diatas kapal yang akan sandar.

Dalam pelaksanaan fungsinya setiap instansi di pelabuhan memiliki kewenangan yang diatur oleh peraturan terkait. Pencegahan dini merupakan salah satu prinsip kerja yang selalu diutamakan oleh dinas karantina hewan, ikan dan tumbuhan yang berada di wilayah pelabuhan. Dalam menunjang tugas tersebut, beberapa instansi terkait membutuhkan manifest untuk mengetahui barang-barang yang dibawa oleh suatu kapal yang hendak sandar di pelabuhan. Namun kesulitan dalam mengakses manifest untuk pemeriksaan barang bawaan apakah termasuk hewan/ikan/tumbuhan yang mengandung wabah penyakit atau tidak, menjadikan instansi terkait masih bekerja secara manual (non Elektronik) yaitu menunggu eksportir/importir melaporkan manifest untuk pengeluaran barang di TPS.

Perihal kesulitan dalam mengakses manifest bermuara kepada Bea cukai selaku *custom* dalam pelayanan barang. Peraturan yang digunakan dalam pelayanan kapal dan barang pada Direktorat Jenderal Bea dan Cukai (DJBC) menggunakan sistem Electronic Data Interchange (EDI) sejak tahun 1980-an yang telah diamandemen oleh undang-undang sementara sistem portnet yang ada selama ini masih diatur oleh Surat Keputusan Dirjen tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Kapal dan Barang sehingga terjadi ketidak sesuaian mengenai batasan pertukaran data secara elektronik yang menghasilkan ketidakmampuan portal portnet mengakses BC 11. Jadi selama ujicoba diberlakukan sampai saat ini manifest yang digunakan adalah manifest yang sudah tidak berlaku (*expired*).

#### 4.2.5 Sistem Portnet belum dapat menjawab permasalahan

##### Undang-undang Karantina

Sebagai sistem yang mampu mengatur pelayanan kapal di Pelabuhan Tanjung priok adalah suatu keharusan sistem portnet mengangkat peraturan-peraturan terkait substansi instansi-instansi dalam proses pemberian perijinan kapal sandar di lingkungan pelabuhan. Namun hal demikian belum dirasakan oleh dinas karantina pertanian sejak peraturan-peraturan pendukungnya dihasilkan dalam proses karantina alat angkut.

Undang-undang No.16 tahun 1992 tentang Tindakan Karantina Terhadap Alat Angkut pasal 21 menyebutkan

*Terhadap orang, **alat angkut**, peralatan, air, atau pembungkus yang diketahui atau diduga membawa Hama dan Penyakit Hewan Karantina (HPHK), Hama dan Penyakit Ikan Karantina (HPIK), atau Organisme Pengganggu Tumbuhan Karantina (OPTK), dapat dikenakan tindakan karantina.*

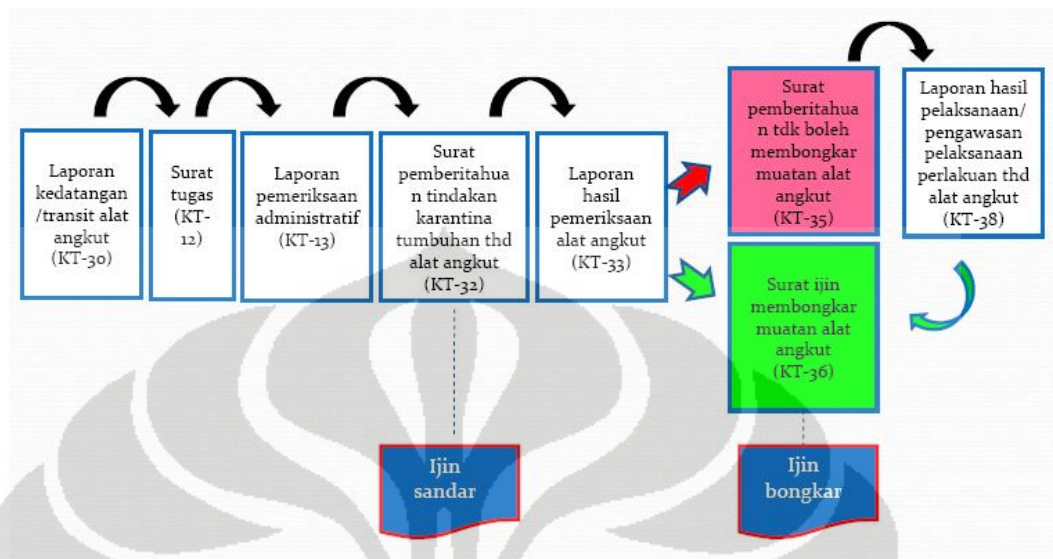
Serta Peraturan Pemerintah No. 14 tahun 2002 tentang Tindakan Karantina Tumbuhan terhadap alat angkut pasal 51-56

*51. Terhadap orang, **alat angkut**, peralatan, atau pembungkus yang diketahui atau diduga membawa OPTK, dapat dikenakan tindakan karantina tumbuhan.*

*52. Setiap **alat angkut** yang akan tiba di tempat pemasukan harus dilaporkan kedatangannya oleh penanggung jawab alat angkut tersebut kepada petugas Karantina Tumbuhan setempat.*

Berdasarkan peraturan-peraturan diatas seharusnya ada tindakan karantina terhadap alat angkut sebelum sandar di pelabuhan, namun yang terjadi selama ini adalah karantina hanya melakukan inspeksi apabila eksportir/importir melakukan permohonan karantina untuk pengeluaran barang di TPS dengan berpedoman pada manifest yang diberikan sehingga diharapkan dengan adanya peraturan pelayanan kapal dan

barang yang baru (sistem portnet) akan tercipta iklim yang kondusif antara penyedia jasa dengan peraturan penunjangnya.



Gambar 4.2.5 Alur Dokumen Tindakan Karantina Tumbuhan Terhadap Alat Angkut

(Sumber: Presentasi Prosedur Pelayanan Kapal Balai Karantina Pertanian)

#### 4.2.6 Belum Adanya Prasarana Pendukung Sistem Portnet

Pengelolaan portal portnet yang masih berada di Departemen Perhubungan dan belum dilimpahkan pada instansi mana pun masih mengalami berbagai kendala diantaranya :

- a. Tidak adanya call center portnet

Call center berfungsi menyediakan jasa informasi terkait pelaksanaan sistem portnet di Pelabuhan Tanjung Priok. Walau pun buku manual pedoman portal portnet telah diberikan pada tiap instansi namun dirasakan perlu adanya call center sebagai unit penyedia informasi bilamana terdapat gangguan atau kesulitan dalam input atau merespon PSAD.

- b. Tidak adanya tim gerak cepat Portnet

Tim ini dimaksudkan apabila ada gangguan dilapangan yang memerlukan tindakan cepat dalam proses penanganannya.

c. Ada beberapa data yang hampir tidak pernah terisi

Data-data yang tidak pernah terisi diantaranya Data Spesifikasi Kapal (Call Sign, IMO number), data perijinan kapal (no. PKKA, tanggal PKKA).

PORT SINGLE ADMINISTRATION DOCUMENT ( PSAD )		
PELABUHAN TAJUJUNG PRIK JAKARTA - INDONESIA	PEMBERITAHIAN RENCANA KEDATANGAN KAPAL	NO. DOKUMEN : 2007015382 TGL. DOKUMEN : 04-DEC-07
INFORMASI UMUM		
<b>DATA SPESIFIKASI KAPAL</b>		<b>DATA PERIJINAN KAPAL</b>
Kode Kapal : EAGP	Nama Kapal : EAGLE PRIDE, MV*	NO SIUPSUS : .
Nama Agen : TRESNA MUDA SEJATI PT	Nomor PKK : EAGP1	Tanggal Surat : .
Nomor Voyage : .	Call Sign : .	No PKKA : .
IMO Number : .	Bendera* : PANAMA	Tanggal PKKA : .
Jenis Kapal : CONTAINER	Status Kapal : Keagenan	<b>DATA OPERASIONAL KAPAL</b>
Jenis Trayek : NON REGULER	Jenis Pelayaran : LUAR NEGARI	Renc. Tiba (ETA) : 04/12/2007 15:00
GT / DWT : 13005 / 19821 ton	LOA : 187 m	Renc. Dbl (ETD) : 05/12/2007 17:00
Draft Belakang : 8.7 m	PEMINTAAN LABUH	Pelabuhan Asal : SINGAPORE
PEMINTAAN PANDU	Mulai Labuh : 04/12/2007 15:00	Pelabuhan Singgah : SINGAPORE
PERMINTAAN TAMBAT	Selesai Labuh : 05/12/2007 17:00	Pelabuhan Berikut : PORT KELANOM/MALAYSIA
Asal : L A U T	Permintaan Pandu : 04/12/2007 15:00	Pelabuhan Tujuan : SINGAPORE
Tujuan : KADE 009	Selesai Tambat : 04/12/2007 16:00	PERMINTAAN TAMBAT
	Mulai Tambat : 04/12/2007 16:00	Selesai Tambat : 05/12/2007 15:00
View Data Manifest		

Gambar 2.6 Data-data yang Tidak Terisi (Sumber : Presentasi Kantor Kesehatan Pelabuhan)

## BAB 5

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis atas permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini, maka dapat disimpulkan bahwa:

- a. Indonesia Port Integration System (INAPORTNET) merupakan Pembangunan sistem layanan tunggal elektronik berbasis internet yang merupakan tindak lanjut dari komitmen Indonesia dalam *Agreement to Establish and Implement the ASEAN Single Window*, dimana Indonesia diwajibkan membangun sistem *National Single Window* yang efektif, efisien, dan berkelanjutan terutama terkait dengan proses *ships and cargo clearance*
- b. Dalam rangka menuju *national mandatory*, pemerintah melalui Departemen Perhubungan telah melakukan persiapan untuk menerapkan sistem ini di Pelabuhan Tanjung Priok diantaranya pembentukan Tim Pengembangan *PortNet* dan *Piloting National Single Window (NSW)* di Pelabuhan Tanjung Priok serta Pembentukan Satuan Tugas Bidang Kepelabuhan yang salah satu fungsinya melakukan Sosialisasi Sispro dan *Service Level Agreement "INAPORTNET"* dalam rangka Penerapan NSW di Pelabuhan Tanjung Priok
- c. Dalam pelaksanaan Sistem Portnet masih ditemukan kendala-kendala diantaranya perubahan budaya manual ke elektronik oleh masing-masing instansi, banyaknya instansi yang terlibat dengan tingkat kesiapan yang berbeda, harmonisasi dan penyesuaian sistem aplikasi instansi terkait dengan Portal Portnet, aplikasi pada Portnet masih belum lengkap, serta belum adanya prasarana pendukung sistem Portnet.

## 5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan yang diperoleh dan uraian pada bab terdahulu, maka peneliti akan memberikan alternative saran yang dapat dilakukan. Adapun alternatif atau langkah tersebut diantaranya adalah :

- a. Sosialisasi yang selama ini dilakukan diharapkan terus berlanjut mengingat banyaknya pengguna jasa yang masih kesulitan dalam penggunaan sistem portnet walau pun sudah diberikan buku petunjuk manualnya akan tetapi lebih dirasa perlu apabila dijelaskan oleh tiap *Government Agency (GA)* yang terkait
- b. Masih ada kendala teknis yang diharapkan ke depan dapat dilengkapi seperti penambahan *crew list* dan sertifikat-sertifikat crew yang ada di atas kapal yang perlu dilengkapi mengingat substansi yang berwenang sangat membutuhkannya guna menjalankan tugasnya dalam *port clearance*
- c. Mengajukan Rancangan Undang-undang mengingat perbedaan peraturan pelaksanaan antara sistem portnet yang baru ditunjang Surat Keputusan Dirjen Hubla dengan sistem Bea Cukai yang ditunjang oleh Undang-undang no 10 tahun 1995 tentang Kepabeanan, yang mengatur pertukaran data manifest dalam sistem portnet sehingga setiap instansi berwenang dapat mengakses manifest sesuai dengan ketentuan yang berlaku

## DAFTAR REFERENSI

- Hutabarat, Roselyne. Transaksi Ekspor Impor, Jakarta: Penerbit Erlangga, 1996
- Vernella, Robert J and Jhon Router III. Data Processing System and Concepts, New York: McGraw-Hill Inc, 1982
- Sanders, Donald H. Computer Today, USA: McGraw-Hill Inc, 1982
- Nasir, Mohammad. Metode Penelitian, Jakarta: Ghalia Indonesia, 1998
- Purwito, Ali. Kepabeanan dan Cukai (Pajak Atas Lalu Lintas Barang) Konsep dan Aplikasi, Jakarta: Kajian Fiskal FH-UI bekerjasama dengan Badan Penerbit FH-UI, 2008
- Gultom, Elfrida. Bea Cukai sebagai Akselator Pelabuhan Untuk Meningkatkan Devisa Negara, [www. Legalitas.org](http://www.legalitas.org), tanggal 6 Juni 2009
- Amsyah, Zulkifli. Manajemen Sistem Informasi, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1997
- Dawkins, Paul. EDI Technology , ed. Mike Gifkins, Middlesex:Publication, 1990
- Arus Kunjungan Kapal per GT, [www.priokport.co.id](http://www.priokport.co.id), tanggal 3 Juni 2009
- Informasi Seputar Karantina Ikan di Indonesia, [www. Offish.com](http://www.Offish.com), tanggal 3 Juni 2009
- Indonesia Portnet Users Community dan Blue Print Arsitektur Indonesia Portnet ( INAPORTNET), [www. Inaportnet.insw.go.id](http://www. Inaportnet.insw.go.id), tanggal 4 Juni 2009
- National Single Window, [www.kadin-indonesia.or.id](http://www.kadin-indonesia.or.id), 8 Juni 2009
- Pelabuhan Indonesia Penuh Birokrasi dan Tidak Efisien, [www.insw.go.id](http://www.insw.go.id), tanggal 8 Juni 2009



Wibawa, Samodra, Yuyun Purbokusumo, Agus Pramusinto, Evaluasi Kebijakan Publik, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 1994

**Peraturan:**

Republik Indonesia, Peraturan Presiden No. 10 Tahun 2008 tentang Penggunaan Sistem Elektronik dalam Rangka Indonesia National Single Window

Republik Indonesia, Peraturan Pemerintah No. 23 Tahun 1985, PERUBAHAN PERATURAN PEMERINTAH NOMOR 11 TAHUN 1983 tentang pembinaan kepelabuhan

