

SKRIPSI



**ANALISIS KINERJA JARINGAN (*NETWORK PERFORMANCE*) DALAM
PELAYANAN BARANG BERBAHAYA DI KANTOR
KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN (KSOP)
UTAMA TANJUNG PRIOK**

Disusun oleh:

Nama : Salsabila Dwi Ramadani
NPM : 2210011019
Jurusan : Administrasi Publik
Program Studi : Administrasi Pembangunan Negara

**PROGRAM SARJANA TERAPAN
POLITEKNIK STIA LAN JAKARTA
LEMBAGA ADMINISTRASI NEGARA**

JAKARTA, 2025

SKRIPSI



**ANALISIS KINERJA JARINGAN (*NETWORK PERFORMANCE*) DALAM
PELAYANAN BARANG BERBAHAYA DI KANTOR
KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN (KSOP)
UTAMA TANJUNG PRIOK**

Disusun oleh:

Nama : Salsabila Dwi Ramadani
NPM : 2210011019
Jurusan : Administrasi Publik
Program Studi : Administrasi Pembangunan Negara

**PROGRAM SARJANA TERAPAN
POLITEKNIK STIA LAN JAKARTA
LEMBAGA ADMINISTRASI NEGARA**

JAKARTA, 2025

**LEMBAR PERSETUJUAN TUGAS AKHIR
UNTUK DIPERTAHANKAN**

**SKRIPSI
PROGRAM SARJANA TERAPAN
POLITEKNIK STIA LAN JAKARTA**

Nama	: Salsabila Dwi Ramadani
NPM	: 2210011019
Jurusan	: Administrasi Publik
Program Studi	: Administrasi Pembangunan Negara
Judul	: Analisis Kinerja Jaringan (<i>Network Performance</i>) dalam Pelayanan Barang Berbahaya di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Utama Tanjung Priok

**Diterima dan disetujui untuk dipertahankan
Pada 27 Oktober 2025**

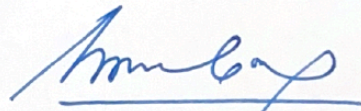
Pembimbing

Dr. Ridwan Rajab, M.Si
NIP. 196305101989031001

LEMBAR PENGESAHAN

Diperiksa dan disahkan oleh Tim Penguji Ujian Tugas Akhir Sarjana Terapan
Politeknik STIA LAN Jakarta pada 31 Oktober 2025.

Ketua merangkap Anggota



(Dr. Bambang Giyanto, S.H., M.Pd)

Sekretaris merangkap Anggota



(Risky Yustiani Posumah, S.Sos, M.P.A)

Anggota



(Dr. Ridwan Rajab, M.Si)

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN NASKAH

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Salsabila Dwi Ramadani
NPM : 2210011019
Jurusan : Administrasi Publik
Prodi : Administrasi Pembangunan Negara

Dengan ini menyatakan bahwa hasil penelitian Tugas Akhir yang telah saya buat dengan judul “ANALISIS KINERJA JARINGAN DALAM PELAYANAN BARANG BERBAHAYA DI KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN (KSOP) UTAMA TANJUNG PRIOK” merupakan hasil karya sendiri dan benar keasliannya. Apabila di kemudian hari penelitian Tugas Akhir ini merupakan **hasil plagiat** atau **penjiplakan** terhadap karya orang lain, maka saya bersedia mempertanggungjawabkan sekaligus bersedia menerima sanksi berdasarkan peraturan Politeknik STIA LAN Jakarta dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Demikian pernyataan ini saya buat dalam keadaan sadar dan tidak ada paksaan.

Jakarta, 27 Oktober 2025

Salsabila Dwi Ramadani

NPM 2210011019

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadiran Allah SWT, yang telah memberikan rahmat dan karunia_Nya sehingga peneliti dapat menyelesaikan Skripsi yang berjudul “Analisis Kinerja Jaringan dalam Pelayanan Barang Berbahaya di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Utama Tanjung Priok” dengan tepat waktu. Skripsi ini ditunjukkan untuk memenuhi prasyarat kelulusan. Penulisan Skripsi ini tidak terlepas dari bantuan berbagai pihak.

Maka dari itu, peneliti sampaikan terima kasih kepada Bapak Dr. Ridwan Rajab, M.Si. selaku dosen pembimbing skripsi yang telah memberikan kelancaran dan arahan selama pelaksanaan magang hingga penulisan tugas akhir ini. Tak lupa pula peneliti sampaikan terima kasih kepada seluruh pihak yang telah memberikan dukungan serta bantuan dalam penyusunan skripsi ini, baik dalam bentuk arahan, dorongan, petunjuk, semangat, dan motivasi yang diberikan kepada peneliti. Oleh karena itu, peneliti ucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Ibu Prof. Dr. Nurliah Nurdin, MA. selaku Direktur Politeknik STIA LAN Jakarta;
2. Ibu Nila Kurniawati, M.A.P. selaku Kepala Program Studi Administrasi Pembangunan Negara yang telah memberikan bantuan dalam kelancaran proses penyusunan skripsi ini;
3. Bapak Izzul Fatchu Reza, MPA. dan Ibu Retnayu Prasetyanti, M.A.P, selaku dosen pembimbing akademik yang telah memberikan semangat dan bantuan serta arahan dalam kelancaran akademik selama perkuliahan hingga peneliti bisa menempuh semester akhir ini dengan lancar;
4. Bapak Dr. Bambang Giyanto, M.Pd. dan Ibu Risky Yustiani Posumah, S.Sos., MPA. selaku dosen penguji yang telah memberikan arahan, waktu, dan masukan selama proses penyusunan tugas akhir ini;
5. Seluruh tenaga pengajar program studi Administrasi Pembangunan Negara yang telah memberikan ilmu dan pengetahuan yang sangat berharga serta masukan selama perkuliahan;

6. Pegawai KSOP Utama Tanjung Priok beserta pihak lain yang terlibat dalam proses penelitian tugas akhir yang telah memberikan bantuan, arahan, dan informasi selama peneliti melaksanakan tugas akhir;
7. Orang tua peneliti, Muhammad Khoirul Umam dan Endang Susiyanti yang tiada hentinya memberikan kasih sayang, dukungan, dan doa yang menjadi sumber kekuatan peneliti dalam perjalanan hidup selama menempuh pendidikan;
8. Saudara peneliti, Qurrota A'yun Eka Putri, Dian Tsalas Maulida, dan Rendy Fajar yang tiada henti memberikan dukungan serta motivasi untuk setiap langkah peneliti selama menempuh pendidikan;
9. Faisal Yogi Setyawan yang telah memberikan semangat dan dukungan kepada peneliti dalam menyelesaikan studi;
10. Firly Rosa Kusuma Astuti yang telah memberikan dukungan kepada peneliti selama menempuh pendidikan;
11. Adel Rachma Putri, Carissa Agatha, Erny Apriliasari Sianipar, Fathiya Balqis Azzahra, dan Syakhila Keisha Nurazhar selaku teman-teman peneliti yang senantiasa mendampingi selama masa perkuliahan hingga proses penyusunan tugas akhir ini;
12. Seluruh teman-teman prodi APN, ABSP, dan MSDMA yang telah menjadi bagian terpenting peneliti selama perkuliahan.

Pada penyusunan tugas akhir ini, peneliti menyadari bahwa penelitian ini masih jauh dari sempurna. Segala bentuk kritik dan saran akan dengan senang hati diterima dan diharapkan dapat membantu dalam penulisan laporan selanjutnya agar lebih baik lagi.

Jakarta, 27 Oktober 2025

Salsabila Dwi Ramadani

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menilai bagaimana kinerja jaringan dalam implementasi pelayanan barang berbahaya di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Utama Tanjung Priok. Barang berbahaya dalam konteks distribusi logistik di pelabuhan membutuhkan pelayanan dan penanganan khusus karena berisiko terhadap keselamatan dan keamanan pada lingkungan. Adapun rumusan masalah dari penelitian ini adalah untuk mengetahui seberapa baik kinerja jaringan dalam implementasi pelayanan barang berbahaya di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Utama Tanjung Priok. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan teknik wawancara, observasi, dan studi dokumen. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kinerja jaringan dalam implementasi pelayanan barang berbahaya di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Utama Tanjung Priok belum sepenuhnya tercapai dengan baik. Hal ini dapat dilihat dari keterbatasan kompetensi pegawai, kendala dalam penggunaan sistem Inaportnet, keterbatasan anggaran, belum adanya peremajaan SOP, dan kurangnya pengetahuan pengguna jasa terhadap ketentuan pelayanan barang berbahaya. Rekomendasi penelitian ini adalah peningkatan kompetensi pegawai, optimalisasi pemanfaatan Sistem Informasi Prosedur Pelayanan Barang Berbahaya (SIPBB), peremajaan SOP pelayanan barang berbahaya, penyederhanaan fitur pada daftar syarat kelengkapan dokumen, dan penerapan pembatasan pengiriman (*submission lock*) pada Inaportnet.

Kata Kunci: Kinerja jaringan, Pelayanan publik, Barang berbahaya, KSOP Utama Tanjung Priok.

ABSTRACT

This study aims to assess the performance of the network in the implementation of dangerous goods services at the Main Port Authority Office of Tanjung Priok. Dangerous goods in the context of logistics distribution at ports require special services and handling because they pose a risk to safety and security in the environment. The research question of this study is to determine how well the network performs in the implementation of dangerous goods services at the Main Port Authority and Port Authority of Tanjung Priok. This study uses a qualitative method with interview, observation, and document study techniques. The results of the study show that the network performance in the implementation of dangerous goods services at the Main Port Authority Office of Tanjung Priok has not been fully achieved. This can be seen from the limited competence of employees, obstacles in using the Inaportnet system, budget constraints, the absence of standard operating procedure renewal, and the lack of knowledge of service users regarding the provisions of dangerous goods services. The recommendations of this study are to improve employee competence, optimize the use of the Sistem Informasi Prsedur Pelayanan Barang Berbahaya (SIPPBB), renew the standard operating procedure for dangerous goods services, simplify the features on the list of document requirements, and implement submission lock on Inaportnet.

Keywords: *Network performance, Public services, Dangerous goods, Main KSOP Tanjung Priok.*

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN TUGAS AKHIR.....	iii
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN NASKAH	v
KATA PENGANTAR.....	vi
ABSTRAK	viii
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xii
BAB I PERMASALAHAN PENELITIAN.....	1
A. Latar Belakang Permasalahan	1
B. Rumusan Permasalahan	13
C. Tujuan Penelitian	13
D. Manfaat Penelitian	13
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	15
A. Tinjauan Kebijakan dan Teori	15
B. Konsep Kunci	39
C. Kerangka Berpikir	40
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	41
A. Metode Penelitian	41
B. Teknik Pengumpulan Data	42
C. Instrumen Penelitian	47
D. Teknik Pengolahan Data dan Analisis Data	48
BAB IV HASIL PENELITIAN & ANALISIS DATA	51
A. Penyajian Data	51
B. Pembahasan	125
C. Sintesis Masalah	139
BAB V PENUTUP	142
A. Kesimpulan	142
B. Saran	146
DAFTAR PUSTAKA	149

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Jumlah Penerbitan Surat Persetujuan Kegiatan Bongkar Muat Barang Berbahaya 2024	6
Gambar 2. 1 Lembar Data Keselamatan Bahan Barang Berbahaya (MSDS)	37
Gambar 2. 2 Alur penerbitan surat persetujuan bongkar muat barang berbahaya melalui Inaportnet di KSOP Utama Tanjung Priok	38
Gambar 3. 1 Komponen dalam Analisis Data (interactive model)	49
Gambar 4. 1 Struktur Organisasi KSOP Utama Tanjung Priok	53
Gambar 4. 2 Peta area TPS barang berbahaya di Pelabuhan Tanjung Priok	60
Gambar 4. 3 Modul Baru Inaportnet 2023	71
Gambar 4. 4 Surat Persetujuan Syahbandar (SPS) online.....	76
Gambar 4. 5 Tampilan Sistem Inaportnet	81
Gambar 4. 6 Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM)	94
Gambar 4. 7 Sistem monitoring pergerakan kapal marine traffic	105
Gambar 4. 8 SOP Pelayanan Barang Berbahaya.....	115
Gambar 4. 9 Skema alur dan koordinasi jaringan pelayanan	135

DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1 Data Permohonan Kegiatan Bongkar Muat Barang Berbahaya.....	9
Tabel 1. 2 Penelitian Terdahulu	11
Tabel 3. 1 Key Informant/informan kunci dalam penelitian.....	44
Tabel 4. 1 Profil KSOP Utama Tanjung Priok.....	52
Tabel 4. 2 Daftar Unit Kerja KSOP Utama Tanjung Priok.....	54
Tabel 4. 3 Data Pegawai Pelayanan Barang Berbahaya KSOP Utama Tanjung Priok	56
Tabel 4. 4 Perangkat/Infrastruktur Pendukung Pelayanan Barang Berbahaya	57
Tabel 4. 5 Daftar Perusahaan TPS Barang Berbahaya Pelabuhan Tanjung Priok	59
Tabel 4. 6 Rekapitulasi Kegiatan Bongkar/Muat Barang Berbahaya dan PNBPTahun 2024 di Pelabuhan Tanjung Priok.....	60
Tabel 4. 7 Tabel Komposisi dan peran aktor internal KSOP Utama Tanjung Priok	130
Tabel 4. 8 Tabel komposisi dan peran aktor eksternal KSOP Utama Tanjung Priok	131

BAB I

PERMASALAHAN PENELITIAN

A. Latar Belakang Permasalahan

Secara geografis, Indonesia adalah negara yang memiliki posisi strategis di Asia Tenggara yang letak wilayahnya berbatasan dengan dua benua dan dua samudera. Bagian barat Indonesia berbatasan dengan Samudera Hindia, sedangkan bagian timur Indonesia berbatasan dengan Samudera Pasifik. Bagian tenggara wilayah Indonesia berbatasan dengan Benua Australia, dan bagian barat laut Indonesia merupakan wilayah yang berbatasan dengan Benua Asia (Kompas.com, 2022). Indonesia merupakan negara maritim terbesar di dunia yang memiliki dua pertiga luas wilayahnya didominasi oleh perairan. Luas laut Indonesia adalah 5,8 juta km² dengan panjang garis pantai keseluruhan mencapai 95.181 km atau hampir setara dengan 25% dari total panjang pantai di seluruh dunia (Badan Pusat Statistik, 2024).

Wilayah laut yang mendominasi negara Indonesia tentu menjadi sumber daya alam yang besar (Hermawan & Sutanto, n.d.). Letak negara Indonesia yang strategis ini menunjukkan adanya potensi yang dapat dimanfaatkan pada sektor tersebut. Salah satu potensi dengan melihat aspek geografis perairan di Indonesia adalah adanya aktivitas ekonomi di pelabuhan. Sebagai negara kepulauan yang memiliki jumlah pulau sebanyak 17.001 (Badan Pusat Statistik, 2023), pelabuhan berperan penting dalam jalur perdagangan dunia. Keberadaan pelabuhan yang memiliki infrastruktur memadai menjadi faktor utama dalam memperlancar pergerakan barang maupun penumpang (Humaira Ninvika et al., n.d.).

Kementerian Perhubungan melaporkan bahwa jumlah pelabuhan di Indonesia meningkat pada tahun 2020 menjadi 2.439 pelabuhan. Angka tersebut meningkat sebanyak 38,6% dari tahun 2019 yang memiliki jumlah sebanyak 1.760 pelabuhan di seluruh Indonesia. Berdasarkan data jumlah pelabuhan yang meningkat dengan rentang waktu satu tahun tersebut, dapat dilihat bahwa pelabuhan merupakan salah satu sektor yang memiliki percepatan pembangunan dengan pesat. Pelabuhan

berperan strategis baik dalam lingkup nasional maupun internasional. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pelabuhan merupakan suatu tempat yang terdiri dari daratan dan perairan yang memiliki batas-batas tertentu digunakan sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan seperti aktivitas kapal untuk bersandar, naik turun penumpang, maupun bongkar muat barang. Pelabuhan terdiri dari terminal dan tempat berlabuh yang telah dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran.

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, pelabuhan berperan sebagai titik penghubung utama dalam jaringan transportasi nasional sesuai dengan tingkat hierarkinya, serta menjadi gerbang yang memberikan fasilitas dalam berbagai kegiatan perekonomian. Selain itu, pelabuhan berperan sebagai lokasi untuk penyelenggaraan alih moda transportasi atau perpindahan penumpang maupun barang untuk mendukung aktivitas industri dan perdagangan melalui penyediaan infrastruktur yang memadai. Pelabuhan memiliki peran lain yakni sebagai pusat distribusi, produksi, serta konsolidasi muatan atau barang dalam angkutan laut, dan pelabuhan berkontribusi dalam mewujudkan wawasan nusantara juga menjaga kedaulatan negara.

Pada peraturan yang sama, pelabuhan terbagi menjadi 3 hierarki yakni Pelabuhan Utama, Pelabuhan Pengumpul, dan Pelabuhan Pengumpan. Pelabuhan Utama adalah jenis pelabuhan dengan peran dominan terhadap kegiatan transportasi laut berfungsi sebagai pelayanan kegiatan angkutan laut baik nasional maupun internasional, tingkat arus barang dan penumpang dalam jumlah yang besar, dan sebagai angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan perairan antarprovinsi. Pelabuhan ini ditetapkan sebagai pelabuhan utama dikarenakan telah memenuhi kriteria strategis kelengkapan infrastruktur dan fasilitas pelabuhan, serta konektivitasnya yang baik. Pelabuhan Pengumpul, yaitu jenis pelabuhan yang memiliki fungsi utama sebagai tempat untuk pengumpulan dan distribusi barang dari pelabuhan lain dan ke pelabuhan lain dalam tingkat nasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam volume atau jumlah menengah, serta sebagai angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan perairan antarprovinsi.

Pelabuhan Pengumpan, merupakan jenis pelabuhan yang memiliki fungsi pokok sebagai pelayanan aktivitas angkutan laut nasional, tempat alih muat angkutan laut dalam negeri dengan jumlah terbatas, pelabuhan ini digunakan sebagai pengumpan atau pelayanan kapal-kapal kecil dan menengah untuk menjangkau daerah terpencil atau terisolasi ke pelabuhan yang lebih besar, serta sebagai angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan perairan dalam provinsi.

Hasil laporan dari *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD) atau Konferensi Perserikatan Bangsa-Bangsa mengenai Perdagangan dan Pembangunan, Indonesia termasuk dalam peringkat 20 besar negara dengan penyelenggaraan pelabuhan terbaik pada tahun 2022. Data tersebut diperoleh dari rata-rata pergerakan kapal kontainer dari 1.000 GT ke atas pada semester pertama di tahun 2022 (Kementerian Perhubungan RI, 2022). Budi Karya Sumadi selaku Menteri Perhubungan periode 2014-2019 dalam pidatonya pada acara Rapat Kerja Nasional IKA ITS, menyampaikan bahwa sebanyak 90 persen perdagangan di seluruh dunia diangkut melalui jalur laut dan sebanyak 40 persen dari jalur perdagangan tersebut melewati Indonesia. Pada kesempatan ini, Indonesia dapat menjadi negara poros maritim di dunia yang dilakukan dengan strategi peningkatan tata kelola transportasi laut yang terintegrasi (Kementerian Perhubungan RI, 2018).

Salah satu pelabuhan utama di Indonesia yang memiliki intensitas pergerakan kapal yang sangat cepat adalah Pelabuhan Tanjung Priok. Dilansir dari data *Container Port Performance Index* (CPPI) tahun 2023 yang dirilis oleh *World Bank*, Pelabuhan Tanjung Priok merupakan pelabuhan tersibuk di Indonesia yang masuk dalam kategori pelabuhan peti kemas terbaik di ASEAN dan mendapat peringkat ke-23 di dunia pada tahun 2023 dan disusul oleh Pelabuhan Tanjung Perak yang menduduki peringkat 101. Dengan demikian, hal ini menjadi sebuah pencapaian bahwa pelabuhan-pelabuhan utama di Indonesia menjadi lebih kompetitif pada era persaingan pelabuhan di ASEAN. Pencapaian tersebut dapat diperkuat dengan kolaborasi antara penyelenggara pemerintah wilayah pelabuhan dengan pihak maupun instansi terkait yang saling mendukung. Penyelenggara pemerintahan di wilayah Pelabuhan Tanjung Priok yang memiliki kewenangan

dalam bidang pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan adalah Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok atau disebut dengan KSOP Utama Tanjung Priok merupakan Unit Pelaksana Teknis (UPT) di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 15 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Cara Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama, KSOP Utama tersebar di empat lokasi di Indonesia, yaitu KSOP Utama Belawan, KSOP Utama Tanjung Priok, KSOP Utama Tanjung Perak, KSOP Utama Makasar. KSOP Utama bertugas dan bertanggung jawab dalam melayani kegiatan kapal yang berada di pelabuhan. Setiap kapal yang beroperasi di pelabuhan diwajibkan memiliki Surat Persetujuan Kegiatan Kapal (SPKK) yang diterbitkan oleh KSOP (Kementerian Perhubungan, 2022). Salah satu aktivitas kapal yang wajib memiliki SPKK adalah kegiatan bongkar muat barang berbahaya.

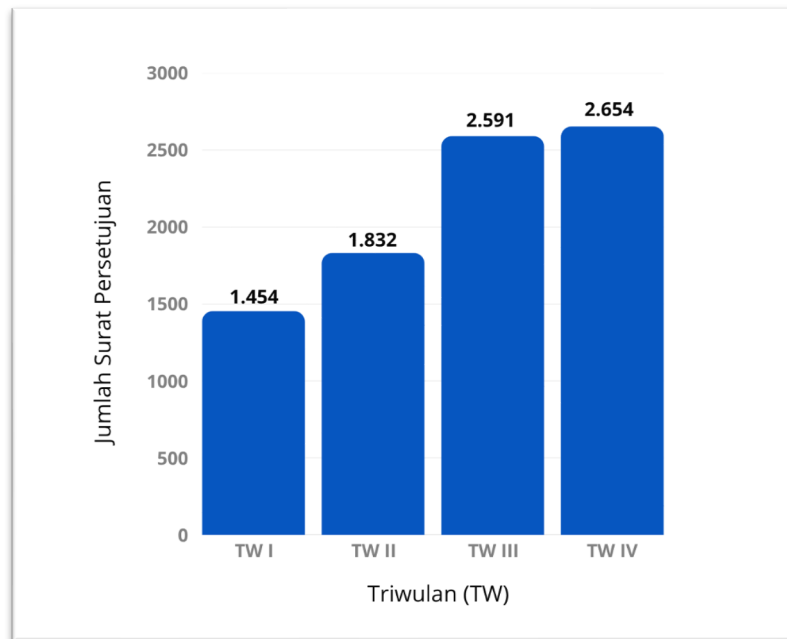
Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 16 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penanganan dan Pengangkutan Barang Berbahaya di Pelabuhan, definisi barang berbahaya adalah zat, bahan, dan/atau benda yang berpotensi menimbulkan bahaya bagi kesehatan, keselamatan, harta benda, serta ekosistem, sebagaimana tercantum dalam *International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code* beserta perubahannya. Barang berbahaya memiliki nomor kode identifikasi 4 digit yang diberikan oleh PBB dengan istilah *UN Number* untuk mengenali jenis barang berbahaya selama proses pengangkutan. Kode ini diterapkan secara internasional untuk memastikan penanganan dan pengangkutan yang aman dari bahan-bahan tersebut.

Terdapat sembilan klasifikasi kategori kelas dan divisi dalam barang berbahaya, contohnya kelas 1 merupakan *explosives* atau barang yang mudah meledak. Kelas 1 memiliki 6 divisi yang memiliki perbedaan reaksi dan penanganan yang berbeda. Misalnya, kelas 1.1 merupakan golongan barang berbahaya yang memiliki bahaya eksplosi atau ledakan masal. Contoh dari barang

ini adalah *trinitrotoluene* atau TNT yang merupakan bahan utama dalam bom militer, peledak tambang, dan demolisi bangunan. TNT memiliki kode identifikasi UN 0209 dengan karakteristik padatan berwarna kuning pucat dan menimbulkan reaksi ledakan besar jika dipicu detonator atau panas ekstrem. TNT memiliki risiko *mass explosion hazard*, yang artinya apabila satu bagian dari barang tersebut meledak, maka seluruh muatan akan meledak secara bersamaan. Di lingkungan pelabuhan, barang berbahaya memerlukan penanganan dan pengawasan yang khusus, mulai dari proses penerimaan, penyimpanan, pengemasan, hingga pengangkutan, agar tidak menimbulkan risiko kecelakaan kerja maupun kerusakan lingkungan. Oleh karena itu, setiap kegiatan yang melibatkan barang berbahaya wajib memperoleh izin dan pengawasan dari otoritas pelabuhan melalui prosedur pelayanan yang ketat.

Surat izin kegiatan bongkar muat barang berbahaya yang diterbitkan oleh KSOP berfungsi sebagai bentuk pengendalian dan pengawasan pemerintah terhadap barang-barang yang berpotensi menimbulkan bahaya bagi keselamatan, kesehatan, dan kelestarian lingkungan. Dalam rangka melaksanakan prosedur tersebut, agen dan stakeholder terkait diwajibkan untuk mengajukan permohonan izin persetujuan kegiatan bongkar muat barang berbahaya paling lambat 1x24 jam sebelum kapal sandar di pelabuhan.

Setelah kapal tiba, surveyor barang berbahaya akan melakukan pemeriksaan fisik pada kapal dan barang berbahaya yang dimuat sesuai dengan standar operasional prosedur dan juga disesuaikan dengan permohonan yang diajukan oleh agen pelayaran. Pemeriksaan ini dilakukan dengan pedoman *checklist* verifikasi keselamatan bongkar muat barang berbahaya dengan bukti tanda tangan nahkoda dan surveyor sebagai bukti sah verifikasi kapal pengangkut barang berbahaya. Setelah pemeriksaan kapal dilakukan, surveyor akan mengirim dokumen verifikasi kapal kepada verifikator barang berbahaya KSOP yang kemudian akan digunakan sebagai salah satu dasar penerbitan surat persetujuan kegiatan bongkar muat barang berbahaya.



Gambar 1. 1 Jumlah Penerbitan Surat Persetujuan Kegiatan Bongkar Muat Barang Berbahaya 2024

Sumber: Data Sekunder KSOP Utama Tanjung Priok, 2024

Berdasarkan data yang diperoleh pada pelayanan barang berbahaya di KSOP Utama Tanjung Priok di atas, dalam kurun waktu satu tahun tepatnya pada tahun 2024, jumlah penerbitan surat persetujuan kegiatan bongkar muat barang berbahaya yang telah dikeluarkan oleh KSOP Tanjung Priok mencapai 8.531 surat. Jika diamati, grafik di atas menunjukkan adanya kenaikan kegiatan kapal pada setiap triwulannya. Dengan adanya peningkatan aktivitas bongkar dan muat barang berbahaya di Pelabuhan Tanjung Priok, situasi ini menjadi sebuah tantangan KSOP Utama Tanjung Priok untuk selalu memberikan pelayanan yang responsif, cepat, dan tepat dengan kolaborasi antar pihak yang saling mendukung. Untuk meningkatkan tata kelola transportasi laut yang terintegrasi dan kolaboratif dengan menyesuaikan perkembangan teknologi saat ini, Pemerintah Indonesia dituntut untuk memberikan layanan yang optimal dan responsif.

Penerapan digitalisasi menjadi suatu pendorong perubahan sekaligus tantangan besar terhadap berbagai sektor baik pada tingkat nasional maupun global, termasuk

pelayanan publik sehingga perlu adanya penyesuaian agar mampu memenuhi kebutuhan masyarakat yang semakin dinamis dengan sistem, proses, dan layanan yang disediakan (Andaryani et al., n.d.).

Digitalisasi pelayanan digunakan sebagai terobosan untuk meningkatkan efisiensi dan fleksibilitas kerja sama antar pihak dalam proses pelayanan publik. Adaptasi globalisasi yang dilakukan oleh sektor publik di Indonesia tercantum pada Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 95 Tahun 2018 tentang Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (SPBE). Kebijakan ini bertujuan sebagai upaya peningkatan kualitas pelayanan publik yang disesuaikan dengan tuntutan masyarakat di era digital. Peningkatan kualitas berbasis digital mampu memperbaiki tata kelola pelayanan publik agar lebih transparan, efektif, efisien, dan akuntabel.

Kementerian Perhubungan sebagai instansi yang berwenang dalam mengelola tata pemerintahan di wilayah pelabuhan memiliki kewenangan dalam menetapkan kebijakan, regulasi, dan pengawasan terkait kegiatan operasional kepelabuhanan di Indonesia. Dalam hal ini Kementerian Perhubungan melalui salah satu unsur pelaksana yakni Direktorat Jenderal Perhubungan Laut meluncurkan sistem pelayanan digital sebagai salah satu wujud kebijakan digitalisasi pelayanan publik di sektor kepelabuhanan adalah penerapan *Indonesia Port Integration System* (Inaportnet). Inaportnet merupakan sistem elektronik yang digunakan untuk mengintegrasikan seluruh proses pelayanan dan koordinasi antar pihak yang terlibat dalam jaringan pelayanan, baik internal maupun eksternal. Inaportnet memiliki subsistem bernama SPS online yang digunakan sebagai portal admin pada instansi yang menerima surat dari pengguna jasa melalui Inaportnet.

Pada pelayanan barang berbahaya, agen pelayaran diwajibkan mengisi data dan mengunggah dokumen kelengkapan sebanyak 7 (tujuh) surat melalui Inaportnet yang digunakan sebagai landasan persetujuan keamanan dan pengawasan kegiatan bongkar muat barang berbahaya pada setiap pengajuannya. Pada Permenhub No 8 Tahun 2022, pasal 66 menyebutkan bahwa Inaportnet dilaksanakan dalam kurun waktu maksimal empat bulan sejak peraturan ini berlaku. Oleh sebab itu, merujuk

dari peraturan di atas, setiap UPT diwajibkan melaksanakan kegiatan pelayanan melalui Inaportnet dengan SOP yang disesuaikan dengan tingkat hierarki masing-masing UPT. Dengan begitu, KSOP Utama Tanjung Priok, dalam pelaksanaan Inaportnet sebagai instrumen pelayanan kapal mengeluarkan SOP salah satunya terkait dengan pelayanan barang berbahaya. Sehingga, kewajiban melampirkan dokumen kelengkapan pengajuan surat persetujuan kegiatan bongkar muat barang berbahaya yang tertera dalam SOP meliputi:

1. Surat Permohonan;
2. Dokumen *Manifest* Barang Berbahaya;
3. *Stowage Plan*;
4. *Shipping Instruction*;
5. Lembar Data Keselamatan Bahan (MSDS);
6. Sertifikat Pengangkutan Barang Berbahaya;
7. Dokumen Persetujuan Pembebasan (jika ada).

Pada pembaruan sistem Inaportnet, kolom pada dokumen kelengkapan *Stowage Plan* telah ditiadakan, sehingga SOP pengawasan bongkar/muat barang berbahaya disesuaikan dengan sistem yang baru. Kini, agen hanya diwajibkan melampirkan 6 (enam) dokumen dan satu diantaranya bersifat opsional. Peneliti telah melaksanakan pra penelitian, yakni melihat secara singkat permasalahan yang terjadi pada proses pelayanan barang berbahaya. Berdasarkan data yang diperoleh selama pelayanan penerbitan surat persetujuan kegiatan bongkar muat barang berbahaya dapat diketahui bahwa:

Tabel 1. 1 Data Permohonan Kegiatan Bongkar Muat Barang Berbahaya

No.	Nama Perusahaan Keagenan	Jumlah Permohonan	Kelengkapan Dokumen	Persentase
1.	PT. Bintang	17	4 dari 5	80%
2.	PT. Athalla	1	4 dari 5	80%
3.	PT. Temas	7	4 dari 5	80%
4.	PT. JSB	1	2 dari 5	40%
5.	PT. SPIL	1	5 dari 5	100%
6.	PT. Global	1	4 dari 5	80%
7.	PT. Samudera	23	3 dari 5	60%
8.	PT. Totalindo	5	4 dari 5	80%
9.	PT. Pertamina	1	2 dari 5	40%
10.	PT. Andika	1	5 dari 5	100%
11.	PT. Sinar	2	3 dari 5	60%
12.	PT. Pelayaran	1	2 dari 5	40%
13.	PT. Kanaya	2	4 dari 5	80%
14.	PT. Snepac	1	5 dari 5	100%
Jumlah		64		

Sumber: Data Sekunder KSOP Utama Tanjung Priok, 2025

Hasil pengumpulan data selama satu hari pada pelayanan kegiatan bongkar muat barang berbahaya di KSOP Utama Tanjung Priok, dapat diketahui bahwa 3 dari 14 perusahaan keagenan telah memenuhi syarat pengajuan permohonan kegiatan bongkar muat barang berbahaya. Hal ini menunjukkan perbedaan yang tinggi dengan 11 dari 14 perusahaan belum memenuhi syarat dalam mengajukan permohonan kegiatan bongkar muat barang berbahaya. Seluruh pengajuan yang terdata di atas merupakan jumlah pengajuan surat oleh agen yang telah disetujui

instansi yakni KSOP Utama Tanjung Priok. Kondisi ini yang menunjukkan adanya kesenjangan antara ketentuan yang tertuang dalam SOP dengan pelaksanaan pelayanan di lapangan. Beberapa perusahaan keagenan masih mengajukan permohonan dengan dokumen yang belum lengkap, namun tetap memperoleh persetujuan untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang berbahaya. Fenomena ini mengindikasikan adanya dinamika dalam proses pelayanan yang tidak hanya dipengaruhi oleh faktor teknis sistem digital, tetapi juga dilihat bagaimana pola kerja sama, komunikasi, dan koordinasi dalam jaringan pelayanan barang berbahaya di KSOP Utama Tanjung Priok.

Kondisi inilah, kinerja jaringan menjadi aspek yang penting untuk dilakukan analisis lebih mendalam, sebab keberhasilan penyelenggaraan pelayanan barang berbahaya ditentukan oleh kerja sama yang dilakukan masing-masing pihak yang terlibat. Fenomena kesenjangan antara ketentuan yang tercantum dalam SOP dengan praktik pelayanan di lapangan tersebut menunjukkan bahwa pelayanan barang berbahaya di pelabuhan bukan hanya persoalan teknis administratif, tetapi juga berkaitan erat dengan dinamika koordinasi dan kinerja jaringan antar aktor yang terlibat di dalamnya. Untuk memahami lebih dalam konteks ini, diperlukan perbandingan dengan berbagai penelitian terdahulu yang mengkaji pelaksanaan pelayanan maupun pengawasan terhadap barang berbahaya di pelabuhan. Kajian tersebut memberikan landasan empiris sekaligus memperkuat argumentasi mengenai pentingnya efektivitas jaringan kerja dan tata kelola pelayanan dalam menciptakan keselamatan serta kepastian prosedural di pelabuhan.

Tabel 1. 2 Penelitian Terdahulu

No.	Judul	Teori	Metode	Hasil	Perbedaan
1.	Analisis Penanganan Bongkar Muat Barang Berbahaya (B3) di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.	-	Kualitatif	peraturan dan tahapan penanganan barang berbahaya di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.	Lokus penelitian dan teori utama yang digunakan sebagai landasan penelitian.
2.	Evaluasi SOP Penanganan Barang Berbahaya pada <i>Green Terminal Container</i> Teluk Lamong Surabaya Tahun 2023.	Studi Literasi Buku Peraturan IMDG Code, PM 16 Tahun 2021.	Deskriptif-eksploratif dengan sumber data kualitatif dan kuantitatif yang diolah melalui metode <i>Business Process Improvement</i> .	Kurangnya perbaikan dalam pelayanan penanganan penyimpanan peti kemas barang berbahaya.	Fokus dan lokus penelitian yang diangkat.
3.	Peran Syahbandar dalam Pengawasan Pengangkutan Barang Khusus Berbahaya Studi di Kantor Syahbandaran Otoritas Pelabuhan Kelas I (Lembar).	Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 71 Tahun 2021 tentang Perubahan Ketiga atas PM 36 Tahun 2012 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor	Kualitatif dengan pendekatan hukum empiris.	Peran Syahbandar dalam pengangkutan barang berbahaya melalui jalur laut adalah pihak operator kapal yang wajib menyampaikan pemberitahuan	Perbedaan penelitian ini terletak pada fokus, lokus, dan sudut pandang yang digunakan.

		Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.		an kepada Syahbadanda r serta wajib mencarter kapal sebagai transportasi pemuatan barang khusus atau berbahaya tersebut yang tidak boleh memuat penumpang atau kendaraan lain.	
--	--	--	--	---	--

Sumber: Diolah oleh Peneliti, 2025

Ketiga penelitian tersebut dilaksanakan di berbagai daerah yang berbeda dengan spesifikasi layanan serta pelaksana yang berbeda pula. Dari penelitian terdahulu yang dijabarkan diatas, dapat dilihat bahwa kajian mengenai pelayanan barang berbahaya di pelabuhan selama ini lebih banyak berfokus pada aspek teknis, prosedural dan kepatuhan terhadap regulasi, sedangkan dimensi kerja sama dalam proses implementasi pada pelayanan barang berbahaya belum banyak diteliti. Padahal, ketercapaian dalam kegiatan barang berbahaya tidak hanya melihat aspek-aspek diatas, melainkan bagaimana kolaborasi antar pihak yang terlibat dapat berjalan secara optimal. Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan untuk mengisi kekosongan kajian tersebut dengan melihat pada dimensi kolaborasi antar pihak melalui kinerja jaringan dalam implementasi pelayanan barang berbahaya di KSOP Utama Tanjung Priok.

B. Rumusan Permasalahan

Berdasarkan latar belakang yang telah peneliti jelaskan, maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah bagaimana kinerja jaringan dalam pelayanan barang berbahaya di KSOP Utama Tanjung Priok.

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang dijelaskan di atas, maka tujuan penelitian ini adalah mengetahui bagaimana kinerja jaringan dalam pelayanan barang berbahaya di KSOP Utama Tanjung Priok.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang diharapkan dalam penelitian ini baik teoritis maupun praktis. Kedua manfaat tersebut diantaranya adalah:

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan dan pengembangan kajian dalam bidang ilmu administrasi publik, khususnya mengenai implementasi kebijakan dan kinerja jaringan dalam pelayanan publik berbasis digital. Penelitian ini juga diharapkan dapat digunakan sebagai referensi empiris bagi peneliti lainnya yang akan mengkaji mengenai bagaimana digitalisasi melalui sistem Inaportnet berperan dalam membentuk pola hubungan dan koordinasi di lingkungan pelabuhan, sehingga dapat memperkaya literatur tentang jaringan pelayanan publik di era pemanfaatan media digital sebagai instrumen pelayanan.

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan bagi KSOP Utama Tanjung Priok dalam meningkatkan efektivitas kolaborasi dan kerja sama dengan pihak-pihak yang terlibat dalam pelayanan barang berbahaya, baik

internal maupun eksternal. Selain itu, hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi bagi instansi pemerintah lainnya dalam mengembangkan model pelayanan publik berbasis jaringan yang efektif di era digital, dengan memperhatikan aspek koordinasi, komunikasi, dan kejelasan dalam pelaksanaan kebijakan.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan dan sintesis masalah diatas, dapat diambil kesimpulan dari setiap indikator yang digunakan untuk menilai kinerja jaringan dalam implementasi pelayanan barang berbahaya di KSOP Utama Tanjung Priok. Bagian ini akan merangkum secara lebih padat dan jelas mengenai hasil penelitian yang telah diuraikan sebelumnya. Adapun kesimpulan dari masing-masing indikator adalah:

1. Faktor Kontekstual

a) Sumber Daya: SDM, Sistem Inaportnet, dan Biaya

Keberhasilan kinerja jaringan apabila dilihat pada aspek sumber daya manusia belum sepenuhnya optimal. Hal ini terlihat dari ketidakseimbangan kompetensi dari petugas yang mengakibatkan pembagian tugas menjadi tidak merata dan berpengaruh terhadap kelancaran kerja sama pada jaringan pelayanan barang berbahaya.

Jika dilihat dari aspek penggunaan sistem Inaportnet, kinerja antar aktor telah terakomodir secara menyeluruh dan memberikan dampak positif pada jaringan pelayanan barang berbahaya, hanya saja masih memerlukan penyempurnaan dalam implementasinya. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa keberhasilan kinerja dengan melihat pada sistem Inaportnet belum cukup optimal dalam mencapai pelaksanaan pelayanan barang berbahaya.

Apabila dilihat dari aspek biaya, jaringan di KSOP Utama Tanjung Priok cukup efisien, tapi keberhasilan kinerjanya belum sepenuhnya optimal karena keterbatasan anggaran membatasi kegiatan pelayanan seperti pemeliharaan aplikasi internal.

b) Dukungan dan Legitimasi Publik

Dukungan dan legitimasi publik dilihat dari kemauan dan kemampuan para aktor mengoperasikan Inaportnet secara konsisten, kesiapan petugas dalam memberikan respon terhadap kendala yang terjadi, dan minimnya keluhan dari pengguna jasa. Peningkatan kepercayaan publik terhadap pelayanan yang diberikan dilihat dengan adanya transparansi pada sistem, tidak adanya praktik pungli, dan kemudahan akses layanan aduan yang diberikan sehingga menghasilkan nilai IKM yang cukup tinggi yaitu 97,44. Sehingga dapat ditarik kesimpulan bahwa aktor dalam jaringan memberikan kontribusi positif yang signifikan bagi keberhasilan kinerja jaringan pelayanan barang berbahaya.

2. Karakteristik Struktural

a) Komposisi dan Peran Aktor

Pada pelayanan barang berbahaya, komposisi dan peran aktor ditentukan melalui SOP. Hasil penelitian menunjukkan bahwa masing-masing aktor telah melaksanakan tupoksi sesuai SOP yang berlaku. Hanya saja, dalam pelaksanaannya terdapat penyesuaian akibat diterapkannya Inaportnet sebagai sistem digital pelayanan, sehingga tupoksi staf seksi pengawasan bandar yang bertugas untuk mengirimkan daftar pemeriksaan dan mengarsipkan surat sudah tidak relevan lagi.

Hal ini terjadi karena pengiriman dan pengarsipan surat telah terdokumentasikan pada sistem Inaportnet. Dengan demikian, aspek komposisi dan peran aktor telah memberikan dukungan positif terhadap kinerja jaringan dalam pelaksanaan pelayanan barang berbahaya.

b) Akuntabilitas dan Monitoring

Aspek akuntabilitas dan monitoring dalam mendukung kinerja jaringan pada implementasi pelayanan barang berbahaya di KSOP Utama Tanjung Priok berjalan dengan baik, ditunjukkan dengan adanya

rekapitulasi laporan harian, bulanan, dan tahunan oleh petugas sebagai wujud akuntabilitas kepada atasan. Laporan tersebut menjadi alat pertanggungjawaban formal dari aktor yang melaksanakan dan mengambil keputusan dalam pelayanan barang berbahaya. Dalam melaksanakan pemantauan lapangan, surveyor menggunakan sistem pendukung untuk mengetahui pergerakan kapal yang mengangkut barang berbahaya. Secara keseluruhan, aspek akuntabilitas dan monitoring telah berjalan efektif dalam mendukung kinerja jaringan pada implementasi pelayanan barang berbahaya.

c) Standar Operasional Prosedur (SOP)

Implementasi pelayanan barang berbahaya di KSOP Utama Tanjung Priok berpedoman pada SOP yang berlaku. Akan tetapi, pada situasi tertentu, instansi memberikan kebijaksanaan kepada pengguna jasa terkait pelampiran dokumen yang tidak sesuai ketentuan. Kebijakan tersebut diberikan ketika permasalahan bersifat minor atau mikro dengan pertimbangan yang telah disepakati. Hal itu dilakukan untuk menjaga stabilitas alur pelayanan dan pergerakan logistik di Pelabuhan Tanjung Priok agar tetap terjadwal dengan baik. Permasalahan tersebut terjadi karena agen pelayaran belum sepenuhnya memahami SOP dan pengetahuan hanya diberikan sebatas arahan dan kebiasaan kerja yang dilakukan oleh instansi.

Selain itu, SOP yang masih berjalan saat ini sudah tidak relevan dengan formasi petugas yang melaksanakan pelayanan barang berbahaya karena telah terakomodir melalui sistem Inaportnet, sehingga menimbulkan kekosongan pada salah satu unit kerja. Dapat disimpulkan bahwa SOP sebagai salah satu faktor keberhasilan kinerja jaringan, belum sepenuhnya efektif dalam mengatur dan menyelaraskan pelaksanaan pelayanan barang berbahaya.

3. Fungsi atau Manajemen Jaringan

a) Koordinasi Antar Aktor

Koordinasi antar aktor dalam mendukung kinerja jaringan pada implementasi barang berbahaya telah berjalan cukup baik meskipun masih terdapat beberapa kendala yang mempengaruhi kelancaran implementasi. Proses koordinasi antar pihak mulai dari agen pelayaran, surveyor, hingga pegawai di kantor KSOP menunjukkan adanya keterlibatan aktif sesuai dengan tugas dan kewenangan masing-masing, serta pemanfaatan Inaportnet dan SPS online yang menunjang efisiensi pelayanan. Akan tetapi, hambatan yang kerap terjadi adalah perizinan oleh agen yang tidak sesuai ketentuan, baik dari ketidaklengkapan dokumen yang dilampirkan serta adanya susulan barang berbahaya yang belum melakukan proses pengajuan izin. Hal tersebut berdampak pada keterlambatan pemeriksaan dan penerbitan surat persetujuan.

Selain itu, koordinasi dilakukan dengan tim SPB untuk menjaga kelancaran proses pelayanan dan memastikan keselamatan serta ketertiban kegiatan pelabuhan. Dapat disimpulkan bahwa koordinasi antar aktor dalam jaringan pelayanan barang berbahaya di KSOP Utama Tanjung Priok telah terjalin cukup baik melalui keterlibatan aktif seluruh pihak sesuai tugas dan kewenangannya.

b) Mekanisme Pengambilan Keputusan

Mekanisme pengambilan keputusan telah berjalan dengan baik melalui koordinasi berjenjang antara pimpinan dan staf. Keputusan diambil dengan berlandaskan prosedur dan hasil verifikasi yang dilakukan secara objektif dengan melibatkan diskusi antar aktor terkait kendala yang terjadi. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa mekanisme pengambilan keputusan di KSOP Utama Tanjung Priok telah memberikan kontribusi positif terhadap keberhasilan kinerja jaringan pelayanan barang berbahaya karena mampu menciptakan keputusan yang cepat, adaptif, dan tetap berorientasi pada kepentingan

publik. Meskipun demikian, penerapan kebijaksanaan tersebut perlu diimbangi dengan penegakan prosedur yang lebih konsisten.

B. Saran

Beberapa permasalahan yang ditemukan dalam penelitian apabila tidak segera ditindaklanjuti berpotensi menimbulkan ketidakteraturan kinerja jaringan dalam melaksanakan pelayanan barang berbahaya. Oleh sebab itu, peneliti memberikan beberapa saran yang disesuaikan dengan temuan penelitian sebagai upaya peningkatan kinerja jaringan dalam implementasi pelayanan barang berbahaya di KSOP Utama Tanjung Priok.

1. Bagi KSOP Utama Tanjung Priok

a) Peningkatan kompetensi pegawai

KSOP Utama Tanjung Priok perlu mendorong peningkatan kompetensi pegawai melalui pelatihan dan sertifikasi terkait pengawasan dan penanganan barang berbahaya agar seluruh petugas memiliki kompetensi yang merata. Barang berbahaya merupakan sesuatu yang perlu ditangani secara khusus oleh petugas yang berkompeten, tidak hanya dinilai dari pengalaman kerja, tetapi harus didukung dengan legalitas formal melalui sertifikat yang sesuai dengan ketentuan. Dengan terpenuhinya seluruh petugas dalam mengikuti pelatihan, maka akan berdampak positif pada kinerja pelayanan barang berbahaya.

b) Optimalisasi pemanfaatan Sistem Informasi Prosedur Pelayanan Barang Berbahaya (SIPPBB)

SIPPBB merupakan platform digital yang dimiliki oleh KSOP Utama Tanjung Priok yang berkontribusi dalam memberikan sosialisasi secara online kepada agen terkait penggunaan sistem Inaportnet pada pelayanan barang berbahaya. SIPPBB merupakan website pengganti modul baru Inaportnet yang selalu diperbarui sesuai dengan pembaruan sistem tersebut. SIPPBB membantu pengguna jasa dalam mengetahui

alur, jenis data dan dokumen, serta tata cara teknis penggunaan Inaportnet pada pelayanan barang berbahaya sehingga dapat meminimalisir permasalahan utama yang bersumber dari pihak eksternal.

c) **Peremajaan SOP pelayanan barang berbahaya**

SOP yang ada saat ini masih mengacu pada ketentuan lama yang sebagian belum sepenuhnya mengakomodasi penggunaan sistem Inaportnet sebagai instrumen utama dalam pelayanan barang berbahaya. Akibatnya, terdapat beberapa ketidaksesuaian antara prosedur manual dan sistem elektronik dalam pelaksanaannya. Melalui peremajaan SOP, diharapkan terdapat kejelasan pembagian tugas antar aktor dalam jaringan, termasuk peran verifikator, surveyor, serta agen pelayanan dalam setiap tahapan pelayanan. Pembaruan SOP juga penting untuk menegaskan standar kompetensi petugas, mekanisme pelaporan, serta tata cara penanganan apabila terjadi kendala sistem atau gangguan jaringan. Dengan demikian, SOP yang diperbaharui dapat menjadi pedoman operasional yang lebih relevan, adaptif, dan mendukung peningkatan efektivitas kinerja jaringan dalam implementasi pelayanan barang berbahaya di KSOP Utama Tanjung Priok.

2. Bagi penyelenggara dan pengembang Inaportnet

a) **Penyederhanaan fitur pada daftar syarat kelengkapan dokumen**

Daftar dokumen yang wajib diunggah pada sistem Inaportnet dalam pelayanan barang berbahaya berjumlah 16 item, sedangkan dalam SOP hanya tercantum 7 dokumen wajib. Perbedaan jumlah dan jenis dokumen tersebut menunjukkan belum adanya sinkronisasi antara ketentuan dalam SOP dengan Inaportnet. Ketidaksesuaian ini dapat menimbulkan kebingungan bagi pengguna jasa dalam mengidentifikasi dokumen yang wajib diunggah. Oleh karena itu, perlu adanya penyederhanaan dan penyesuaian daftar kelengkapan dokumen pada

sistem Inaportnet. Dengan adanya penyederhanaan fitur tersebut, maka agen akan lebih terarah dan fokus pada pemenuhan persyaratan dokumen yang penting dan wajib dilampirkan pada surat permohonan sehingga dapat meminimalisir kebijaksanaan yang selalu diberikan dari instansi kepada agen pelayaran dan meningkatkan koordinasi antar aktor dalam pelaksanaan pemeriksaan di lapangan maupun verifikasi permohonan yang telah masuk pada sistem Inaportnet.

b) Penerapan pembatasan pengiriman (*submission lock*) pada Inaportnet

Penerapan pembatasan pengiriman (*submission lock*) pada sistem Inaportnet disarankan sebagai langkah untuk meningkatkan ketelitian dan akuntabilitas dalam proses pelayanan barang berbahaya. Fitur ini dapat berfungsi sebagai pengunci sementara terhadap pengajuan permohonan sebelum seluruh dokumen dan data yang dipersyaratkan dinyatakan lengkap dan sesuai oleh sistem. Dengan adanya *submission lock*, agen pelayaran tidak dapat melanjutkan proses pengajuan apabila masih terdapat kekurangan atau ketidaksesuaian berkas, sehingga dapat mengurangi kesalahan input, duplikasi data, maupun revisi berulang yang memperlambat pelayanan. Selain itu, fitur ini juga bermanfaat bagi verifikator karena membantu memastikan bahwa dokumen yang diterima telah memenuhi standar administrasi dan teknis sesuai ketentuan IMDG *Code* maupun SOP KSOP. Dari sisi kinerja jaringan, penerapan *submission lock* akan memperkuat koordinasi antar aktor melalui alur kerja yang lebih tertib, mempercepat proses validasi, serta meningkatkan keandalan sistem dalam mendukung transparansi dan efisiensi pelayanan publik berbasis digital.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Edward, G. C (2019). *Implementing Public Policy. Congressional Quarterly Press.*
- Hadorn, S. (2022). *Network Management and Governance in Policy Implementation.* Palgrave Macmillan.
- Hamdi, M. (2014). *Kebijakan Publik: Proses, Analisis dan Partisipasi.* Ghalia Indonesia.
- Mulyadi, D. (2018). *Studi Kebijakan Publik dan Pelayanan Publik. Konsep dan Aplikasi Proses Kebijakan Publik Berbasis Analisis Bukti untuk Pelayanan Publik.* CV Alfabeta.
- Nugroho, R. (2016). *PUBLIC POLICY: Teori Kebijakan-Analisis Kebijakan-Proses Kebijakan, Perumusan, Implementasi, Evaluasi, Revisi, Risk Management dalam Kebijakan Publik, Kebijakan sebagai The Fifth Estate-Metode Penelitian Kebijakan.* PT Flex Media Komputindo.
- Permana, I. (2023). *Buku Ajar Pengertian Dasar Administrasi Publik.* Depublish Digital (Grup Penerbitan CV Budi Utama).
- Pramono, J. (2022). *Kajian Kebijakan Publik: Analisis Implementasi dan Evaluasinya di Indonesia.* UNISRI Press.
- Rachmad, Y. E., Ilham, R., Indrayani, N., Manurung, H. E., Judijanto. L., Laksono, R. D., Finasim., Sa'dianoor. (2024). *Layanan dan Tata Kelola E-Government (Teori, Konsep dan Penerapan).* PT. Green Pustaka Indonesia
- Sarjito, A. (2024). *Dasar-dasar Administrasi Publik.* Indonesia Emas Group.
- Subarsono, A. (2013). *Analisis Kebijakan Publik: Konsep, Teori dan Aplikasi.* Pustaka Pelajar.
- Sutangsa. (2024). *Teori Administrasi Publik.* PT. Adab Indonesia.
- Tampubolon, M. (2023). *Metode Penelitian.* PT. Global Eksekutif Teknologi.
- Winarno, B. (2014). *Kebijakan Publik (Teori, Proses, dan Studi Kasus).* CAPS: Center of Academic Publishing Service.

JURNAL

- Alfarisi, S., Peran Syahbandar dalam Pengawasan Pengangkutan Barang Khusus atau Berbahaya (Studi di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Lembar). *Unizar Recht Journal*.
- Andaryani, S., Huspita Sari, F., Utami Dwikurniawati, I., & Puji Lestari, D. (n.d.). *Copyright @ Ade Uswatun Hasanah*.
- Ayu Elvan, S., Hindiantoro, S., & Suaka Bahari Cirebon, A. (2019). Upaya Meningkatkan Kepuasan Pengguna Jasa Terhadap Pelayanan Keagenan PT. Pelayaran Ekanuri Indra Pratama Di Tanjung Priok Jakarta. In *Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim: Vol. I* (Issue 1).
- Bernat Siregar, Budiman Sakti, Edi Darmawi, Heru Purnawan, & Harmiati. (2022). *Journal of Social Science and Humanities Implementation of Regulation of the Minister of Health Number 10 of 2021 in Giving Vaccines (Study at Bhayangkara Hospital Bengkulu) Implementasi Peraturan Menteri Kesehatan Nomor 10 Tahun 2021 Dalam Pemberian Vaksin (Studi di Rumah Sakit Bhayangkara Bengkulu)*. <http://dx.doi.org/10./JoSSH.v0i0.19-28>
- Cendana, G. A., & Oktariyanda, T. A. (2022). Analisis Kualitas Pelayanan Publik Pemerintah Desa Jombok Kecamatan Ngoro Kabupaten Jombang. *E-Journal Unesa*, 10, 1089–1100.
<https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://ejournal.unesa.ac.id/index.php/publika/article/download/47547/39802&ved=2ahUKEwiY7JSalpuPAxU94zgGHSyqGKIQFnoECCwQAQ&usg=AOvVaw2msZB9xzMUE4ZmCzWTXw7a>

Darmawan, D., Widayanti, A. (2024). Analisis Penanganan Bongkar Muat Barang Berbahaya (B3) di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. *Jurnal Media Publikasi Terapan Transportasi*. 2(1).

Ginting, C. D., Randa Sembiring, M., & Adiguna Maritim Medan, P. (2020). Pengaruh Waktu Pengerjaan Warta Kedatangan Kapal Pada Sistem Online Inaportnet. *Journal of Maritime and Education*, 2(2), 108–111. <https://ejournal.poltek-amimedan.ac.id/index.php/jme>

Hermawan, T., & Sutanto, R. (n.d.). *Edisi Mei 2022 Jurnal Education and development Institut Pendidikan Tapanuli Selatan Hal* (Vol. 10, Issue 2).

Humaira Ninvika, D., Junitasari, Y., Apsari, I., Nurfitriani, A., Aulia, E., Sahara, S., Studi, P., Pelabuhan, M., Maritim, L., & Teknik, F. (n.d.). Dampak Perubahan Teknologi Sistem Logistik di Pelabuhan. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, Juli, 2023(14), 273–289. <https://doi.org/10.5281/zenodo.8173446>

Nugroho, D. P., Ardiansyah, R. A., & Soedarmanto. (2020). ANALISIS FAKTOR-FAKTOR PENGHAMBAT KEDATANGAN KAPAL PELAYARAN DOMESTIK TERHADAP KINERJA PERUSAHAAN KEAGENAN PADA PT. DIAN SAMUDERA LINE - SURABAYA. *Jurnal Baruna Horizon*, 3, 147–155. <https://doi.org/https://doi.org/10.52310/jbhorizon.v3i1.34>

Rachmad, A. R., & Hardjati, S. (2024). IMPLEMENTASI E-GOVERNMENT DALAM PELAYANAN PINDAH KELUAR KOTA/KABUPATEN ATAU PROVINSI DI KELURAHAN BONGKARAN SURABAYA. *Journal Publicuho*, 7(1), 100–109. <https://doi.org/10.35817/publicuho.v7i1.328>

Rizaldy, W., Lesmini, L., & Suryobuwono, A. (2023). EVALUASI SOP PENANGANAN BARANG BERBAHAYA PADA GREEN TERMINAL. CONTAINER TELUK LAMONG SURABAYA TAHUN 2023. *Prosiding Seminar Nasional Manajemen Industri dan Rantai Pasok 4th, Jakarta 2023*. 4(1).

Widyaningrum, N., Widiyanti, N., Maritim Negeri Indonesia Jl Pawiyatan Luhur, P. I., Duwur, B., & Tengah, J. (n.d.). *Studi Deskriptif Penerapan Inaportnet Dalam Pelayanan Konsumen di Perusahaan Keagenan Kapal*. 6(2).

Yudika, R., Ary Firjatullah, F., & Tinggi Ilmu Maritim, S. (n.d.). Analisis Proses Clearance In/Out Kapal Cargo Lokal Dengan Sistem Inaportnet Pada Pt Samudera Indonesia Pelabuhan Dwikora Pontianak. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, Februari, 2024(3), 987–994. <https://doi.org/10.5281/zenodo.10673303>.

PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran

Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 95 Tahun 2018 tentang Sistem Pemerintahan Berbasis Elektronik (SPBE).

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 16 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penanganan dan Pengangkutan Barang Berbahaya di Pelabuhan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 8 Tahun 2022 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal melalui Inaportnet.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 15 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Cara Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama.

Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 63 Tahun 2003 tentang Pedoman Umum Penyelenggaraan Pelayanan Publik.

SUMBER INTERNET LAINNYA

Badan Pusat Statistik (2024). Luas Daerah dan Jumlah Pulau Menurut Provinsi, 2023. <https://www.bps.go.id/id/statistics-table/3/VUZwV01tSlpPVlpsWIRKbmMxcFhhSGhEVjFoUFFUMDkjMw==/luas-daerah-dan-jumlah-pulau-menurut-provinsi--2023.html?year=2023>

Badan Pusat Statistik Kabupaten Batu Bara (2024). Selamat Hari Kelautan Nasional. <https://batubarakab.bps.go.id/id/news/2024/07/02/91/selamat-hari-kelautan-nasional.html>

Kementerian Perhubungan RI (2018). Empat Puluh Persen Jalur Perdagangan Dunia Melewati Indonesia. <https://dephub.go.id/post/read/empat-puluh-persen-jalur-perdagangan-dunia-melewati-indonesia>

Kementerian Perhubungan RI (2022). Indonesia Masuk 20 Besar Negara dengan Performa Pelabuhan Terbaik. <https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/13051/indonesia-masuk-20-besar-negar%20dengan-performa-pelabuhan-terbaik>

Kompas.com (2022). Letak Geografis Indonesia dan Pengaruhnya. <https://www.kompas.com/sains/read/2022/02/26/120000423/letak-geografis-indonesia-dan-pengaruhnya>

World Bank (n.d). The Container Port Performance Index 2023. <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/6cebb847-6f46-44e7-9533-12ac893b3693/content>