

**IMPLEMENTASI *INAPORTNET* PADA LAYANAN
KAPAL PENYELENGGARA PELABUHAN KSOP
GRESIK BERDASARKAN PERATURAN MENTERI
NOMOR 8 TAHUN 2022**



Diajukan sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV

MOCH. FAHROBI ILHAMSYAH
NIT 0719014104

PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
TAHUN 2023**

**IMPLEMENTASI *INAPORTNET* PADA LAYANAN
KAPAL PENYELENGGARA PELABUHAN KSOP
GRESIK BERDASARKAN PERATURAN MENTERI
NOMOR 8 TAHUN 2022**



Diajukan sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV

MOCH. FAHROBI ILHAMSYAH
NIT 0719014104

PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
TAHUN 2023**

PERNYATAAN KEASLIAN

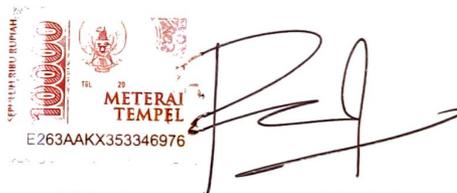
Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Moch. Fahrobi Ilhamsyah
Nomor Induk Taruna : 0719014104
Program Studi : Diploma IV Transportasi Laut
Menyatakan bahwa Skripsi yang saya tulis dengan judul :

IMPLEMENTASI *INAPORTNET* PADA LAYANAN KAPAL PENYELENGGARA PELABUHAN KSOP GRESIK BERDASARKAN PERATURAN MENTERI NOMOR 8 TAHUN

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam skripsi tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan di atas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya.

SURABAYA, 07 Oktober 2022



MOCH. FAHROBI ILHAMSYAH

NIT. 0719014104

**PERSETUJUAN SEMINAR
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : **IMPLEMENTASI INAPORTNET PADA LAYANAN
KAPAL PENYELENGGARA PELABUHAN KSOP
GRESIK BERDASARKAN PERATURAN MENTERI
NOMOR 8 TAHUN 2022**

Nama Taruna : Moch. Fahrobi Ilhamsyah

NIT : 0719013104

Program Studi : Diploma IV Transportasi Laut

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

SURABAYA, 17 Juli 2023

Menyetujui

Pembimbing I



Rizqi Aini R, S.S.T pel., M.M. Tr.

Penata Muda Tk.I (III/b)
NIP. 198904062019022002

Pembimbing II



Dr. Ardiana Puspitacandri, S.Psi., M. Psi.

Penata Tk I (III/d)
NIP. 198006192015032001

Mengetahui
Ketua Jurusan Studi Transportasi Laut
Politeknik Pelayaran Surabaya



Faris Nofandi, S.Si. T., M.Sc.

Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198411182008121003

**IMPLEMENTASI *INAPORTNET* PADA LAYANAN KAPAL
PENYELENGGARA PELABUHAN KSOP GRESIK BERDASARKAN
PERATURAN MENTERI NOMOR 8 TAHUN 2022**

Disusun dan Diajukan Oleh:

MOCH. FAHROBI ILHAMSYAH

NIT. 0719014104

Progam Diploma IV Transportasi Laut

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KIT

Pada tanggal, 9 Agustus 2023

Menyetujui,

Penguji I



Teguh Pribadi, M.Si, QIA
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 196909121994031001

Penguji II



Dr. Ardhiana Puspitacandri, S.Psi., M.Psi.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198006192015032001

Penguji III



Rizqi Aini R., S.S.T pel, M.M.Tr.
Penata Muda Tk. I (III/b)
NIP. 198904062019022002



Faris Nofandi S.Si.T., M.Sc.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198411182008121003

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur peneliti panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan kasih dan karunia-Nya sehingga peneliti dapat menyelesaikan penelitian tentang “Implementasi *Inaportnet* Pada layanan Kapal di KSOP Gresik Berdasarkan PM 8 Tahun 2022”. Proposal penelitian ini disusun sebagai pedoman peneliti dalam melakukan penelitian yang telah di rancang dalam diagram rencana penelitian pada proposal ini. Hal-hal yang memerlukan pembuktian akan dituangkan dalam bentuk karya ilmiah berupa karya ilmiah terapan.

Peneliti menyadari bahwa dalam penulisan proposal penelitian ini masih terdapat banyak kekurangan baik dari segi bahasa, susunan kalimat, maupun cara penulisan serta pembahasan materi akibat keterbatasan peneliti dalam menguasai materi. Untuk itu peneliti senantiasa menerima kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan usulan proposal penelitian ini.

Serta pada kesempatan ini disampaikan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu sehingga penelitian ini dapat dilaksanakan, antara lain kepada:

1. Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya, Bapak Heru Widada, M.M.
2. Kepala Program Studi Transportasi Laut Politeknik Pelayaran Surabaya, Bapak Faris Nofandi, S.Si.T., M.Sc.
3. Dosen Pembimbing I, Ibu Rizqi Aini Rakhman, M.M.Tr.
4. Dosen Pembimbing II, Ibu Dr. Ardhiana Puspitacandri, S.Psi., M.Psi.
5. Orangtua saya Endik Yuniarto & Kriswati serta saudara dan juga saya yang menjadi alasan utama terselesaikanya masa pendidikan ini.
6. Rekan-rekan seperjuangan angkatan X Politeknik Pelayaran Surabaya yang memberikan dukungan dan bantuan.

Akhir kata peneliti berharap semoga usulan proposal penelitian ini dapat bermanfaat bagi pembaca pada umumnya dan bagi peneliti khususnya.

Surabaya, 8 Agustus 2023



MOCH. FAHROBI ILHAMSYAH
NIT. 0719016104

ABSTRAK

MOCH. FAHROBI ILHAMSYAH, Penelitian ini berjudul “Implementasi *Inaportnet* Pada Layanan Kapal Penyelenggara Pelabuhan KSOP Gresik Berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 8 Tahun 2022.

Pemilihan materi implementasi *Inaportnet* dilatarbelakangi untuk peningkatan pelayanan kapal di KSOP Kelas II Gresik dan aspek-aspek yang mempengaruhi implementasi tersebut. Dalam penelitian ini didasari karena pelayanan kapal dan barang perlu pelayanan yang cepat dan efisien tanpa adanya kontak fisik antar pemangku kepentingan atau *Stakeholder* di perlukan implementasi sistem *Inaportnet* yang modern agar lebih cepat dari pelayanan konvensional yang memakan banyak waktu. Penelitian ini bertujuan untuk menerapkan pelayanan kapal melalui sistem *Inaportnet* di KSOP Kelas II Gresik berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 8 Tahun 2022. Mengevaluasi hasil implementasi, hambatan yang dihadapi dalam implementasi *Inaportnet* diharapkan ada peningkatan pelayanan kapal dan barang di pelabuhan sehingga bisa berjalan lebih cepat, sah, transparan dan terstandarisasi. Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis induktif. Peneliti bertolak dari data, serta memanfaatkan teori yang ada sebagai bahan penjas, kemudian berakhir pada hipotesis atau teori. Dengan melakukan penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran mengenai implementasi *Inaportnet* pada layanan kapal penyelenggara pelabuhan KSOP Kelas II Gresik dan memberikan kontribusi terhadap pengembangan teknologi informasi di bidang pelayanan kapal penyelenggara pelabuhan di KSOP Kelas II Gresik.

Kata Kunci : Implementasi *Inaportnet*, Pelayanan Kapal, Peraturan Menteri Nomor 8 Tahun 2022.

ABSTRACT

MOCH. FAHROBI ILHAMSYAH, *this research is titled "implementation of Inaportnet in the services of port organizer vessel at ksop gresik based on the ministerial regulation number 8 of 2022."*

the selection of Inaportnet implementation material is motivated by the need to improve vessel services at ksop class ii gresik and the aspects influencing such implementation. this study is based on the necessity for fast and efficient vessel and cargo services, avoiding physical contact among stakeholders, where the implementation of the modern Inaportnet system is required to expedite the process compared to conventional methods that consume considerable time. the objectives of this research are to apply vessel services through the Inaportnet system at ksop class ii gresik in accordance with the ministerial regulation number 8 of 2022, evaluate the implementation results, and identify barriers faced during the Inaportnet implementation, with the aim to enhance vessel and cargo services at the port, ensuring a faster, reliable, transparent, and standardized process. the research methodology employed is a qualitative, descriptive approach with a tendency towards inductive analysis. the researcher relies on data and utilizes existing theories as explanatory tools, leading to hypotheses or theories. through this research, it is expected to provide insights into the implementation of Inaportnet in the services of port organizer vessels at ksop class ii gresik and contribute to the development of information technology in the field of vessel services at ksop class ii gresik.

Keywords: Inaportnet Implementation, Vessel Services, Ministerial Regulation Number 8 of 2022.

DAFTAR ISI

PERNYATAAN KEASLIAN.....	i
PERSETUJUAN SEMINAR	ii
PROPOSAL KARYA ILMIAH TERAPAN	ii
KATA PENGANTAR	iii
ABSTRAK.....	iv
<i>ABSTRACT</i>	v
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR TABEL.....	ix
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR LAMPIRAN.....	i
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Batasan Masalah.....	6
D. Tujuan Penelian.....	6
E. Manfaat Penelitian	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	9
A. Review Penelitian Terdahulu	9
B. Landasan Teori.....	12
C. Kerangka Berpikir.....	27

BAB III METODE PENELITIAN	28
A. Jenis Dan Pendekatan Penelitian.....	28
B. Tempat Dan Waktu Penelitian	28
C. Subyek Penelitian Dan Teknik Pengumpulan Data	29
D. Teknik Analisis Data.....	36
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	39
A. Gambaran Umum Lokasi/Subyek Penelitian.....	39
B. Hasil Penelitian	45
C. Hasil Dan Pembahasan.....	61
BAB V PENUTUP	72
A. Kesimpulan	72
B. Saran.....	73
DAFTAR PUSTAKA	74
LAMPIRAN.....	77

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Review Jurnal Penelitian Rizqi Aini.....	9
Tabel 2.2 Review Jurnal Penelitian Eka Prastyo dkk	11
Tabel 2. 3 Tabel Peraturan Menteri 157 Tahun 2015 Dan Peraturan Menteri No. 8 Tahun 2022	24
Tabel 3.1 Daftar informan dalam penelitian	30
Tabel 4. 1 Struktur Organisasi KSOP Kelas II Gresik.....	41
Tabel 4. 2 Daftar UPT yang melaksanakan <i>Inaportnet</i>	47
Tabel 4. 3 Deskripsi data.....	49
Tabel 4. 4 Aspek Keberhasilan Implementasi	50
Tabel 4. 5 Nama Dan Kode Informan	51

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4. 1 PSAD.....	44
Gambar 4. 2 SK KP-DJPL 419 Tahun 2022 Sumber : KP-DJPL 419 Tahun 2022.....	46
Gambar 4. 3 Penetapan Unit Pelaksana Teknis Lampiran Kesatu.....	48
Gambar 4. 4 Go Live Inaportnet Sumber : (Humas KSOP Gresik).....	56
Gambar 4. 5 Instansi lain yang menggunakan layanan Inaportnet sesuai PM 8 Tahun 2022. Sumber : SK-Dirjen 419 Tahun 2022.....	57
Gambar 4. 6 Ruang Lingkup PM 8 Tahun 2022. Sumber : KSOP Kelas II Gresik	58
Gambar 4. 7 kolaborasi antar pemangku kepentingan terkait aplikasi Inaportnet Sumber : Humas KSOP Kelas II Gresik	59
Gambar 4. 8 PDF Sosialisasi Peraturan Menteri Nomor 8 Tahun 2022 Sumber : Humas KSOP Kelas II Gresik.....	60
Gambar 4. 9 Screenshot Perusahaan berhasil Mendaftarkan Sebagai Pengguna sistem Inaportnet sesuai PM 8 Tahun 2022.	61
Gambar 4. 10 SK Dirjen KP 419 Tahun 2022 Sumber : SK Dirjen KP 419 Tahun 2022.....	63
Gambar 4. 11 Sarana dan Prasarana di Kantor KSOP Kelas II Gresik Sumber : Humas KSOP Kelas II Gresik.....	64
Gambar 4. 12 SK KP-DJPL 419 Tahun 2022 Sumber : SK Dirjen KP 419 Tahun 2022.....	65

Gambar 4. 13 Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP) KSOP Kelas II Gresik	
Sumber : monitoring-inaportnet.dephub.go.id	66
Gambar 4. 14 Lampiran Wawancara Dengan Informan Tambahan	85
Gambar 4. 15 Lampiran PDF Sosialisasi Inaportnet Bedasarkan PM 8 tahun 2022	
.....	85

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 4. 1 Penelitian Di KSOP Gresik	77
Lampiran 4. 2 Wawancara Dengan Key Informan	84
Lampiran 4. 3 Aplikasi e-PPSA	86
Lampiran 4. 4 Tampilan Halaman <i>Inaportnet</i>	87
Lampiran 4. 5 Dokumen Sosialisasi PM 8 Tahun 2022.....	88
Lampiran 4.6 SK Dirjen Terkait Penyelenggara Pelabuhan untuk Mengimplementasikan <i>Inaportnet</i>	89
Lampiran 4. 7 Tahapan Masuk Dan Keluar Kapal Berdasarkan PM 8 Tahun 2022	89
Lampiran 4. 8 Perubahan <i>Inaportnet</i> berdasarkan PM 8 dari Peraturan Sebelumnya PM 157	90
Lampiran 4. 9 Perkembangan <i>Inaportnet</i> Berdasarkan PM 8 Tahun 2022.....	91
Lampiran 4. 10 Tata Cara Layanan Kapal Melalui <i>Inaportnet</i> Berdasarkan PM 8 Tahun 2022	91
Lampiran 4. 11 National Logistik Ekosistem Antar Pemangku Kepentingan(StakeHolder).....	93
Lampiran 4. 12 Sosialisasi Tata cara Perusahaan Pelayaran Atau Badan Usaha Untuk Mendapatkan Hak Akses <i>Inaportnet</i>	94
Lampiran 4. 13 Screenshoot saat Berhasil Mendaftarkan Sebagai Pengguna <i>Inaportnet</i> (PMKU).....	96
Lampiran 4. 14 Syarat Dan Ketentuan Pemegang Hak Akses <i>Inaportnet</i>	97

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Seiring dengan perkembangan Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK), khususnya internet, yang dengan cepat mengubah paradigma organisasi, mempengaruhi, bahkan mengubah aktivitas bisnis suatu organisasi. Pemanfaatan internet sebagai media dalam melakukan aktivitas bisnis diyakini tidak hanya memberikan keuntungan strategis, tetapi juga meningkatkan efisiensi dalam operasinya (Prastyo M. 2022). Bahkan dikatakan bahwa adopsi internet dalam organisasi merupakan metode baru dalam memberikan layanan di semua tingkatan yaitu masyarakat, bisnis, dan pemerintah dengan tujuan memberikan layanan yang lebih baik dan transparan kepada masyarakat (Nguyen, 2014).

Salah satu tujuan penggunaan Internet fisik adalah untuk mengatasi ketidakefisienan rantai logistik, termasuk pusat transportasi dan distribusi yang kurang dimanfaatkan (Soedarno, Ranti, & Nugroho, 2020). Awalnya, organisasi penyedia layanan berbasis internet harus bersaing dengan organisasi tradisional dalam memberikan layanan dengan harga murah. Namun, karena semakin banyak organisasi mengadopsi internet untuk layanan bisnis mereka, faktor harga tidak lagi dominan (Hongxiu & Reima, 2008).

Organisasi pemerintahan dituntut untuk memberikan pelayanan yang terbaik untuk menarik pelanggan. Oleh karena itu, isu terkait kualitas layanan menjadi penting, khususnya kualitas layanan berbasis internet (kualitas layanan elektronik).Kementerian Perhubungan (Kemenhub) terus berupaya

meningkatkan kinerja pelabuhan di Indonesia. Upaya tersebut meliputi perbaikan infrastruktur hingga inovasi yang terus dikembangkan. Plt Dirjen Perhubungan Laut Arif Toha mengatakan salah satu upaya peningkatan kinerja pelabuhan adalah dari sisi *soft* infrastruktur dengan mengimplementasikan *Inaportnet*. *Inaportnet* merupakan sistem informasi pelayanan elektronik berbasis internet yang terpusat dan dikolaborasikan dengan standar pelayanan operasional pelabuhan untuk melayani kegiatan kapal dan barang di pelabuhan. Sistem ini sudah diterapkan sejak 2016 dan dengan *Inaportnet* diharapkan ada peningkatan pelayanan kapal dan barang di pelabuhan sehingga bisa berjalan lebih cepat, sah, transparan dan terstandarisasi,

Pelabuhan memegang peranan penting dalam menunjang perdagangan dan industri, selain untuk sandar kapal barang dan penumpang. Maka dari itu, gagasan e-government diperlukan untuk pelayanan di pelabuhan. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan mengembangkan sistem bernama *Inaportnet* yang tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 8 Tahun 2022 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal melalui *Inaportnet* dalam rangka implementasi konsep e-government. Aplikasi *Inaportnet* pada dasarnya adalah sistem pendukung manajemen kapal (Anggaraini and Lubis 2022).

Sistem *Inaportnet* dapat memperlancar arus barang di pelabuhan karena membuat pelayanan kepelabuhanan menjadi lebih efektif dengan menyediakan pelayanan kapal dan barang 24 jam sehari dan 7 hari seminggu. Selain itu, *Inaportnet* juga didukung oleh sistem Internal Kementerian Perhubungan dan

sistem Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang sudah ada. *Inaportnet* sebagai bentuk digitalisasi pelabuhan juga diharapkan dapat menekan biaya logistik dengan memangkas biaya operasional sehingga tercipta biaya yang optimal, layanan *Inaportnet* antara lain digitalisasi persetujuan kedatangan kapal, persetujuan kapal masuk pelabuhan, persetujuan rencana kerja bongkar muat, serta persetujuan bongkar muat barang berbahaya, penentuan layanan kapal. Selain itu, juga mencakup digitalisasi surat persetujuan pergerakan kapal, persetujuan daftar awak kapal, laporan pemberangkatan kapal, laporan kedatangan kapal, laporan kedatangan dan keberangkatan kapal, serta laporan angkutan perusahaan pelayaran dan lain-lain.

Indonesia National Single Window (INSW) dan Indonesia Port Net (*Inaportnet*) adalah instrumen untuk mengintegrasikan informasi sehingga pengguna publik dapat mengaksesnya dengan mudah melalui jaringan internet (public network). *Inaportnet* adalah untuk meningkatkan layanan kapal dan kargo menjadi cepat, valid, transparan, dan standar untuk meningkatkan daya saing pelabuhan dengan biaya minimum. (Aini, Sianturi, and Nofandi 2021). Terlepas dari kelemahan sistemnya, ditemukan bahwa penggunaan *Inaportnet* sangat penting untuk layanan galangan kapal dalam hal efektivitas waktu, energi, dan demurrage. Dengan memanfaatkan teknologi informasi dan sistem teknologi terkini dan tercanggih, sistem rantai pasokan dapat beroperasi secara efektif, menghemat biaya, dan menyederhanakan proses pengiriman. Dengan demikian, risiko perusahaan dapat dikurangi dan komunikasi pemangku kepentingan dapat ditingkatkan. (Aini, Sianturi, and Nofandi 2021)

Melalui sistem *Inaportnet* dan QR Code yang terintegrasi, pengguna dapat secara mandiri mencetak surat persetujuan dan validitas hasil pelayanan kapal dan barang di pelabuhan. Sehingga seluruh proses pelayanan di pelabuhan menjadi lebih terintegrasi dan transparan sehingga dapat dipercaya validitasnya, dalam mengimplementasikan *Inaportnet*, Kantor Otoritas Pelabuhan dan Syahbandar (KSOP) dan Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) wajib memberikan pendampingan kepada pengguna jasa. Selain itu, harus selalu mengevaluasi layanan kapal dan barang menggunakan *Inaportnet* secara berkala. Kemudian hasil evaluasi tersebut disampaikan kepada Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut Kementerian Perhubungan untuk dijadikan bahan perbaikan dan pengembangan aplikasi, serta perbaikan proses bisnis dan perbaikan regulasi.

Inaportnet sangat dibutuhkan untuk mendorong peningkatan pelayanan dan daya saing pelabuhan yang lebih baik serta menjadi pintu gerbang utama dalam National Logistics Ecosystem (NLE), dalam peningkatan penerimaan negara bukan pajak yang diteruskan melalui *Inaportnet* dan/atau sistem Indonesia National Single Window (INSW).

Indonesia Port Net (*Inaportnet*) merupakan salah satu portal Indonesia National Single Window (INSW) yang sekaligus mewujudkan Sistem Logistik Nasional yang berdaya saing global (Majid, et al., 2019). Indonesia Port Net adalah portal elektronik yang terbuka dan netral yang memfasilitasi pertukaran data dan informasi di bidang jasa kepelabuhanan. *Inaportnet* memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi di ranah maritim yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan (Mufidasari, Oktavianus, & Saragih, 2019).

Inaportnet berpengaruh positif terhadap Waiting Time for Pilot and Waiting Time for Berth. Artinya semakin banyak pengguna jasa yang menggunakan sistem *Inaportnet*, maka semakin tinggi juga kemungkinan tercapainya Waktu Tunggu Pilot dan Waktu Tunggu Berlabuh (Wulyo, 2019). Layanan keagenan kapal telah merubah penyelesaian dokumen kapal dari sistem manual menjadi sistem online. Sistem online ini diharapkan dapat meningkatkan pelayanan kapal yang cepat, handal, transparan dan terstandarisasi sehingga dapat meminimalisir biaya pengurusan kapal di pelabuhan serta mampu meningkatkan kinerja penanganan pada kegiatan perdagangan dan lalu lintas barang, khususnya mendorong percepatan proses port clearance sehingga kapal tidak mengalami keterlambatan (Widayoko, 2012).

Penyelesaian dokumen kapal menggunakan sistem online masih terdapat kesalahan administrasi yang harus diselesaikan, seperti sistem *Inaportnet* yang masih membutuhkan aplikasi tambahan sehingga perlu adanya komitmen antara instansi terkait dan perusahaan pelayaran. Perubahan prosedur penyelesaian dokumen dengan menggunakan sistem online yang seharusnya tidak ada kontak tatap muka antara pengguna jasa dengan pihak pemberi izin justru berdampak pada lambatnya perizinan yang diberikan (Saifudin, 2009).

Cara pelaksanaan proses izin kapal dapat berubah tergantung apakah menggunakan sistem online atau sistem *Inaportnet*, namun yang terakhir masih dibatasi oleh koneksi internet yang lemah. Banyaknya dokumen yang harus disesuaikan ukuran, proses sertifikasi yang masih manual, seringnya delay, dan adanya lamanya menunggu cargo di gudang menjadi faktor

penyebab proses clearance Pelabuhan Gresik menjadi Panjang.. (Andromeda, 2020).

Berdasarkan pemaparan di atas, maka peneliti bermaksud untuk melakukan penelitian yang berjudul “Implementasi *Inaportnet* Pada Layanan Kapal Penyelenggara Pelabuhan Ksop Gresik Berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 8 Tahun 2022”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, rumusan masalah dalam penelitian ini antara lain:

- 1) Bagaimana implementasi pelayanan kapal berbasis *Inaportnet* berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 8 Tahun 2022 pada KSOP Kelas II Gresik ?
- 2) Apa kendala pelayanan kapal dengan *Inaportnet* setelah di terapkan Peraturan Menteri Nomor 8 Tahun 2022 di KSOP Kelas II Gresik ?
- 3) Bagaimana upaya KSOP Kelas II Gresik mengatasi kendala pada penerapan layanan *Inaportnet* berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 8 Tahun 2022 ?

C. Batasan Masalah

Menghindari terjadinya perluasan pada rumusan masalah yang diteliti, maka peneliti membatasi masalah penelitian ini yaitu dengan implementasi *Inaportnet* di KSOP Kelas II Gresik.

D. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai peneliti dalam penelitian ini adalah:

- 1) Untuk mengetahui implementasi pelayanan *Inaportnet* di KSOP Gresik berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 8 tahun 2022.

- 2) Untuk mengetahui kendala yang dihadapi dalam pelayanan sistem aplikasi *Inaportnet* di Pelabuhan Gresik.
- 3) Untuk mengetahui upaya dari KSOP Kelas II Gresik dalam mengatasi kendala pada penerapan layanan *Inaportnet* berdasarkan peraturan Menteri Nomor 8 Tahun 2022.

E. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat tidak hanya bagi peneliti tetapi juga bagi para pembaca. Adapun manfaat penelitian ini antara lain:

- 1) Manfaat Teoritis:
 - a) Diharapkan dapat memberikan tambahan ilmu pengetahuan dan informasi di bidang sistem *Inaportnet*
 - b) Hasil penelitian ini dapat menjadi referensi dan informasi di sistem *Inaportnet* Bagi peneliti–peneliti selanjutnya yaitu Taruna Politeknik Pelayaran Surabaya khususnya prodi Transportas Laut mengenai pemahaman aplikasi *Inaportnet* dan ketentuan layanan *Inaportnet* berdasarkan PM 8 Tahun 2022.
- 2) Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan mampu memberikan manfaat kepada berbagai pihak untuk menambah ilmu tentang faktor yang berpengaruh pada peningkatan pelayanan kapal melalui *Inaportnet* berbasis internet yang terpusat di antaranya:

- a) Dapat menjadi koreksi bagi penyedia layanan agar mengimplementasikan layanan *Inaportnet* secara menyeluruh kepada

pengguna jasa agar pelayanan kapal menjadi lebih cepat,modern dan transparan..

- b) Sebagai bahan evaluasi yang mengarah kepada perbaikan tentang pelayanan kapal melalui sistem *Inaportnet* berdasarkan PM 8 Tahun 2022 di KSOP Kelas II Gresik.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Terdahulu

Dalam penelitian Karya Ilmiah Terapan (KIT) ini, mengambil referensi dari beberapa penelitian sebelumnya yang memiliki persamaan dan perbedaan hasil. Penulis mengambil beberapa judul karya ilmiah sebelumnya sebagai perbandingan. Review penelitian sebelumnya disajikan dalam bentuk table dan paragraf sebagai berikut:

Tabel 2.1 Review Jurnal Penelitian Rizqi Aini

Judul Jurnal	Penerapan <i>Inaportnet</i> dalam Proses Pelayanan Penyandaran Kapal: Studi Kasus
Penulis	Rizqi Aini Rakhman, Intan Sianturi, Faris Nofandi
Tahun	Mei 2021
Metode Penelitian	Metode penelitian ini menggunakan teknik wawancara semi terstruktur dalam pengumpulan data. wawancara terstruktur dibagi menjadi 2 (dua) tipe yaitu : 1. Wawancara Terstruktur Penyelidik menentukan secara pasti apa saja data yang diperlukan. 2. Wawancara Semi Terstruktur Penyelidik memiliki seperangkat pertanyaan pada daftar wawancara,
Pembahasan	1. Penggunaan sistem <i>Inaportnet</i> dalam proses pelayanan penyandaran kapal di pelabuhan pada PT. Global Logistic Agency. 2. Faktor-faktor penyebab dari penerapan <i>Inaportnet</i> : a. Server mengalami down/ connecting error, yang disebabkan

	<p>adanya maintenance dari unit pengelola yang diinformasikan melalui surat pemberitahuan, jika error system terjadi maka pengguna/users harus mengirim ulang data kembali ke <i>Inaportnet</i>, jika error sistem <i>Inaportnet</i> masih terjadi dan kapal harus segera sandar. Hal seperti ini dapat mengakibatkan kapal delay sehingga menimbulkan demmurage, kerugian yang ditimbulkan akan menjadi tanggung jawab perusahaan pelayaran dalam hal ini PT. Global Logistic Agency</p> <p>b. Belum terintegrasinya sistem yang digunakan dalam proses penyandaran kapal.</p> <p>3. Upaya memaksimalkan penggunaan sistem <i>Inaportnet</i> dalam proses pelayanan penyandaran kapal. Upaya memaksimalkan penggunaan <i>Inaportnet</i> dalam proses penyandaran kapal pada PT. Global Logistic Agency diantaranya : a. PT. Global logistic Agency melakukan pelayanan penyandaran kapal di pelabuhan melalui sistem <i>Inaportnet</i> pada pelabuhan kelas utama Tanjung Perak Surabaya dan Pelabuhan kelas II Gresik, sedangkan di Pelabuhan Lamongan yang merupakan KUPP brondong Pelabuhan kelas III dalam pelayanan proses penyandaran kapal masih menggunakan konvensional/manual.</p>
Kesimpulan	<p>Berdasarkan hasil penelitian dan analisa, dapat dikemukakan kesimpulan penelitian sebagai berikut:</p> <p>1. Penerapan sistem <i>Inaportnet</i> penyandaran kapal sangat membantu dan berperan penting bagi pengguna khususnya PT. Global Logistic Agency dalam proses pelayanan penyandaran kapal di pelabuhan, dikarenakan dapat menghemat waktu, tenaga, demmurage, dan lebih efisien.</p> <p>2. Dalam pelaksanaannya penggunaan sistem <i>Inaportnet</i> masih ditemukan beberapa kendala</p>

	diantaranya: sistem mengalami down/error maka proses pelayanan penyandaran kapal dilakukan secara manual atau konvensional.
--	---

Sumber : Eka (2022)

Tabel 2.2 Review Jurnal Penelitian Eka Prastyo dkk

Judul Jurnal	Implementasi <i>Inaportnet</i> Pelayanan Kapal dan Barang di Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak Surabaya
Penulis	Eka Prastyo M, Moehariono, Sulistyanto.
Tahun	Agustus 2022
Metode Penelitian	Dalam penelitian ini peneliti menggunakan penelitian kualitatif yaitu penelitian yang digunakan untuk meneliti keadaan objek yang alamiah, dimana peneliti merupakan instrumen kuncinya (Sugiyono, 2017).
Pembahasan	Implementasi <i>Inaportnet</i> di pelabuhan Tanjung Perak dinilai sudah mampu meningkatkan pelayanan kapal dengan baik. Padahal, dengan adanya sistem online ini dapat menghindari kontak fisik antar petugas, baik dari pengguna jasa maupun penyedia jasa. Menurut Dirjen Hubla, kegiatan go live <i>Inaportnet</i> di Tanjung Perak ini merupakan tindak lanjut dari penandatanganan pakta integritas implementasi sistem <i>Inaportnet</i> . <i>Inaportnet</i> akan berfungsi dengan baik jika aplikasi beserta sistem pendukungnya terintegrasi dengan baik, maka seluruh sistem harus dibangun dan dikembangkan secara sinergis dengan melibatkan seluruh pemangku kepentingan. Kesiapan tersebut telah dilakukan oleh pengelola Pelabuhan Tanjung Perak dengan mempersiapkan segala sarana dan prasarana yang dimiliki.

Kesimpulan	<p>Dalam penelitian ini penulis menggunakan model implementasi kebijakan Van Horn Van Meter dimana terdapat enam aspek yang saling terkait dan saling mempengaruhi dalam keberhasilan implementasi kebijakan. keenam aspek tersebut adalah (1) standar dan tujuan kebijakan; (2) Sumber daya; (3) Komunikasi antar Organisasi dan kegiatan penguatan; (4) Karakteristik agen pelaksana; (5) Lingkungan ekonomi, sosial dan politik; (6) Sikap pelaksana.</p>
------------	--

Sumber : Eka (2022)

B. Landasan Teori

Sebagai pendukung pembahasan (KIT) mengenai implementasi Indonesia Port Integration System (*Inaportnet*) guna meningkatkan pelayanan kapal dan barang di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan kelas II Gresik, maka perlu diketahui dan dijelaskan beberapa teori penunjang yang diambil oleh penulis yang berkaitan dengan pembahasan skripsi sehingga dapat lebih menyempurnakan penulisan (KIT) ini.

1. Implementasi

Implementasi adalah bagian dari proses perencanaan yang sangat penting. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), implementasi diartikan sebagai pelaksanaan atau penerapan (Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa, 2020b). Kata implementasi sendiri berasal dari bahasa Inggris “to implement” yang berarti mengimplementasikan. Sedangkan menurut Gordon dikutip dari Mulyadi (2015:24) dapat dikatakan bahwa

implementasi berkenaan dengan berbagai kegiatan yang diarahkan pada realisasi program.

Berdasarkan beberapa pengertian implementasi maka dapat disimpulkan bahwa implementasi adalah suatu proses yang sangat berkaitan dengan kebijakan ataupun program yang telah ditetapkan oleh suatu organisasi atau institusi, dimana penerapannya juga harus dilengkapi dengan sarana dan prasarana yang mendukung.

2. *Inaportnet*

Inaportnet adalah sistem layanan tunggal secara elektronik berbasis internet/web untuk mengintegrasikan sistem informasi kepelabuhanan yang standar dalam melayani kapal dan barang secara fisik dari seluruh instansi dan pemangku kepentingan terkait di pelabuhan. Dengan sistem layanan tunggal ini, maka dapat diketahui kelengkapan dokumen kapal yang sah yang digunakan dalam proses permohonan pelayanan kapal dan barang (*clearance in – clearance out*), termasuk kewajiban pembayaran Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP).

Meskipun banyak yang sudah merasa nyaman dengan sistem *Inaportnet*, namun masih ada beberapa hal yang perlu dilakukan perbaikan atau penyempurnaan guna meningkatkan kepuasan pengguna jasa pelabuhan, antara lain Pelayanan labuh, pandu, tunda, dan tambat (PPKB-D), Daftar Urutan Bongkar (DUB) layanan. rencana pemuatan dan penerbitan Kartu Stack Ekspor (KSE), pengurusan dokumen Persetujuan Ekspor (PE), dan izin karantina (Malisan, 2019).

Di tahun 2021, *Inaportnet* telah dimanfaatkan di 77 pelabuhan, terdiri

dari 1. Tj Priok 2. Belawan 3. Tj Perak 4. Makassar 5. Batam 6. Dumai 7. Panjang , 8. Banten 9. Tj Emas 10. Banjarmasin ; 11. Tj Balai Karimun 12. Balikpapan , 13. Ambon 14. Sorong 15. Tj Pinang 16. Tl Bayur 17. Tj Buton 18. Palembang 19. Cirebon 20. Patimban 21. Cilacap 22. Gresik 23. Benoa 24. Pontianak 25. Samarinda 26. Bontang 27. Bitung 28. Bau-bau 29. Ti Palu 30. Kendari 31. Ternate 32. Jayapura 33. Biak 34. Kijang 35. Kuala Tanjung 36. Pekanbaru 37. Talang Duku 38. Pulau Baai 39. Sunda Kelapa 40. Tj Wangi 41. Lembar 42. Kupang 43. Sampit 44. Kotabaru-batulicin 45S. Tarakan 46. Manado 47. Pare-pare 48. Gorontalo 49. Sabang 50. Kuala Langsa 51. Meulaboh 52. Lhokseumawe 53. Malahayati 54. Pangkalan Susu 55. Sibolga 56. Tj Balai Asahan 57. Gunung Sitoli 58. Kuala Cinaku 59. Bengkalis 60. Kuala Enok 61. Tembilahan 62. Selat Panjang 63. Kuala Tungkal 64. Muara Sabak 65.Pangkal Balam 66. Tanjung Pandan 67. Muntok 68. Bakauheni 69.Kep. Seribu 70. Marunda 71. Muara Angke 72. Probolinggo 73. Anggrek 74. Tj Uban 75. Sanggata 76. Satui 77. Manggar.

Dalam perjalanannya, *Inaportnet* ini terus mengalami perkembangan dan saat ini sudah diterapkan di 77 Pelabuhan dan rencanan di 2023 ini akan ditambah 25 pelabuhan lagi.

25 pelabuhan tersebut adalah Tegal, Kalianget, Panarukan, Tanjung Selor, Sintete, Ketapang, Pangkalan Bun, Pulau Pisau, Sukamara, Kumai, Nunukan, Toli-toli, Teluk Padang Bai, Celukan Bawang, Badas, Bima, Laurentius Say, Ende, Kalabahi, Waingapu, Labuan Bajo, Banda Neira, Merauke, Manokwari dan Fakfak.

Untuk mendapatkan hak akses ke *Inaportnet* telah tertuang di dalam PM 8 Tahun 2022 di bab II :

Pasal 5 :

- (1) Setiap pengguna *Inaportnet* harus memiliki hak akses.
- (2) Pengguna *Inaportnet* sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
 - a. Badan Usaha; atau
 - b. orang perseorangan.
- (3) Badan Usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a terdiri atas:
 - a. perusahaan angkutan laut nasional;
 - b. pelaksana kegiatan angkutan laut khusus;
 - c. perusahaan angkutan laut Pelayaran-Rakyat;
 - d. perusahaan nasional keagenan Kapal;
 - e. perusahaan bongkar muat;
 - f. Badan Usaha Pelabuhan yang mengelola terminal dan area labuhnya;
 - g. Badan Usaha Pelabuhan yang mendapat pelimpahan wewenang untuk melaksanakan pemanduan dan/atau penundaan Kapal;
 - h. pengelola Terminal Khusus;
 - i. pengelola Terminal untuk Kepentingan Sendiri;
 - j. pengelola Wilayah Tertentu di Perairan yang Berfungsi sebagai Pelabuhan;
 - k. pengelola kegiatan pemanfaatan garis pantai; dan
 - l. Badan Usaha lain yang berkegiatan di Pelabuhan untuk menunjang kegiatan Kapal.

- (4) Orang perseorangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b terdiri atas:
- a. orang perseorangan pengelola kegiatan pemanfaatan garis pantai;
 - atau
 - b. Nakhoda.
- (5) Untuk memperoleh hak akses sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pengguna *Inaportnet* harus mengajukan permohonan registrasi kepada Penyelenggara Pelabuhan.
- (6) Permohonan registrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (5) dilakukan melalui:
- a. Alamat domain *Inaportnet*, atau
 - b. Alamat domain pada Lembaga National Single Window.

Pasal 6 :

- (1) Permohonan hak akses bagi Badan Usaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (2) huruf a diajukan melalui:
- a. Registrasi pemberitahuan melakukan kegiatan usaha; dan
 - b. Registrasi pengguna.
- (2) Registrasi pemberitahuan melakukan kegiatan usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a merupakan penyampaian data Badan Usaha kepada penyelenggara pelabuhan untuk dijadikan database pada *Inaportnet*.
- (3) Registrasi pengguna sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b merupakan penyampaian data pimpinan Badan Usaha atau karyawan

yang ditunjuk oleh Badan Usaha kepada penyelenggara pelabuhan guna mendapatkan persetujuan username dan password untuk akses ke *Inaportnet*.

Keberadaan *Inaportnet* bertujuan untuk menciptakan pelayanan di pelabuhan yang efektif, efisien dan transparan. Sehingga secara bertahap *Inaportnet* ini akan diterapkan di seluruh Indonesia. Sebelum adanya Peraturan Menteri ini (PM 8 Tahun 2022) hanya beberapa kapal yang dilayani system *Inaportnet*.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 157 Tahun 2015 tentang Penerapan Sistem *Inaportnet* Untuk Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan. Sebagaimana dirubah dalam PM 192 tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut. Tidak semua kapal dapat dilayani dengan sistem online *Inaportnet* atau dengan kata lain pelayanan yang digunakan dengan cara manual. HK.103/3/II/DJPL-15 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal dan Barang Menggunakan *Inaportnet* di Pelabuhan (Pasal 2, Ayat (2)) adalah sebagai berikut :

1. Kapal pelayaran rakyat
2. Kapal yang berukuran 500 GT kebawah
3. Kapal yang beroperasi tetap pada daerah pelayaran tertentu dengan waktu pelayaran kurang dari 6 (enam) jam
4. Kapal Perikanan.

Sesudah ditetapkan PM 8 Tahun 2022 Ada penambahan fungsi Inapornet menjadi *Inaportnet* untuk kapal non trayek/non RPK/Pelra, Ship

to Ship transhipmen atau FSU, Perubahan lokasi masuk, Verifikasi LKK, Endorse PMKU, PKK Anchorage dan Modul PWMS.

Penghapusan PM 157 Tahun 2015 tentang Penerapan Sistem *Inaportnet* Untuk Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan. Sebagaimana dirubah dalam PM 192 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut. Karena PM 157 Tahun 2015 dan PM 192 Tahun 2015 sudah tidak layak untuk di gunakan di zaman modern ini, dan di gantikan Peraturan Menteri Nomor 8 Tahun 2022.

3. Layanan Kapal

Layanan kapal merupakan salah satu pelayanan publik yang diberikan oleh pelabuhan guna kemudahan mobilitas transportasi laut mulai dari kapal masuk hingga keluar pelabuhan. Berdasarkan PM 72 Tahun 2017 tentang Jenis, Struktur, Golongan, dan Mekanisme Penetapan Tarif Jasa Kepelabuhanan dijelaskan bahwa pelayanan kapal meliputi (Menteri Perhubungan Republik Indonesia, 2017):

1. Jasa Tambat

Jasa tambat adalah jasa yang diberikan untuk kapal yang merapat ke dermaga pada saat kapal melakukan kegiatan bongkar muat.

2. Jasa Labuh

Jasa labuh adalah jasa yang diberikan terhadap kapal agar dapat berlabuh dengan aman untuk menunggu pelayanan berikutnya seperti tambat, bongkar muat atau menunggu pelayanan lainnya.

3. Jasa Pemanduan

Pandu adalah pelaut yang memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh pemerintah untuk melaksanakan tugas pemanduan.

4. Jasa Penundaan

Penundaan kapal adalah pekerjaan mendorong, mengawal menjaga menarik atau menggandeng kapal yang berolah gerak untuk bertambat atau untuk melepaskan dari tambatan dengan mempergunakan kapal tunda.

Soetopo mendefinisikan pelayanan sebagai “suatu usaha membantu menyiapkan (urusan) apa yang diperlukan orang lain (dalam Napitupulu,2012;164). Dari batasan tersebut bahwa pelayanan adalah serangkaian kegiatan atau proses pemenuhan kebutuhan orang lain secara lebih memuaskan berupa produk jasa dengan sejumlah ciri seperti tidak wujud, cepat hilang, lebih dapat dirasakan dari padadimiliki, dan pelanggan lebih dapat dipertisipasi aktif dalam proses mengkonsumsi jasa tersebut.

Sedangkan menurut Purwodarminto (1996;31) pelayanan adalah perbuatan atau cara seseorang secara tepat atau memuaskan. Bertolak dari pengertian pelayanan tersebut maka setiap kegiatan yang dilakukan oleh pihak lain yang ditujukan guna memenuhi kepentingan orang banyak disebut pelayanan umum. Namun tidak berarti bahwa pelayanan itu sifatnya selalu kolektif, sebab melayani hak dan kebutuhan bersama yang lebih diatur, termasuk dalam pengertian pelayanan umum (Moenir.2002;12)

4. Penyelenggara Pelabuhan

Pelabuhan sebagai salah satu elemen dalam penyelenggaraan kapal pesiar, merupakan tempat untuk menyelenggarakan pelayanan jasa kepelabuhanan, pelaksanaan kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi lainnya, ditata secara terpadu guna mewujudkan penyediaan jasa kepelabuhanan sesuai dengan tingkat kebutuhan.

Penyelenggaraan pelabuhan menurut undang-undang Pelayaran Tahun 2008 adalah terdiri atas Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggaraan Pelabuhan. Otoritas Pelabuhan dibentuk pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial, sedangkan Unit Penyelenggaraan Pelabuhan dibentuk pada pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial. Unit Penyelenggara Pelabuhan yang dimaksud dapat berupa Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah dan Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah Daerah. Unit Penyelenggara Pelabuhan dibentuk dan bertanggung jawab kepada Menteri untuk Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah, dan bertanggung jawab Pelabuhan kepada Gubernur atau Bupati walikota untuk Unit Penyelenggaraan Pelabuhan Pemerintah Daerah.

Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggaraan Pelabuhan sebagai penyelenggara pelabuhan diberi hak pengelolaan atas tanah dan pemanfaatan perairan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan. Aparat Otoritas maupun Unit Penyelenggaraan Pelabuhan adalah pegawai negeri sipil yang mempunyai kemampuan dan kompetensi dibidang kepelabuhanan sesuai dengan kriteria yang ditetapkan.

Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagai penyelenggara pelabuhan

mempunyai fungsi sebagai berikut:

1. Penyiapan bahan penyusunan rencana induk pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) pelabuhan;
 2. Penyediaan dan pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran, dan sarana bantu navigasi pelayaran;
 3. Penjamin kelancaran arus barang, penumpang dan hewan;
 4. Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhan;
 5. Pengaturan, pengendalian dan pengawasan usaha jasa terkait dengan kepelabuhan dan angkutan diperairan;
 6. Penyediaan fasilitas pelabuhan dan jasa pemanduan dan penundaan;
 7. Penjaminan keamanan dan ketertiban dipelabuhan;
 8. Pemeliharaan kelestarian lingkungan dipelabuhan;
 9. Penyiapan bahan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran;
 10. Pengelolaan urusan tata usaha, kepegawaian, keuangan, hukum dan hubungan masyarakat;
5. Peraturan Menteri Nomor 8 Tahun 2022

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2022 (PM 8 Tahun 2022) tentang tata cara pelayanan kapal melalui *Inaportnet* bahwa untuk meningkatkan pelayanan Kapal perlu menerapkan layanan elektronik melalui *Inaportnet*, di peraturan sebelumnya yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 157 Tahun 2015 tentang Penerapan *Inaportnet* untuk Pelayanan Kapal dan Barang di Pelabuhan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor

PM 192 Tahun 2015, Sudah tidak sesuai dengan perkembangan dan kebutuhan pelayanan Kapal, sehingga perlu diganti dengan Peraturan menteri perhubungan republik indonesia nomor 8 Tahun 2022.

Di dalam PM 8 Tahun 2022, Pasal 65 yang berbunyi Penerapan *Inaportnet* yang dilakukan oleh instansi pemerintah lainnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan berdasarkan tata cara pelayanan Kapal melalui *Inaportnet* dalam Peraturan Menteri ini. Staf pelaksana merupakan sumber daya utama dalam implementasi kebijakan, staf juga biasa disebut dengan sumber daya manusia. Sumber daya dalam hal ini terkait erat dengan implementasi kebijakan yang diterapkan untuk memfasilitasi pelayanan di pelabuhan. Sebagai upaya memfasilitasi pelaksanaan kebijakan tersebut, Dirjen Perhubungan Laut meminta kepada para Direktur di lingkungan Ditjen Perhubungan Laut beserta jajarannya bersama Puskominfo dan para pelaku penerapan sistem *Inaportnet* untuk menggali dan mengapresiasi serta menindaklanjuti sistem *Inaportnet* dengan upaya bersama.

Kewenangan atau biasa disebut kewenangan merupakan syarat utama bagi pelaksana dalam menjalankan kebijakan yang telah ditetapkan dan kewenangan harus bersifat formal dalam rangka melaksanakan perintah. Kewenangan formal dapat memberikan berbagai dampak positif terhadap implementasi kebijakan. Ketika kewenangan itu disalahgunakan oleh kebijakan untuk kepentingan pribadi atau kelompok, efektivitas kewenangan itu akan terganggu. Kehadiran otoritas menjadi sangat penting ketika menghadapi suatu masalah yaitu konflik, dari konflik

tersebut agar dapat diselesaikan dalam waktu yang terbatas dengan menentukan sikap dan mengambil keputusan untuk menyelesaikan masalah tersebut.

Dalam menjalankan suatu program diperlukan hak atau wewenang agar tujuan dapat tercapai dengan baik. Penetapan kewenangan juga membuat pelaksana dan penerima manfaat dapat menjalankan perannya dengan baik. Mengenai penyelenggaraan *Inaportnet* pelayanan kapal di pelabuhan diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 8 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan *Inaportnet* Pelayanan Kapal di Pelabuhan. Sehingga untuk mengintegrasikan standar sistem informasi pelabuhan dalam melayani kapal secara fisik dari seluruh instansi dan pemangku kepentingan, Kementerian Perhubungan mengimplementasikan tata cara layanan kapal melalui *Inaportnet* yaitu sistem pelayanan elektronik tunggal berbasis internet.

Penyelenggaraan *Inaportnet* pelayanan kapal pelabuhan diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 8 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan *Inaportnet* Pelayanan Kapal di Pelabuhan tanggal 28 April 2022 atau empat bulan sejak tanggal diundangkan. Pelaksanaan *Inaportnet* dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan mulai pertama kali berlaku pada tanggal 13 Januari 2016. *Inaportnet* sendiri untuk pelayanan kapal dan barang, yang meliputi kapal masuk, kapal bergerak, kapal keluar, perpanjangan tambatan dan pembatalan layanan. Penyelenggaraan pelayanan *Inaportnet* kapal dan barang di pelabuhan dilaksanakan sesuai dengan tugas, fungsi, wewenang

dan tanggung jawab masing-masing instansi pemerintah dan pemangku kepentingan terkait di pelabuhan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Terdapat beberapa kapal yang tidak dalam layanan atau pengecualian dalam penerapan *Inaportnet* sebagai berikut berdasarkan PM 8 Tahun 2022 Pasal di bawah ini :

Pasal 62 :

(1) Penerapan *Inaportnet* dikecualikan terhadap:

- a. Kapal perang; dan
- b. Kapal negara yang dioperasikan untuk kegiatan non- komersial.

6. Model Van Meter dan Van Horn

Van Meter dan Van Horn adalah dua ahli kebijakan publik yang mengembangkan model implementasi kebijakan. Model ini mencoba untuk menghubungkan antara isu kebijakan dengan implementasi dan suatu model konseptual yang menghubungkan kebijakan dengan kinerja kebijakan. Mereka menegaskan bahwa perubahan, kontrol, dan kepatuhan bertindak merupakan konsep-konsep yang penting dalam prosedur-prosedur implementasi (Subarsono 2020).

Menurut Van Meter dan Van Horn, implementasi kebijakan adalah tindakan-tindakan yang dilakukan baik oleh individu-individu maupun organisasi-organisasi untuk menerapkan kebijakan yang telah ditetapkan. Implementasi kebijakan publik adalah tindakan-tindakan yang dilakukan untuk mencapai suatu tujuan. Implementasi kebijakan biasanya dilakukan oleh suatu individu, lembaga pemerintahan ataupun swasta. Implementasi

berhubungan dengan berbagai kegiatan yang difokuskan pada terlaksananya program.

Van Meter dan Van Horn mengemukakan bahwa untuk mengukur kinerja implementasi kebijakan harus menegaskan pada standar dan sasaran tertentu yang harus dicapai¹. Variabel-variabel implementasi kebijakan publik model Van Meter dan Van Horn dijelaskan sebagai berikut :

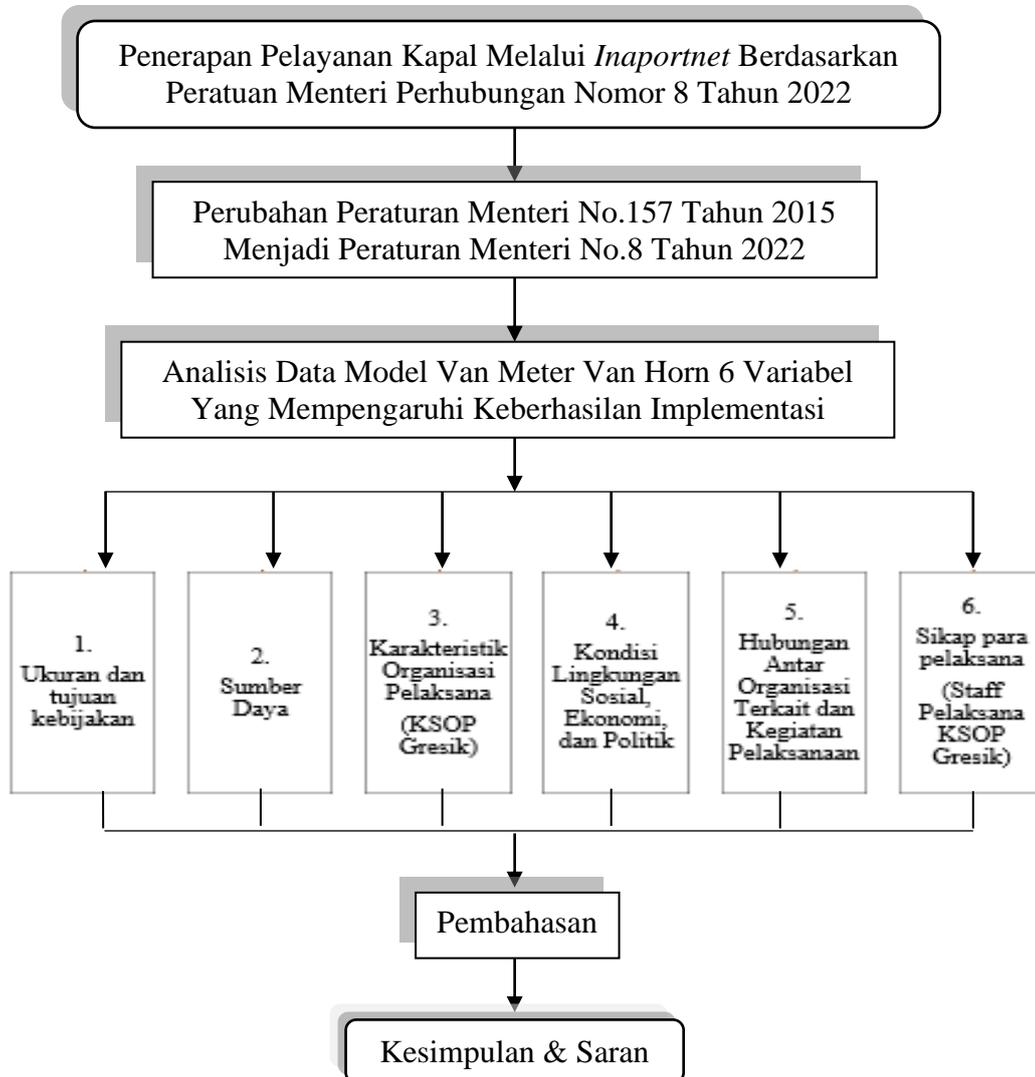
1. Standar dan tujuan kebijakan
2. Sumber daya
3. Karakteristik organisasi pelaksana
4. Sikap para pelaksana
5. Komunikasi antar organisasi terkait dan kegiatan-kegiatan pelaksanaan Lingkungan sosial, ekonomi dan politik.

Tabel 2. 3 Perubahan Peraturan Menteri 157 Tahun 2015 Menjadi Peraturan Menteri No. 8 Tahun 2022

Perbedaan	PM 157 Tahun 2015	PM 8 Tahun 2022
Pasal	<p>Kapal yang tidak diwajibkan Menggunakan aplikasi <i>Inaportnet</i> di Peraturan Menteri No.157 Pasal 2, Ayat (2) adalah sebagai berikut :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kapal pelayaran rakyat 2. Kapal yang berukuran 500 GT kebawah 3. Kapal yang beroperasi tetap pada daerah pelayaran tertentu dengan waktu pelayaran kurang dari 6 (enam) jam 4. Kapal Perikanan. 5. Kapal Non-Trayek 	<p>Sedangkan Di Peraturan Menteri Perhubungan Tahun 2022 mewajibkan seluruh kapal menggunakan <i>Inaportnet</i>. Kecuali Yang tertuang pada PM 8 Tahun 2022 Pasal 62 :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Penerapan <i>Inaportnet</i> dikecualikan terhadap: <ol style="list-style-type: none"> a.Kapal perang; dan b.Kapal negara yang dioperasikan untuk kegiatan non- komersial
Izin Berusaha	<p>SEMULA</p> <p><i>Inaportnet</i> http://inaportnet.dephub.go.id</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. akta pendirian perusahaan 2. pengesahan akta perseroan terbatas dari Kemenkumham 3. SIUP 4. surat keterangan domisili perusahaan 5. bagan struktur organisasi perusahaan 6. nomor pokok wajib pajak perusahaan 7. KTP penanggung jawab perusahaan 	<p>MENJADI</p> <p><i>Inaportnet</i> http://inaportnet.dephub.go.id</p> <p>SSm pengangkut http://pengangkut.insw.go.id</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. NIB 2. NPWP 3. KTP penanggung jawab atau kepala kantor cabang 4. Perizinan berusaha berbasis resiko dari Lembaga OSS 5. Perjanjian konsesi untuk BUP 6. Penetapan pelimpahan wewenang pelayanan jasa pemanduan dan/atau penundaan kapal bagi BUP atau pengelola terminal khusus yang mendapat pelimpahan wewenang untuk melaksanakan pemanduan dan/atau penundaan kapal 7. Bukti kerjasama dengan Penyelenggara Pelabuhan untuk perusahaan jasa terkait kepelabuhanan
Fitur <i>Inaportnet</i>	<p>Surat Persetujuan Masuk (SPM) Olah Kerak Kapal Izin Labuh Izin Kepanduan Izin Bongkar / Muat Penerbitan Izin Berlayaran</p>	<p>Sesudah ditetapkan PM 8 Tahun 2022 Ada penambahan fungsi <i>Inaportnet</i> menjadi untuk kapal non trayek/non RPK/Pelra, Ship to Ship transhipmen atau FSU, Perubahan lokasi masuk, Verifikasi LKK, Endorse PMKU, PKK Anchorage dan Modul PWMS.</p>

C. Kerangka Berpikir

Tabel 2.3 Kerangka Penelitian



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Dan Pendekatan Penelitian

Metode penelitian adalah cara atau jalan yang ditempuh sehubungan dengan penelitian yang dilakukan, yang memiliki langkah-langkah yang sistematis. Metode penelitian dapat diartikan sebagai cara ilmiah untuk mendapatkan data yang valid dengan tujuan dapat ditemukan, dikembangkan, dan dibuktikan, suatu pengetahuan tertentu sehingga dapat digunakan untuk memahami, memecahkan, dan mengantisipasi masalah (Sugiyono, 2013).

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis induktif. Peneliti bertolak dari data, serta memanfaatkan teori yang ada sebagai bahan penjelas, kemudian berakhir pada hipotesis atau teori. Penelitian kualitatif digunakan untuk menemukan hipotesis atau teori, sedangkan penelitian kuantitatif digunakan untuk menguji hipotesis (Sugiyono, 2013: 39).

B. Tempat Dan Waktu Penelitian

1. Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan saat melakukan praktek darat (Prada) terhitung pada Juli 2021 sampai Juli 2022. meliputi persiapan, pengumpulan data, pengolahan dan analisis data.

2. Lokasi penelitian dilaksanakan di Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Gresik (KSOP Gresik) yang beralamatkan di Jl. Pelabuhan Gresik Jl. Yos Sudarso No.36, Puloancikan, Kebungson, Kec. Gresik, Kabupaten Gresik, Jawa Timur.

C. Subyek Penelitian Dan Teknik Pengumpulan Data

1. Subyek Penelitian

Menurut Moleong (2017:6), penelitian kualitatif adalah metode yang sangat cocok untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami subjek penelitian seperti perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, dan lain-lain secara holistik dan dengan cara deskripsi. dalam kata-kata dan bahasa, pada konteks tertentu yang lugas dan menggunakan berbagai metode lugas. Menurut Hendryadi et al. (2019:218), penelitian kualitatif adalah proses ilmu alam yang berusaha memahami fenomena sosial secara jelas dan ringkas.

Karena subjek penelitian memuat informasi tentang variabel yang diminati peneliti, maka subjek setiap penelitian memiliki peran yang sangat penting. Dalam penelitian kualitatif, subjek penelitian disebut sebagai informan, yaitu orang yang memberikan informasi tentang data yang peneliti harapkan akan digunakan oleh informan sehubungan dengan penelitian yang sedang dilakukan. Pemilihan informan sebagai sumber data dalam penelitian ini adalah berdasarkan pada asas subyek yang menguasai permasalahan, memiliki data, dan bersedia memberikan informasi lengkap dan akurat. Informan yang bertindak sebagai sumber data dan informasi harus memenuhi syarat, yang akan menjadi informan narasumber (key informan). Subjek utama (key informan) dalam penelitian ini adalah key informan. Aparatur sipil negara (ASN) (III/D) marine inspector merupakan pemberi otorisasi *Inaportnet* tentang penerbitan sertifikat kapal setelah itu Kepelautan. Didukung dengan

beberapa informan lain baik dari Pemangku kepentingan, perusahaan pelayaran dan pengguna jasa sistem *Inaportnet*.

Tabel 3.1 Daftar informan dalam penelitian

No	Nama	Keterangan
1	Aryanto	Pejabat Pemeriksa Kapal(Marine Inspector) – KSOP Kelas II Gresik
2	Hendro	Staff – KSOP Kelas II Gresik
3	Agus	Bid. Lalu Lintas Laut – KSOP Kelas II Gresik
4	Yanto	Pengguna Jasa(Perusahaan Pelayaran) - Pelabuhan Gresik

Sumber : Peneliti (2023)

Penelitian ini difokuskan dalam menjelaskan dan menjabarkan mengenai implementasi *Inaportnet* berdasarkan peraturan menteri nomor 8 tahun 2022 yang di tetapkan oleh kementerian perhubungan dan diterapkan kepada penyelenggara pelabuhan. Fokus penelitiannya adalah untuk membuat suatu kesimpulan seperti apa penerapan Sistem *Inaportnet* berdasarkan PM 8 Tahun 2022.

2. Teknik Pengumpulan Data

Tujuan penelitian adalah untuk mengumpulkan data, oleh karena itu metode pengumpulan data merupakan hal yang paling penting dalam setiap penelitian. Jika peneliti tidak memahami metode yang digunakan untuk mengumpulkan data, mereka tidak akan memperoleh hasil yang mereka harapkan. Menurut Sugiyono (2018:224) Pengumpulan data dapat dilakukan dalam berbagai setting, menggunakan berbagai sumber daya,

dan dalam berbagai cara. Setelah pengaturan telah terlihat, data dapat dikumpulkan di lingkungan terbuka, laboratorium dengan menggunakan metode eksperimen, rumah dengan berbagai responden, konferensi, diskusi, di jalan, dan tempat lainnya. Setelah informasi diperoleh dari data rangkuman, data dapat diolah dengan menggunakan rangkuman primer dan sekunder.

Keberhasilan dalam pengumpulan data banyak ditentukan oleh kemampuan peneliti menghayati situasi sosial yang dijadikan fokus penelitian. Dengan subjek yang telah diberikan, subjek dapat terlibat dalam wawancara dan mampu memahami situasi sosial yang terjadi dalam konteks yang erat kaitannya. Sebelum peneliti yakin bahwa data yang mereka kumpulkan dari berbagai sumber akurat dan terfokus pada situasi sosial di mana mereka diwawancarai, mereka tidak akan melanjutkan ke tahap pengumpulan data, memastikan bahwa integritas dan kredibilitas tidak dikompromikan. oleh siapapun. Beberapa metode pengumpulan data dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Observasi

Salah satunya teknik yang dapat digunakan untuk memahami atau memahami komunikasi nonverbal adalah teknik observasi. Menurut Sugiyono (2018:229) Jika dibandingkan dengan teknik pengumpulan data lainnya, observasi merupakan salah satu kriteria yang lebih spesifik. Pengamatan orang tidak hanya tidak dapat diandalkan, tetapi juga tidak dapat diandalkan untuk objek lain di dunia. Pada tahap observasi ini peneliti melaksanakan pengamatan secara langsung di

KSOP Kelas II Gresik untuk mengetahui kondisi di lapangan mengenai penerapan *Inaportnet* berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 8 Tahun 2022.

Pada tahap ini pedoman observasi penelitian kualitatif dibuat untuk memperoleh data tentang bentuk pelaksanaan dan manfaat implementasi (Ijazi,Rohmatul, 2019). Serta membantu peneliti dalam melakukan pengamatan partisipan secara langsung.

Berikut pedoman observasi pada penelitian terkait Implementasi *Inaportnet* :

- a) Mengamati proses penerapan sistem *Inaportnet* di KSOP Gresik:
 - Mengamati bagaimana sistem *Inaportnet* diimplementasikan dalam proses pelayanan di KSOP Gresik.
 - Memperhatikan langkah-langkah yang diambil dalam mengintegrasikan *Inaportnet* dengan sistem yang sudah ada di KSOP Gresik.
 - Mencatat dan mendokumentasikan bagaimana sistem *Inaportnet* digunakan dalam pengelolaan data dan informasi terkait kegiatan di pelabuhan.
- b) Mengamati interaksi antara pengguna *Inaportnet* di KSOP Gresik:
 - Mengamati bagaimana pengguna, seperti petugas pelabuhan dan agen pelayaran, berinteraksi dengan sistem *Inaportnet*.

- Memperhatikan bagaimana pengguna mengakses, memasukkan, dan mengelola data melalui *Inaportnet*.
 - Mencatat tanggapan dan pengalaman pengguna terkait penggunaan *Inaportnet* dalam aktivitas sehari-hari di KSOP Gresik.
- c) Mengamati efektivitas dan efisiensi implementasi *Inaportnet* di KSOP Gresik:
- Mengamati sejauh mana implementasi *Inaportnet* telah meningkatkan efektivitas dan efisiensi dalam pengelolaan kegiatan pelabuhan.
 - Memperhatikan apakah *Inaportnet* telah membantu dalam mengoptimalkan proses operasional, pengelolaan data, dan koordinasi antara berbagai pihak atau instansi terkait.
 - Mencatat dampak positif dan kendala yang muncul selama implementasi *Inaportnet* di KSOP Gresik.
- d) Mengamati kepatuhan terhadap PM 8 tahun 2022 dalam implementasi *Inaportnet*:
- Mengamati sejauh mana implementasi *Inaportnet* di KSOP Gresik sesuai dengan ketentuan yang tercantum dalam PM 8 tahun 2022.
 - Memperhatikan apakah KSOP Gresik telah mengadopsi dan menerapkan kebijakan dan prosedur yang ditetapkan dalam PM 8 tahun 2022.

- Mencatat kepatuhan dan tantangan yang dihadapi dalam mengimplementasikan PM 8 tahun 2022 terkait *Inaportnet* di KSOP Gresik.

2. Wawancara

Wawancara kini menjadi satu-satunya teknik yang digunakan untuk mengumpulkan data penelitian. Wawancara adalah metode komunikasi dua arah untuk mengumpulkan informasi dari narasumber terkait. Menurut Yusuf (2014:372) Wawancara adalah percakapan atau interaksi antara pewawancara dengan narasumber, orang, atau keduanya, yang dilakukan melalui komunikasi lambat atau dengan mengajukan pertanyaan tentang objek tertentu yang telah diidentifikasi. Wawancara yang peneliti temukan adalah wawancara bebas terpimpin. Menurut Arikunto (2016:199) Wawancara bebas terpimpin adalah jenis wawancara yang dilakukan dengan mengajukan pertanyaan secara lugas namun tetap hadir dalam dokumen wawancara yang telah dibuat. Pertanyaan akan mulai muncul saat melakukan wawancara. Wawancara ini bertujuan untuk memberikan informasi yang relevan dengan temuan penelitian.

Informan utama (key informan) dalam wawancara ini adalah Aparatur sipil negara marine inspector merupakan pemberi otorisasi *Inaportnet* tentang penerbitan sertifikat kapal setelah itu Kepelautan. Didukung dengan beberapa informan lain seperti agen pelayaran

sebagai pengguna jasa sistem *Inaportnet* Wawancara dilaksanakan secara langsung dengan cara verbatim selama peneliti melakukan Praktik Darat di KSOP Kelas II Gresik.

3. Dokumentasi

Menurut Sugiyono (2018:476) Dalam skripsi kualitatif dengan menggunakan teknik triangulasi, tujuan dokumentasi dalam implementasi adalah untuk memperoleh keterangan, penerangan pengetahuan, dan bukti yang kuat serta menyebarkannya kepada pengguna. Dokumentasi dalam implementasi juga berguna untuk memastikan bahwa proses dan kegiatan yang dilakukan telah terdokumentasi dengan baik dan dapat dijadikan acuan di masa depan. Selain itu, dokumentasi juga dapat membantu dalam melakukan pengecekan data untuk memperoleh keyakinan terhadap kebenaran data pada penelitian kualitatif. Adapun dokumen yang di peroleh sebagai berikut :

1. Peraturan Menteri Nomor 157 Tahun 2015,
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 8 Tahun 2022,
3. PDF Tentang Sosialisasi *Inaportnet* Berdasarkam PM 8 Tahun 2022 Dan foto selama kegiatan penelitian.

Dalam teknik triangulasi, dokumentasi juga berguna untuk memeriksa dan menetapkan validitas dan reliabilitas data dengan menganalisis dari berbagai perspektif. Oleh karena itu, penting untuk melakukan dokumentasi yang baik dan akurat dalam implementasi skripsi kualitatif dengan menggunakan teknik dokumentasi untuk

memastikan keabsahan data dan hasil penelitian.

D. Teknik Analisis Data

Analisis data menurut Sugiyono (2018:482) adalah proses mencari dan menyusun informasi secara sistematis dari sumber-sumber seperti dokumen, hasil survey, dan catatan lapangan. Ini dilakukan dengan mengatur data ke dalam kategori, memisahkannya menjadi unit-unit yang lebih kecil, melakukan simetri, dan menyatukannya menjadi satu kesatuan yang koheren yang dapat dipahami dengan mudah oleh siapa pun, apakah mereka yang melakukan analisis atau orang lain. Sedangkan menurut Moleong (2017:280-281) Analisis data adalah proses mengatur dan memisahkan data ke dalam kategori, subkategori, dan satu kategori utama sehingga dapat dianalisis untuk tema dan untuk menentukan apakah hipotesis terkait pekerjaan didukung oleh data atau tidak. dan membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri maupun orang lain.

Analisis data dalam penelitian kualitatif dilakukan sejak sebelum memasuki lapangan, selama di lapangan, dan setelah selesai di lapangan. Dalam hal ini, Nasution yang dikutip oleh Sugiyono (2012:336) menyatakan analisis telah dimulai sejak merumuskan dan menjelaskan masalah, sebelum terjun ke lapangan, dan berlangsung terus sampai penulisan hasil penelitian. Dalam penelitian ini, peneliti telah melakukan analisis data sebelum peneliti memasuki lapangan penelitian. Analisis dilakukan terhadap data hasil studi pendahuluan atau data sekunder yang kemudian digunakan untuk menentukan fokus permasalahan penelitian. Maka dalam penelitian ini, sebelum peneliti terjun ke lapangan, peneliti melakukan analisis terhadap berbagai data yang

berkaitan dengan implementasi PM No. 8 Tahun 2022 tentang layanan kapal melalui *Inaportnet* yang mana sumbernya didapat dari tulisan berbentuk karya ilmiah seperti tesis dan skripsi serta tulisan lepas lain yang didapat dari media massa elektronik. Namun dalam hal ini analisis yang dilakukan peneliti masih bersifat sementara, penelitian ini berkembang setelah peneliti berada di lapangan dan mengumpulkan data serta fakta yang berkaitan dengan masalah penelitian.

Kemudian selama proses di lapangan, peneliti menggunakan model analisis data yang dikemukakan oleh Van Meter dan Van Horn bersifat top-down dan disebut dengan *A Model of The Policy Implementations*. Menurut Van Meter dan Van Horn ada enam variabel yang harus diperhatikan karena dapat memengaruhi keberhasilan implementasi, antara lain sebagai berikut.:

1. Standar dan sasaran kebijakan. Yaitu perincian mengenai sasaran yang ingin dicapai melalui kebijakan beserta standar untuk mengukur pencapaiannya.
2. Sumber daya. Implementasi kebijakan perlu dukungan sumber daya, baik sumber daya manusia (human resources) maupun sumber daya non- manusia (dana, waktu, teknologi dan berbagai insentif lainnya).
3. Hubungan antar organisasi. Dalam banyak program, implementasi sebuah program perlu dukungan dan koordinasi dengan instansi lain. Untuk itu, diperlukan koordinasi dan kerjasama antar instansi bagi keberhasilan suatu program.
4. Karakteristik agen pelaksana. Yang dimaksud karakteristik agen pelaksana adalah mencakup struktur birokrasi, norma-norma, dan

pola-pola hubungan yang terjadi dalam birokrasi yang semuanya itu akan memengaruhi implementasi suatu program.

5. Kondisi sosial, politik dan ekonomi. Variabel ini mencakup sumber daya ekonomi lingkungan yang dapat mendukung keberhasilan implementasi kebijakan; sejauhmana kelompok- kelompok kepentingan memberikan dukungan bagi implementasi kebijakan; karakteristik para partisipan, yakni mendukung atau menolak; bagaimana sifat opini publik yang ada di lingkungan; dan apakah elite politik mendukung implementasi kebijakan.
6. Disposisi implementor. Disposisi implementor ini mencakup 3 hal penting, yakni (a) respons implementor terhadap kebijakan, yang akan memengaruhi kemauannya untuk melaksanakan kebijakan;(b) kognisi, yakni pemahamannya terhadap kebijakan; dan (c) intensitas disposisi implementor, yakni preferensi nilai yang dimiliki oleh implementor.