



ANALISIS PENGGUNAAN *WEBSITE INDONESIA NATIONAL SINGLE WINDOW (INSW)* DALAM PROSES PENGURUSAN *CLEARANCE* KAPAL MV BULK HALMAHERA

SKRIPSI

Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Oleh

HIZKIA DESKA SAPUTRA
NIT. 582111337968

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
TAHUN 2025**

HALAMAN PERSETUJUAN

ANALISIS PENGGUNAAN *WEBSITE INDONESIA NATIONAL SINGLE WINDOW (INSW)* DALAM PROSES PENGURUSAN *CLEARANCE* KAPAL MV BULK HALMAHERA

Disusun Oleh :

HIZKIA DESKA SAPUTRA
NIT. 582111337968

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 26 Juni 2025

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

SRI PURWANTINI S.E S.Pd., M.M.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19661217 198703 2 002

ANICITUS AGUNG NUGROHO, S.Si.T.,M

Penata Tk. I (III/c)

NIP. 19780417200912 1 002

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

FAJAR TRANSELASI, S.Tr., M.A.P.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19760310 201012 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul ”**Analisis Penggunaan *Website Indonesia National Single Window (INSW)* Dalam Proses Pengurusan *Clearance* Kapal MV Bulk Halkmahera**” karya :

Nama : HIZKIA DESKA SAPUTRA

NIT : 582111337968

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK)

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Kamis tanggal 26 Juni 2025.

Semarang, 26 Juni 2025


PENGUJI

Penguji I : FITRI ZUHRIYAH
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19840517 200912 2 001

Penguji II : SRI PURWANTINI S.E S.Pd., M.M
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19661217 198703 2 002

Penguji III : MOH. ZAENALARIFIN, S.Si, M.M, M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19760309 2010121 002

Mengetahui,
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang


Dr. Ir. MAFRISAL, M.T., M.Mar.E.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19730205 199903 1 002

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : HIZKIA DESKA SAPUTRA

NIT : 582111337968

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK)

Skripsi dengan judul “**Analisis Penggunaan *Website Indonesia National Single Window (INSW)* dalam Proses Pengurusan *Clearance* Kapal MV Bulk Halmahera**”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung risiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 26 Juni 2025

Yang membuat pernyataan



HIZKIA DESKA SAPUTRA

NIT. 582111337968 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto :

1. Banyaklah rancangan di hati manusia, tetapi keputusan Tuhanlah yang terlaksana. (Amsal 19 : 21)
2. Mengucap syukurlah dalam segala hal, sebab itulah yang dikehendaki Allah di dalam Kristus Yesus bagi kamu. (1 Tesalonika 5 : 18)

Persembahan :

1. Kedua orang tua saya tercinta, Bapak Kusnadi dan Ibu Hety Mulyani yang senantiasa mendoakan, mendidik dan memberikan semangat dalam pengerjaan skripsi ini.
2. Almamaterku, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Seluruh teman-teman Angkatan LVIII dan TALK *Charlie* dan *Delta* yang selalu memberikan semangat dan membantu dalam pengerjaan skripsi.

PRAKATA

Shallom, segala puji dan syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan nikmat, Rahmat dan hidayah-Nya, sehingga peneliti mampu menyusun dan menyelesaikan penelitian skripsi yang berjudul **“Analisis Penggunaan *Website Indonesia National Single Window (INSW)* dalam Proses Pengurusan *Clearance* Kapal MV Bulk Halmahera”**.

Skripsi ini disusun guna memenuhi salah satu prasyarat memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) dalam bidang Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) Program Diploma IV (D.IV) di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam menyelesaikan penyusunan skripsi ini, peneliti banyak mendapatkan bimbingan, dukungan dan saran dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini peneliti ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Dr. Ir. Mafrisal, M.T., M.Mar.E., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Fajar Transelasi, S.Tr., M.A.P., selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Sri Purwantini S.E, S.Pd., M.M., selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Bapak Anicitus Agung Nugroho, S.Si. T.,M., selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penelitian.
5. Bapak/Ibu Dosen Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Seluruh Staf dan Pegawai PT Panca Global Energi.
7. Keluarga yang senantiasa memberikan doa, dukungan, dan semangat.

Demikian, semoga skripsi ini bermanfaat bagi pembaca.

Semarang, 26 Juni 2025

Peneliti



HIZKIA DESKA SAPUTRA
NIT. 582111337968



ABSTRAKSI

Saputra, Hizkia Deska 2025, 582111337968 K, “*Analisis Penggunaan Website Indonesia National Single Window (INSW) dalam Proses Pengurusan Clearance Kapal MV Bulk Halmahera*”, Program Studi Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Sri Purwantini S.E S.Pd., M.M. Pembimbing II: Anicitus Agung Nugroho, S.Si. T.,M.

Peningkatan efisiensi dalam manajemen pelabuhan, khususnya pada tahapan *clearance* kapal, menjadi elemen strategis dalam menunjang kemajuan sektor transportasi laut di Indonesia. Proses *clearance* kapal mencakup verifikasi administratif dan teknis untuk menjamin aspek keselamatan pelayaran, keabsahan dokumen, serta kepatuhan terhadap ketentuan maritim yang berlaku. Keterlambatan proses ini menyebabkan hambatan operasional, membengkaknya biaya logistik, serta terganggunya distribusi barang dan jasa. Untuk mengatasi tantangan tersebut, pemerintah menghadirkan inovasi teknologi melalui *Website Indonesia National Single Window (INSW)* guna mempercepat, menyederhanakan, dan mengintegrasikan proses perizinan kapal.

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji penerapan *website INSW* dalam pengurusan *clearance* kapal MV Bulk Halmahera oleh PT Panca Global Energi, dengan menyoroti hambatan yang dihadapi serta strategi peningkatan efektivitas penggunaannya. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif. Data dikumpulkan melalui observasi, wawancara, serta studi dokumentasi. Penelitian ini menggunakan model analisis data berupa Miles dan Huberman.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa penggunaan *website Indonesia National Single Window (INSW)* dalam pengurusan *clearance* kapal MV Bulk Halmahera milik PT Panca Global Energi dapat mempercepat proses pengurusan *clearance* dan pengelolaan dokumen kapal agar efisien dan efektif. Namun demikian, optimalisasi situs *website* masih terhambat oleh sejumlah masalah. Ini termasuk masalah teknis, masalah jaringan internet, dan kurangnya pemahaman SDM tentang prinsip dasar *website*. Selain itu, kelancaran proses *clearance* kapal dipengaruhi oleh kondisi infrastruktur pendukung seperti akses jalan dan kesiapan sarana prasarana. Untuk mengatasi masalah ini diperlukan peningkatan infrastruktur digital, pelatihan yang lebih baik bagi pengguna, perencanaan operasional yang lebih baik, dan pelatihan rutin tentang prosedur digital dan keuntungan pengurusan *clearance* kapal.

Kata kunci: *clearance*, pelabuhan, *website INSW*

ABSTRACT

Saputra, Hizkia Deska 2025, 582111337968 K, "Analysis of the Use of the Indonesia National Single Window (INSW) Website in the Process of Clearance Management of MV Bulk Halmahera Ships", Diploma IV Study Program, Semarang Shipping Science Polytechnic, Supervisor I: Sri Purwantini S.E S.Pd., M.M. Supervisor II: Anicitus Agung Nugroho, S.Si. T.,M.

Increasing efficiency in port management, especially at the ship clearance stage, is a strategic element in supporting the progress of the marine transportation sector in Indonesia. The ship clearance process includes administrative and technical verification to ensure aspects of shipping safety, document validity, and compliance with applicable maritime regulations. This delay in the process causes operational obstacles, swelling logistics costs, and disruption of the distribution of goods and services. To overcome these challenges, the government presents technological innovations through the Indonesia National Single Window (INSW) Website to accelerate, simplify, and integrate the ship licensing process.

This study aims to examine the application of the INSW website in the clearance of the MV Bulk Halmahera ship by PT Panca Global Energi, by highlighting the obstacles faced and strategies to increase the effectiveness of its use. The research method used in this study is a qualitative research method. Data were collected through observation, interviews, and documentation studies. This study uses a data analysis model in the form of Miles and Huberman.

The results of the study show that the use of the Indonesia National Single Window (INSW) website in the clearance management of the MV Bulk Halmahera ship owned by PT Panca Global Energi can accelerate the process of clearance management and ship document management to be efficient and effective. However, website optimization is still hampered by a number of problems. These include technical issues, internet network issues, and HR lack of understanding of the basic principles of websites. In addition, the smooth process of ship clearance is influenced by supporting infrastructure conditions such as road access and the readiness of infrastructure. Addressing this problem requires improved digital infrastructure, better training for users, better operational planning, and regular training on digital procedures and the advantages of ship clearance management.

Keywords: *clearance, port, INSW website*

DAFTAR ISI

SKRIPSI	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
ABSTRAKSI	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Fokus Penelitian	6
C. Rumusan Masalah	6
D. Tujuan Penelitian.....	7
E. Manfaat Penelitian	7
BAB II KAJIAN TEORI	8
A. Deskripsi Teori	8
B. Kerangka Pikir	27
BAB III METODE PENELITIAN	28
A. Metode Penelitian.....	28
B. Tempat Penelitian.....	31

C. Sampel Sumber Data Penelitian.....	32
D. Teknik Pengumpulan Data	34
E. Instrumen Penelitian.....	38
F. Teknik Analisis Data Kualitatif.....	40
G. Pengujian Keabsahan Data.....	43
BAB IV HASIL PENELITIAN.....	47
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	47
B. Deskripsi Data.....	51
1. Profil PT Panca Global Energi.....	51
C. Deskripsi Informan.....	56
D. Temuan.....	58
E. Pembahasan.....	69
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	77
A. Simpulan	77
B. Keterbatasan Penelitian.....	78
DAFTAR PUSTAKA.....	79
LAMPIRAN.....	82
RIWAYAT HIDUP.....	112

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Pedoman Observasi	39
Tabel 3.2 Pedoman Wawancara.....	39
Tabel 3.3 Pedoman Dokumentasi.....	40
Tabel 4.1 Penelitian Terdahulu.....	48
Tabel 4.2 Daftar Wawancara Narasumber.....	57



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Tampilan <i>INSW</i>	9
Gambar 2.2 Tampilan Dataset Kedatangan <i>INSW</i>	10
Gambar 2.3 Tampilan Dataset Keberangkatan <i>INSW</i>	10
Gambar 2.4 Surat Penunjukan Keagenan Kapal	16
Gambar 2.5 Tampilan Data Agen.....	17
Gambar 2.6 Tampilan Data Kapal.....	17
Gambar 2.7 Proses Pengurusan <i>Clearance In</i> kapal.....	20
Gambar 2.8 Tampilan Dataset Keberangkatan Kapal.....	22
Gambar 2.9 Tampilan Layanan Sinkakers Kapal.....	23
Gambar 2.10 Proses Pengurusan <i>Clearance Out</i> kapal.	24
Gambar 2.11 Kerangka Pikir.....	27
Gambar 4.1 Logo Prushanaan PT. Panca Global Energi.....	52
Gambar 4.2 Struktur Organisasi PT Panca Global Energi.....	54

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 : Wawancara Manager Operasional Jakarta.....	82
Lampiran 2: Wawancara Manager Operasional cab. Banten	85
Lampiran 3: Wawancara Agen Operasional cab. Banten	88
Lampiran 4 : <i>Manifest Last Port</i>	91
Lampiran 5 : Permohonan <i>Clearance In</i> di Ksop Kelas I Banten.....	92
Lampiran 6 : <i>Bill Of Lading Last Port</i>	93
Lampiran 7 : Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK).....	94
Lampiran 8 : <i>Master Sailing Declaration</i>	96
Lampiran 9 : <i>Last Port Clearance</i>	98
Lampiran 10 : <i>Port Health Quarantine Clearance (PHQC)</i>	99
Lampiran 11 : Surat Persetujuan Berlayar (SPB) <i>Next Port</i>	100
Lampiran 12 : Form Pengajuan Keberangkatan Kapal (<i>Clearance Out</i>).....	101
Lampiran 13: <i>Manifest Nihil Cargo</i>	102
Lampiran 14 : Pengambilan Dokumen Kapal.....	102
Lampiran 15 : Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Agen	103
Lampiran 16 : Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Nahkoda	103
Lampiran 17 : Pengesahan Awak (<i>crew</i>) Kapal	104
Lampiran 18 : Jumlah dan Pengesahan <i>Crew</i> Kapal.....	105
Lampiran 19 : Billing Pembayaran PNBP <i>Vessel Traffic Services</i>	107
Lampiran 20 : Billing Pembayaran PNBP Rambu.....	108
Lampiran 21 : Billing Pembayaran PNBP Labuh	109
Lampiran 22 : Bukti Wawancara.....	110
Lampiran 23 : Tampilan <i>INSW</i>	111
Lampiran 24 : Tampilan Dataset Keberangkatan <i>INSW</i>	111
Lampiran 25 : Tampilan Dataset Kedatangan <i>INSW</i>	111
Lampiran 26 : Tampilan <i>Website INSW</i> Mengalami <i>Maintenance</i>	112
Lampiran 27 : Sosialisasi Penggunaan <i>Website INSW</i>	112
Lampiran 1 : Hasil Observasi Peneliti.....	114

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Perkembangan industri transportasi laut di Indonesia, terutama di sektor pelabuhan dan pengelolaan kapal, semakin mengalami perkembangan yang signifikan. Salah satu elemen krusial dalam manajemen transportasi laut adalah proses clearance kapal, yang mencakup pengaturan seluruh perizinan serta dokumen pendukung yang diperlukan agar kapal dapat sandar atau berlayar dari pelabuhan dengan mematuhi ketentuan hukum dan menjamin aspek keselamatan. *Clearance* merupakan proses pengadaan yang memastikan kedatangan dan keberangkatan kapal dengan lancar sesuai prosedur, agar kapal dapat meninggalkan pelabuhan dengan selamat (Bellin Fattah et al. 2022).

Clearance kapal memiliki peranan yang krusial dalam memastikan keselamatan pelayaran, proses *clearance* yang ketat, termasuk pemeriksaan kondisi kapal, sertifikat keselamatan, serta pemeriksaan terhadap sistem navigasi, bertujuan untuk memastikan bahwa kapal yang berlayar memenuhi standar keselamatan yang tinggi, *clearance* kapal dilakukan untuk memastikan legalitas kapal. Setiap tahap kapal melakukan *clearance* mencakup pengurusan dokumen kapal, muatan kapal, serta kepentingan penumpang, awak kapal dan memastikan bahwa kapal memenuhi semua persyaratan keselamatan, keamanan, dan peraturan maritim yang berlaku.

Dengan melihat banyaknya volume peningkatan layanan kapal setiap tahunnya menuntut efisiensi dan kecepatan dalam proses *clearance* di pelabuhan (Wirayuda, Satriyo, dan Janoko, 2022).

Pentingnya pengurusan *clearance* kapal dalam transportasi laut yang melibatkan pemeriksaan administratif dan teknis untuk memastikan kapal memenuhi semua regulasi keselamatan, kesehatan dan lingkungan yang berlaku. Proses ini mencakup pemeriksaan dokumen kapal seperti Surat Persetujuan Berlayar (SPB), Sertifikat keselamatan kapal, dan dokumen lainnya yang berkaitan dengan kapal, muatan dan awak kapal yang harus disahkan oleh berbagai instansi terkait, seperti Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), Bea Cukai, Imigrasi, dan Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP). Selain memastikan kapal layak beroperasi, *clearance* juga bertujuan untuk mencegah penyebaran penyakit dan hama, menjaga keselamatan pelayaran, serta melindungi lingkungan dari polusi yang dapat ditimbulkan kapal.

Proses pengurusan *clearance* yang terorganisir dengan baik dapat secara langsung meningkatkan efisiensi rantai pasokan global. *Clearance* yang terlambat atau buruk dapat menyebabkan kapal terhambat dan memakan banyak waktu selama di pelabuhan, yang pada akhirnya akan menyebabkan penundaan dan menambah biaya operasional. Oleh karena itu, pengurusan *clearance* kapal yang lebih cepat dan terintegrasi akan menguntungkan bagi perusahaan pelayaran, karena mempercepat waktu transit dan mengurangi biaya yang akan ditimbulkan. Sebagai upaya

meningkatkan kualitas dan menjamin penyediaan pelayanan publik sesuai dengan kebutuhan masyarakat, pemerintah perlu memiliki suatu ide atau gagasan baru dalam memberikan pelayanan (Suryadevi dan Fanida, 2020).

Dewasa ini penggunaan teknologi merupakan suatu kebutuhan sekaligus tuntutan, saat ini pengembangan teknologi terus dilakukan oleh pemerintah Indonesia untuk meningkatkan pelayanan di pelabuhan guna menunjang setiap kegiatan oleh pengguna jasa. Teknologi ini membantu pelabuhan dan kapal untuk berkomunikasi secara *real time* dan membuat keputusan yang lebih cepat berdasarkan data yang terintegrasi. Penggunaan teknologi yang mengintegrasikan berbagai elemen seperti pemeriksaan bea cukai, karantina, dan KSOP akan mempercepat proses *clearance* kapal. Teknologi bukan hanya meningkatkan kecepatan, tetapi juga mengurangi potensi kesalahan manusia dalam pengelolaan data dan dokumen kapal. Kemajuan teknologi telah membuka ruang bagi Indonesia untuk merevitalisasi jaringan maritim, mengintensifkan moda angkutan laut, serta mengasah kelacaran tata kelola pelabuhan, yang sinergis menggerakkan akselerasi pertumbuhan ekonomi bangsa (Aris Sarjito, 2023). Oleh karena itu, untuk mengelola proses pengurusan *clearance* kapal, pelabuhan harus menggunakan sistem yang canggih dan terintegrasi.

Website Indonesia National Single Window (INSW) merupakan salah satu solusi yang efektif untuk mengatasi permasalahan yang ada saat ini. *Indonesia National Single Window (INSW)* bertujuan untuk menyederhanakan dan mempercepat proses pengurusan *clearance* kapal

dengan menyediakan *Website* untuk penyampaian dan pengurusan dokumen kapal. Melalui sinergi ini, diharapkan mekanisme *clearance* dapat terealisasi secara lebih efisien, memperkuat keterbukaan informasi, serta memperkuat perlindungan data (Panggabean, Mardiana, dan Adam, 2023).

Website INSW juga menjamin keamanan dari data informan dan dapat memadukan alur dan proses informasi antar sistem internal secara otomatis yang meliputi, sistem kepabean dan perizinan kepelabuhanan, olah gerak kapal, proses kapal sandar yang terkait dengan proses pengurusan *clearance* kapal. Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2008, pengertian *Indonesia National Single Window (INSW)* yaitu sistem nasional Indonesia yang memungkinkan untuk pengajuan data dan informasi secara tunggal (*single submission of data and information*), pemrosesan data dan informasi secara tunggal dan sinkron (*single and synchronous processing of data and information*), dan pembuatan keputusan secara tunggal untuk pemberian izin kepabeanan dan pengeluaran barang (*single decision making for customs clearance and release of cargoes*).

Website Indonesia National Single Window (INSW) sudah terintegrasi dengan instansi terkait sehingga memudahkan Agen/pengguna jasa untuk mengurus dokumen kapal yang datang dari luar negeri maupun dalam negeri. Untuk pengurusan dokumen *clearance* kapal, Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas 1 Banten telah menerapkan *Indonesia National Single Window (INSW)* yang sudah terintegrasi dengan sistem inaportnet untuk kegiatan perizinan dan

pengurusan *clearance* kapal, sebelum kapal masuk ke pelabuhan agen harus menginput data Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) yang ada di *Indonesia National Single Window (INSW)* dan melaporkan kedatangan kapal di Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP) hingga kapal selesai melakukan kegiatan. Hal tersebut wajib dilakukan oleh agen setiap kapal yang akan tiba dan melakukan kegiatan pelabuhan. Penggunaan *website Indonesia National Single Window (INSW)* tidak selalu berjalan lancar. Beberapa kendala sering dihadapi oleh agen atau pengguna jasa lainnya, seperti masalah teknis, kesulitan dalam navigasi sistem, gangguan server dan akses yang kurang stabil.

Kapal MV Bulk Halmahera merupakan contoh konkrit bagaimana penerapan penggunaan *website Indonesia National Single Window (INSW)* dalam mengurus semua kegiatan di pelabuhan. Berdasarkan pengamatan awal peneliti dalam proses pengurusan *clearance* yang dilakukan di PT Panca Global Energi pada bulan Juni 2024 masih terdapat kekurangan yang dialami pengguna jasa/agen, beberapa di antaranya adalah tidak sesuainya data fisik dan data digital yang terdapat di *website*, kurang terintegrasinya sistem birokrasi untuk pengurusan *clearance* dan sumber daya manusia yang kurang memahami dan terampil dalam menggunakan *website INSW*.

Penggunaan *Website INSW (Indonesia National Single Window)* diharapkan meningkatkan kelancaran proses pengurusan *clearance* kapal, menjadikan sumber daya manusia lebih terampil dan proses pengurusan

clearance tidak memakan banyak waktu, sehingga dapat meningkatkan operasional perusahaan.

Berdasarkan permasalahan dan temuan di atas, maka peneliti tertarik mengambil judul “**Analisis Penggunaan *Website Indonesia National Single Window (INSW)* dalam proses Pengurusan *Clearance* Kapal MV. Bulk Halmahera**”.

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian berfungsi sebagai panduan dalam menentukan data yang relevan dengan permasalahan yang dikaji. Fokus tersebut perlu selaras dengan permasalahan dan tujuan penelitian. Dalam hal ini, fokus penelitian diarahkan pada kendala serta upaya dalam penerapan penggunaan *website Indonesia National Single Window (INSW)* dalam proses pengurusan *clearance* kapal MV Bulk Halmahera.

C. Rumusan Masalah

Dalam penulisan skripsi ini, peneliti merumuskan masalah yang akan dibahas sebagai berikut :

1. Apa kendala penggunaan *website Indonesia National Single Window (INSW)* dalam proses pengurusan *clearance* kapal MV Bulk Halmahera?
2. Apa upaya peningkatan penggunaan *website Indonesia National Single Window (INSW)* dalam proses pengurusan *clearance* kapal MV Bulk Halmahera?

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah peneliti uraikan, penelitian ini memiliki tujuan penelitian di antaranya :

1. Untuk mengetahui kendala penggunaan *website Indonesia National Single Window (INSW)* dalam proses pengurusan *clearance* kapal MV Bulk Halmahera.
2. Untuk mengetahui upaya meningkatkan proses pengurusan *clearance* kapal MV Bulk Halmahera dengan *website Indonesia National Single Window (INSW)*.

E. Manfaat Penelitian

Penelitian ini dapat memberikan manfaat sebagai berikut :

1. Manfaat Teoritis

Sebagai kontribusi atau masukan yang bermanfaat dalam peningkatan ilmu pengetahuan yang berhubungan dengan implementasi *website Indonesia National Single Window (INSW)*.

2. Manfaat Praktis

Sebagai bahan pengambilan keputusan bagi pihak perusahaan dalam pengembangan dan penggunaan *website Indonesia National Single Window (INSW)*.

BAB II

KAJIAN TEORI

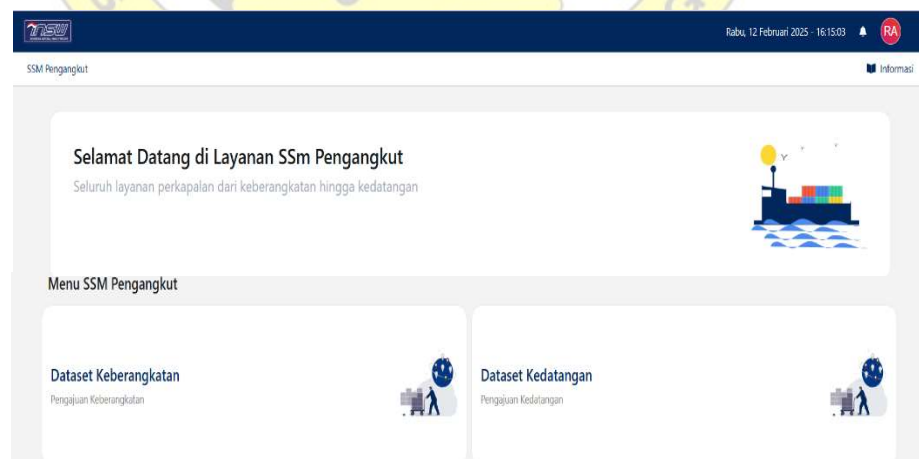
A. Deskripsi Teori

1. *Website Indonesia National Single Window (INSW)*

Website Indonesia National Single Window merupakan sistem yang berbasis internet dan terintegrasi secara nasional serta berkaitan dengan proses pengurusan dokumen kepabean (Aji, Hariyanti, dan Transelasi, 2024). *Website Indonesia National Single Window (INSW)* dirancang untuk mempermudah proses administrasi perdagangan internasional, termasuk di dalamnya *clearance* kapal. Tujuan utama dari penggunaan *website Indonesia National Single Window (INSW)* dalam proses *clearance* kapal adalah untuk mengurangi waktu dan biaya yang diperlukan dalam kegiatan ini, serta meningkatkan transparansi dan akurasi dalam pengolahan dokumen kepabeanan.

Dengan pengolahan dokumen secara elektronik, waktu yang dibutuhkan untuk memverifikasi dan mengeluarkan izin dapat dikurangi secara signifikan. Hal ini mengarah pada percepatan perputaran kapal di pelabuhan, sehingga dapat meningkatkan efisiensi secara keseluruhan. Penggunaan *website Indonesia National Single Window (INSW)* dalam proses *clearance* kapal di Indonesia sangat penting untuk meningkatkan efisiensi, transparansi, dan kepatuhan dalam perdagangan internasional. *Website Indonesia National Single Window (INSW)* tidak hanya

mempermudah pengajuan dokumen, tetapi juga mempercepat proses *clearance* kapal di pelabuhan, mengurangi biaya, dan meningkatkan akurasi data. Meskipun terdapat tantangan dalam penerapannya, seperti keterbatasan infrastruktur dan pemahaman pengguna. Sebagai langkah untuk meningkatkan efisiensi, *website Indonesia National Single Window (INSW)* diperkenalkan untuk mempermudah proses administrasi yang terlibat dalam perdagangan internasional, termasuk proses *clearance* kapal. *Website Indonesia National Single Window (INSW)* menyediakan platform elektronik yang mengintegrasikan semua prosedur dan otoritas yang terlibat dalam proses *clearance* kapal, sehingga mempermudah komunikasi dan mempercepat proses *clearance* di pelabuhan. Pada gambar 2.1, 2.2, dan 2.3 di bawah ini merupakan tampilan dari *website Indonesia National Single Window (INSW)* yang berisikan tampilan *website*, dataset kedatangan (*clearance in*) dan keberangkatan (*clearance out*) kapal.



Gambar 2.1 Tampilan *INSW*

Sumber : dokumen perusahaan (2024)

Nomor Layanan	Nama Kapal	Organisasi	Tanggal Registrasi	Aksi
101018F6A5554	SEGARA 61	PT PANCA GLOBAL ENERGI	11/06/2024 18:59:21	
101018F6A5541	SEREA 55	PT PANCA GLOBAL ENERGI	11/06/2024 18:17:33	
101018F68C236	ALPINE MARINE - 25	PT PANCA GLOBAL ENERGI	01/06/2024 22:57:05	
101018F5D00F9	BULK HALMAHERA	PT PANCA GLOBAL ENERGI	29/05/2024 12:15:35	

Gambar 2.2 Tampilan Dataset Kedatangan *INSW*

Sumber : dokumen perusahaan (2024)

Nomor Layanan	Nama Kapal	Organisasi	Tanggal Registrasi	Aksi
102018F6D3A4EF	BINA MARINE 25	PT PANCA GLOBAL ENERGI	30/06/2024 18:04:44	
102018F6D3A4E4	TITAN 28	PT PANCA GLOBAL ENERGI	30/06/2024 17:20:48	
102018F6D3A4E1	ALPINE MARINE 21	PT PANCA GLOBAL ENERGI	30/06/2024 17:10:49	
102018F6988D8	BULK HALMAHERA	PT PANCA GLOBAL ENERGI	07/06/2024 18:00:03	

Gambar 2.3 Tampilan Dataset Keberangkatan *INSW*

Sumber : dokumen perusahaan (2024)

2. Pengertian Proses *Clearance*

Clearance merupakan rangkaian proses penyelenggaraan layanan kepelabuhanan yang bertujuan memastikan kelancaran kedatangan dan keberangkatan kapal sesuai prosedur agar kapal dapat meninggalkan pelabuhan dan tiba dengan aman di pelabuhan tujuan (Bellin Fattah et al, 2022). Proses pengurusan *clearance* kapal merupakan serangkaian prosedur yang harus dilalui oleh kapal yang masuk atau keluar dari pelabuhan. Proses ini melibatkan sejumlah instansi pemerintah dan pihak terkait, antara lain Bea Cukai,

Kementerian Perhubungan, Otoritas Pelabuhan, serta pihak pelayaran. Beberapa aktivitas dan prosedur *clearance* pengurusan dokumen di PT Panca Global Energi di antaranya terdapat prosedur *clearance in* dan *clearance out*.

Istilah – istilah dalam proses pengurusan *clearance* dalam *Indonesia National Single Window (INSW)*.

- a. SPM : Surat Persetujuan Masuk adalah dokumen yang dikeluarkan oleh pihak berwenang, seperti Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan atau instansi terkait lainnya, yang memberikan izin kepada sebuah kapal untuk masuk atau berlabuh di pelabuhan tertentu di Indonesia. Dokumen ini penting dalam proses *clearance* kapal, baik untuk kapal yang melakukan kegiatan ekspor, impor, maupun transit.
- b. PKK : Pemberitahuan Kedatangan Kapal adalah prosedur penting dalam rangka pemberitahuan kedatangan kapal di pelabuhan, yang mencakup informasi mengenai kapal, muatan, serta rencana kedatangan kapal. Proses ini memastikan bahwa kapal dapat melakukan proses *clearance* dengan lancar dan sesuai dengan peraturan yang berlaku.
- c. PBM : Perusahaan Bongkar Muat adalah entitas yang penting dalam operasional pelabuhan, karena bertanggung jawab atas kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal. Selain itu, memiliki peran

dalam penyimpanan sementara barang, pengorganisasian muatan, dan pengangkutan barang ke tujuan akhir.

- d. AP : Agen Pelayaran adalah perwakilan dari perusahaan pelayaran yang mengurus berbagai urusan administratif, operasional, dan logistik kapal yang berlabuh di pelabuhan. Agen memainkan peran penting dalam memastikan kelancaran proses kedatangan dan keberangkatan kapal, serta pengelolaan barang yang dibawa kapal, dengan berkoordinasi dengan instansi pelabuhan dan pihak terkait lainnya.
- e. RPK-RO : Rencana Penambatan Kapal dan Rencana Operasi adalah suatu dokumen untuk memperoleh penetapan yang berisi data lokasi tambat kapal dan bongkar muat barang atas usulan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) kepada penyelenggara pelabuhan.
- f. RKBM : Rencana Kegiatan Bongkar Muat merupakan dokumen yang berisi rincian tentang prosedur, tahapan, serta langkah-langkah yang akan dilakukan dalam proses bongkar muat barang dari kapal ke pelabuhan atau sebaliknya, agar kegiatan bongkar muat berjalan secara efisien, aman, dan sesuai dengan peraturan yang berlaku.
- g. PPKB : Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang merujuk pada proses atau prosedur yang dilakukan oleh pihak yang membutuhkan layanan pelabuhan untuk mengatur kedatangan dan pemrosesan kapal serta barang yang akan dibongkar atau dimuat. Ini adalah permintaan resmi dari pemilik kapal, agen kapal, atau pihak terkait

untuk mendapatkan layanan dari pelabuhan atau terminal, seperti bongkar muat, pemindahan barang, penyimpanan, dan berbagai fasilitas lain.

- h. LKK : Laporan Keberangkatan Kapal adalah dokumen resmi yang disiapkan oleh pihak terkait, seperti agen kapal atau otoritas pelabuhan, untuk mencatat dan menginformasikan mengenai keberangkatan sebuah kapal dari pelabuhan atau terminal tertentu. Laporan ini berfungsi sebagai bukti bahwa kapal telah meninggalkan pelabuhan dan telah memulai pelayaran ke tujuan yang telah ditentukan.
- i. SPK : Surat Perintah Kerja merupakan surat perintah yang berisi kegiatan pandu dan tunda serta tambat kapal yang dikeluarkan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP).
- j. SPOG : Surat Persetujuan Olah Gerak yang dikeluarkan oleh syahbandar menunjukkan bahwa kapal telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran secara teknis administrasi untuk melakukan pergerakan di pelabuhan.
- k. PPK : Penetapan Penyandaran Kapal adalah surat yang dikeluarkan oleh syahbandar yang menunjukkan lokasi kapal dan tempat barang dibongkar.
- l. LKKK/LK3 : Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal adalah laporan yang diberikan oleh agen atau perusahaan pelayaran kepada penyelenggara pelabuhan tentang hasil kegiatan kapal.

Laporan ini mencakup tanggal tiba dan keberangkatan kapal, pelabuhan asal dan tujuan, volume muatan yang dibongkar atau dimuat.

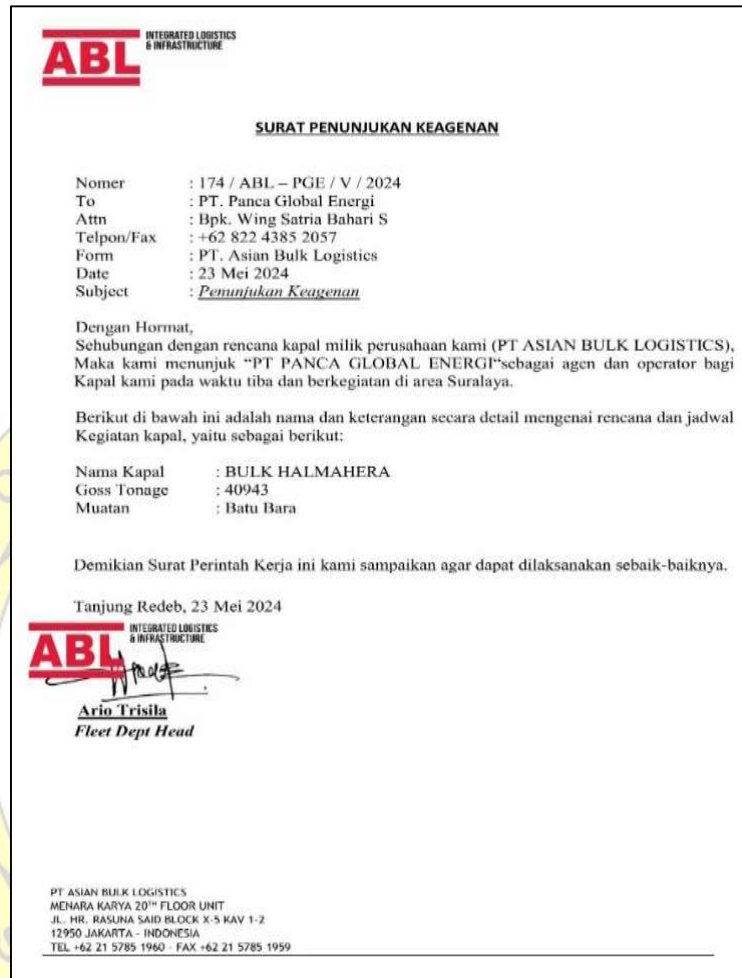
- m. SPB : Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan oleh syahbandar menunjukkan bahwa kapal telah memenuhi persyaratan administratif dan memenuhi syarat kelaiklautan untuk berlayar meninggalkan pelabuhan.
- n. SI : *Shipping Instruction* merupakan surat perintah pengiriman yang berisi tentang jenis muatan, jumlah muatan serta penanganan muatan yang dikeluarkan oleh eksportir atau pengirim barang kepada perusahaan pengangkutan.
- o. Warta Kapal : Laporan ini disampaikan secara elektronik melalui *website Indonesia National Single Window (INSW)* yang memuat informasi tentang kondisi umum kapal dan muatan sebelum kapal masuk pelabuhan (PKK dan SPM) serta sebelum kapal meninggalkan pelabuhan (LK3, LKK, dan SPB). Laporan ini diberikan agen kepada kantor syahbandar.
- p. LOA : *Letter of Appoinment* merupakan surat penunjukan keagenan atau surat pengurusan kegiatan untuk mengurus kegiatan kapal yang akan sandar atau berlabuh di suatu pelabuhan dari perusahaan angkutan laut kepada perusahaan keagenan.

3. *Clearance In*

Clearance In merupakan kegiatan masuknya kapal ke dalam pelabuhan tambat untuk melakukan kegiatan bongkar muat. Prosedur *clearance in* merupakan proses pengurusan izin kapal yang akan memasuki pelabuhan, yang dikoordinasikan dengan instansi terkait (Widyanto et al, 2023). Proses pengurusan *clearance in* merupakan langkah permohonan izin kapal kepada otoritas pelabuhan sebelum kapal tiba di pelabuhan tujuan agar memperoleh izin untuk melakukan kegiatan bongkar muat. Dalam pelaksanaannya, agen bertanggung jawab menyampaikan laporan kedatangan kapal kepada Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan di wilayah kerja yang akan dimasuki kapal, serta memberikan informasi kepada instansi terkait lainnya seperti Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP) setempat.

Penelitian ini secara khusus membahas proses pengurusan *clearance in* kapal di PT Panca Global Energi cabang Banten, yang dilakukan di Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten. Penelitian ini secara khusus membahas proses pengurusan *clearance in* kapal di PT Panca Global Energi cabang Banten, yang dilakukan di Kantor Syahbandar Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten. Surat penunjukan ini memberikan kuasa kepada perusahaan agen untuk mewakili pemilik kapal dalam urusan administrasi dan operasional, termasuk pengurusan dokumen, koordinasi dengan pelabuhan dan

instansi terkait, serta pemenuhan kewajiban hukum selama kapal berada di pelabuhan singgah.



ABL INTEGRATED LOGISTICS & INFRASTRUCTURE

SURAT PENUNJUKAN KEAGENAN

Nomer : 174 / ABL – PGE / V / 2024
 To : PT. Panca Global Energi
 Attn : Bpk. Wing Satria Bahari S
 Telpon/Fax : +62 822 4385 2057
 Form : PT. Asian Bulk Logistics
 Date : 23 Mei 2024
 Subject : Penunjukan Keagenan


Dengan Hormat,
 Sehubungan dengan rencana kapal milik perusahaan kami (PT ASIAN BULK LOGISTICS), Maka kami menunjuk "PT PANCA GLOBAL ENERGI" sebagai agen dan operator bagi Kapal kami pada waktu tiba dan berkegiatan di area Suralaya.

Berikut di bawah ini adalah nama dan keterangan secara detail mengenai rencana dan jadwal Kegiatan kapal, yaitu sebagai berikut:

Nama Kapal : BULK HALMAHERA
 Goss Tonage : 40943
 Muatan : Batu Bara

Demikian Surat Perintah Kerja ini kami sampaikan agar dapat dilaksanakan sebaik-baiknya.

Tanjung Redeb, 23 Mei 2024

ABL INTEGRATED LOGISTICS & INFRASTRUCTURE

Ario Trisila
 Fleet Dept Head

PT ASIAN BULK LOGISTICS
 MENARA KARYA 20th FLOOR UNIT
 JL. HR. RASUNA SAID BLOK X-5 KAV 1-2
 12950 JAKARTA – INDONESIA
 TEL +62 21 5785 1960 FAX +62 21 5785 1959

Gambar 2.4 Surat Penunjukan Keagenan Kapal

Sumber : Dokumen Perusahaan (2024)

Selain itu, agen juga akan menerima *Shipping Instruction (SI)* dari pihak pemilik atau pengirim barang, yang memuat rincian muatan dan akan digunakan sebagai referensi dalam pengurusan dokumen kapal.

Langkah awal dalam proses *clearance in*, mengambil dokumen kapal (*on board*). Selanjutnya menginput data pada website *Indonesia National Single Window (INSW)*, yang mencakup data agen, data kapal, data

pemilik kapal, data muatan, serta data kru kapal. Setelah seluruh data diisi dan dikirimkan, agen akan menunggu verifikasi Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) dan Surat Persetujuan Masuk (SPM) oleh penyelenggara pelabuhan.

DATA OPERATOR		DATA AGEN PERUSAHAAN PELAYARAN	
Name	PT. ASIAN BULK LOGISTICS	Name	PT PANCA GLOBAL ENERGI
PIC	Ika Heru Beth Ari	PIC	LUCKY ANDITYA HENDRAWAN
SIUPAL Operator	B X-506/AL001	SIUPAL Pemilik	AL310/172/DA-2018
Alamat	Gd. Menara Karya Lt.20 Unit D, Jl. HR. Rasuna Said Blok X-5 Kav.1-2, Kel. Kuningan Timur Kec. Setiabudi, Jakarta Selatan	Alamat	PERUM GRAND PESONA CLUSTER GRAND PERMATA BLOK K15 NO.01 KEL. MANGKUNEGARA KEC. BOJONEGARA KAB. SERANG PROV. BANTEN
		Dokumen Keagenan (Dalam / Luar Negeri)	File belum ditambahkan Unduh

DATA PERUSAHAAN		
Nama Perusahaan	Tipe Perusahaan	Keterangan
PT. RUSAMAS SURALAYA (PBM)	Perusahaan Bongkar Muat	Bongkar

Gambar 2.5 Tampilan Data Agen

Sumber : Dokumen Perusahaan (2024)

Identitas Kapal		Spesifikasi Kapal	
Tanda Daftar Kapal	AL520/1498/1402/DK/2024	Gross Tonnage	40943
Nama Kapal	BULK HALMAHERA	Deadweight Tonnage	81886
Bendera	ID	Tahun Pembuatan	2004
SIUPAL Pemilik	B X-506/AL001	Tenaga Pendorong	-
Tipe Kapal	1.1.1	Length Overall	224.94
Jenis Kapal	1.1.1 - BULK CARRIER / CURAH	Lebar Kapal	-
Domisili Keagenan	-	Draft Belakang	15.1
Call Sign	YDHV3	Draft Max	19.50
IMO	-	Draft Depan	15.1
No. MMSI	0000	Ketinggian Udara	0

Gambar 2.6 Tampilan Data Kapal

Sumber : Dokumen Perusahaan (2024)

Selanjutnya, agen mengisi data dan mengajukan kedatangan kapal melalui sistem SI KSOP Kelas I Banten, lalu menunggu verifikasi dari Badan Usaha Pelabuhan (BUP) terkait dokumen Rencana Penambatan Kapal dan Rencana Operasi (RPK-RO).

Setelah itu, agen berkoordinasi dengan pihak kepanduan untuk penerbitan Surat Perintah Kerja (SPK) Pandu oleh BUP dan Surat Persetujuan Olah Gerak (SPOG) oleh Syahbandar. Setelah jadwal penyandaran ditentukan, agen melaporkan kedatangan kapal kepada KKP untuk pemeriksaan kapal dan kru, serta *penerbitan Port Health Quarantine Clearance (PHQC)* dengan melampirkan buku kesehatan kapal, *crew list*, dan bukti pembayaran. Setelah kapal sandar, agen mengambil dokumen dari atas kapal seperti sertifikat kapal, buku pelaut, sertifikat P3K, dan *Ship Sanitation Control Exemption Certificate (SSCEC)*, serta melanjutkan proses administrasi dengan menyerahkan dokumen tersebut ke Kantor Syahbandar. Pada tahap ini, agen juga wajib mengunggah dokumen melalui sinkakers pada *website INSW*, termasuk sertifikat *SSCEC* dan dokumen dari pelabuhan terakhir (*last port*). Setelah pembayaran dikonfirmasi, agen akan memperoleh memorandum dari KSOP sebagai tanda bahwa *clearance in* telah berhasil diproses. Dalam proses ini, agen juga harus menyiapkan dokumen pendukung lainnya, yaitu:

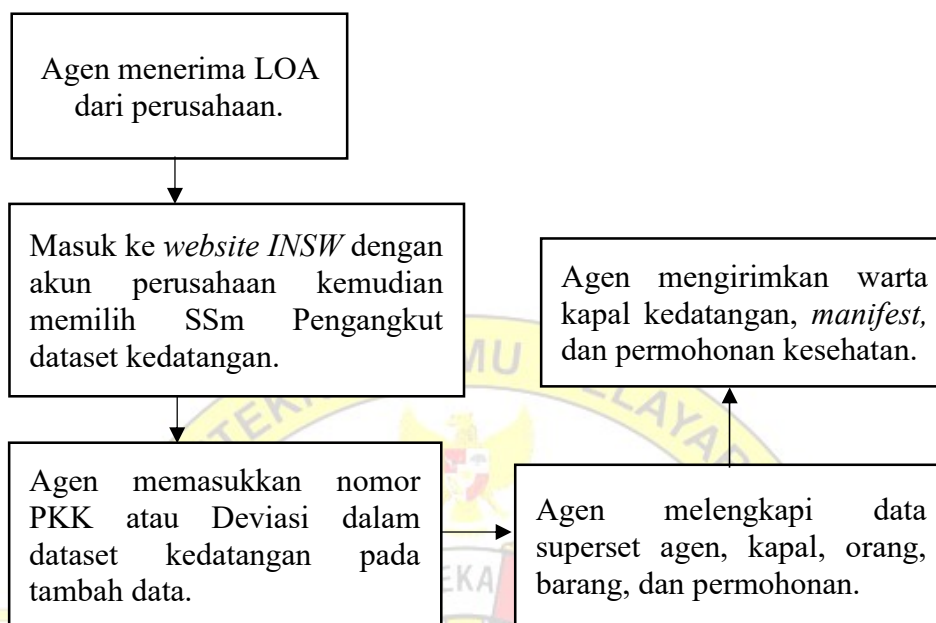
- a. Surat Laut (asli),
- b. Fotokopi Surat Ukur,
- c. Fotokopi sertifikat Safety Radio, Konstruksi, dan Perlengkapan,

- d. Fotokopi sertifikat Garis Muat (*Load Line*), Mesin (*Machinery*), dan Lambung (*Hull*),
- e. *Manifest* dari pelabuhan terakhir,
- f. Surat permohonan *clearance in* dari perusahaan keagenan,
- g. Semua sertifikat asli kapal,
- h. Memorandum dari website SI KSOP Banten.

Keseluruhan proses ini bertujuan untuk memastikan bahwa kapal memenuhi semua persyaratan keselamatan dan administrasi sesuai peraturan yang berlaku. Setelah dokumen diverifikasi oleh petugas, agen akan menerima dokumen resmi yang menyatakan bahwa *clearance in* telah diselesaikan dan kapal mendapat izin untuk melakukan kegiatan operasional di wilayah pelabuhan.

Website Indonesia National Single Window (INSW) yang telah terintegrasi dengan Inaportnet mempermudah proses pengisian dan pertukaran data, karena cukup dilakukan satu kali penginputan dan informasi tersebut langsung terkoneksi dengan instansi terkait. Integrasi ini mempercepat dan menyederhanakan prosedur *clearance in*, sekaligus menjamin ketertiban administratif dalam pengelolaan kedatangan kapal di pelabuhan. Gambar 2.7 di bawah merupakan urutan agen saat akan melakukan pemberitahuan kedatangan kapal (*clearance in*) di kantor syahbandar. Sebelum kapal tiba, pihak agen menerima surat penunjukan atau *Letter of Appointment (LOA)* dari kantor pusat yang

menunjuk agen untuk mengurus kapal yang akan masuk ke wilayah operasi keagenan.



Gambar 2.7 Proses pengurusan *clearance in* kapal.

Sumber : Dokumen Perusahaan (2024)

4. *Clearance Out*

Clearance out kapal merupakan tahapan verifikasi akhir terhadap kapal yang akan meninggalkan pelabuhan, untuk memastikan bahwa kapal tersebut telah memenuhi seluruh persyaratan keselamatan, keamanan, serta kewajiban administratif dan teknis lainnya yang berlaku (Nugraha dan Alwin, 2022) Proses ini mencakup pemeriksaan menyeluruh oleh pihak berwenang terhadap dokumen-dokumen seperti surat izin pelayaran, manifest muatan, serta dokumen kesehatan dan imigrasi, yang harus diserahkan secara lengkap sebelum kapal diperkenankan meninggalkan pelabuhan.

Prosedur *clearance out* melibatkan koordinasi antarinstansi, seperti otoritas pelabuhan, bea cukai, karantina kesehatan pelabuhan (KKP), dan imigrasi. Setiap negara memiliki peraturan dan kebijakan masing-masing yang mengatur proses ini. Tujuan utamanya adalah menjamin bahwa kapal telah siap berlayar sesuai standar keselamatan yang ditentukan, serta untuk mencegah pelanggaran hukum dan potensi kerugian selama pelayaran. Sesuai ketentuan, agen wajib mengajukan permohonan keberangkatan kapal maksimal empat jam sebelum kapal keluar pelabuhan, dengan melengkapi berbagai dokumen seperti manifest muatan, data awak kapal, buku kesehatan kapal, serta billing pandu, labuh, dan rambu. Setelah persyaratan terpenuhi, pihak Syahbandar akan menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB), yang merupakan dokumen negara sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun 2014, dan berlaku hanya selama 1 x 24 jam sejak diterbitkan.

Saat ini, pengajuan permohonan *clearance out* dilakukan secara daring melalui *website Indonesia National Single Window (INSW)*. Agen kapal mengisi Laporan Kegiatan Keberangkatan Kapal (LKKK) secara digital, yang mencakup data *manifest* muatan, dokumen kapal, pandu keluar, serta *crew list*. Data ini diverifikasi oleh penyelenggara pelabuhan dan jika disetujui, akan diterbitkan billing administrasi yang harus dilunasi agen. Selanjutnya, verifikasi LK3 oleh pihak Syahbandar akan dilakukan untuk mendapatkan SPB.

SSM Pengalut / Dataset Keberangkatan / Supersit

Rabu, 19 Maret 2025 - 11:03:45

Nomor Pengajuan SSM Pengalut: 102018F698DB

Agan Kapal Barang Orang Pemohonan

Informasi Pengajuan

Nomor PKK: PKK.DNIDBTN.2405.001033

Jenis Trayek: TRAFPER Nomor RPK / PKKA / PPKN / Tanda Pendaftaran Kapal: AL103/2000/28399/943414/24

Lintasan:

Tanjung Reseb, Muara Berau, Muara Pantai, Tarakan, Bojonegara, Merak, Surabaya/Tetusus Pt. Pin (Penseor), Satu/Sel Darau, Bunai, Kentap, Asam-Asam, Cilegon, Paton, Gerak, Bahodopi, Lamongan, Sangatta, Samarinda, Muara Berau, Tobono, Kotabaru, Satu/Lin, Banten, Tanjung Priok, Keleris, Betam/Satu Amgar, Betam/Sekupang, Balikpapan, Teluk Adang dan Tanah Grogot, Teluk Adang/Adang Bay, Celukan Bawang, Jepara, Tanjung Jafo/Tetusus Pt. Pin (Penseor), Weda, Morowali, Tanjung Perak

Gambar 2.8 Tampilan Dataset Keberangkatan Kapal

Sumber : Dokumen Perusahaan (2024)

Dalam *website INSW*, agen memilih nomor PKK yang sesuai dan memastikan pelabuhan tujuan tercantum dalam RPK. Jika belum tercantum, agen mengkoordinasikan pembaruan tujuan pelabuhan kepada kepala cabang untuk diteruskan ke pemilik kapal. Setelah informasi pelayaran lengkap, agen mengajukan *Port Health Quarantine Certificate (PHQC)* ke KKP melalui layanan *sinkakers* di sistem INSW. Proses ini meliputi unggah dokumen seperti SSCEC, P3K kapal, dan *crew list*. Setelah diverifikasi dan billing dibayar sesuai tarif PNBPN, PHQC dapat diperoleh sebagai syarat lanjut ke tahap *clearance out* di KSOP.

Setelah memperoleh *PHQC*, agen melanjutkan pengajuan *clearance out* ke KSOP Kelas I Banten dengan mengunggah dokumen seperti manifest kapal, *PHQC*, *Master Declaration*, dan *crew list*

melalui *website INSW*. Verifikasi kelengkapan dan keabsahan dokumen dilakukan oleh petugas KSOP.

Pengajuan Layanan	
Layanan PHQC:	<input checked="" type="checkbox"/>
Health Book:	<input type="checkbox"/>
Sertifikat Air:	<input type="checkbox"/>
SSCC/SSCC:	<input checked="" type="checkbox"/>
PJK Kapal:	<input checked="" type="checkbox"/>

Data Pengangkutan	
No. IMO/ No.Registrasi:	AL520/1498/1402/DK/2024
Nama Kapal:	BULK HALMAHERA
Kebangsaan:	ID - INDONESIA
Gross Tonnage/Berat:	40943
Pelabuhan Kedatangan:	IDMPN
Pelabuhan Berikutnya:	IDMPN
Nama Agen:	PT PANCA GLOBAL ENERGI
Alamat Agen:	PERUM GRAND PESONA CLUSTER GRAND PERMATA BLC
NPWP Agen:	965099535042000
Nomor Stupa:	AL310/172/DA-2018
No Telepon Agen:	081327692315
Email Agen:	083873826436aed@gmail.com

Gambar 2.9 Tampilan Layanan Sinkakers Kapal

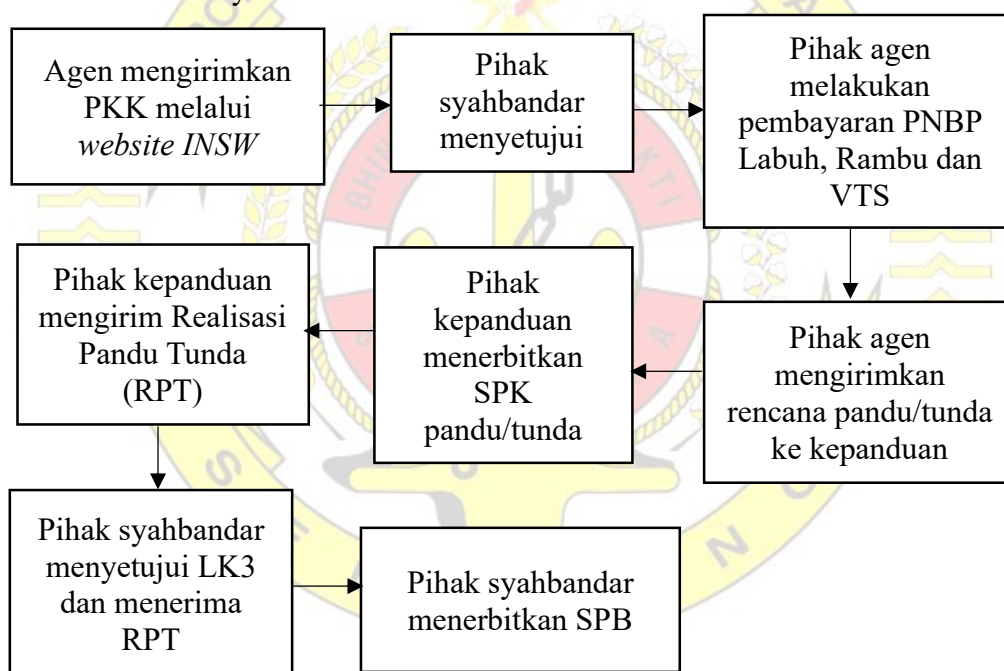
Sumber : Dokumen Perusahaan (2024)

Agan mengajukan layanan PNBK untuk rambu, labuh, dan *VTS*, setelah seluruh pembayaran dilakukan dan diverifikasi, agan membawa bukti pembayaran dan dokumen fisik ke KSOP untuk menyelesaikan proses *clearance out*. Lampiran yang wajib dibawa antara lain :

- a. Bukti pembayaran *billing* rambu, labuh, dan *VTS*
- b. Manifest kapal (misalnya dari PT Panca Global Energi)
- c. *Master Sailing Declaration*
- d. *Port Health Quarantine Certificate (PHQC)*
- e. Sertifikat kapal untuk pengecekan oleh petugas KSOP

Setelah semua dokumen diverifikasi dan disetujui, KSOP akan menerbitkan SPB, LK3, LK Nahkoda, LK Agen, dan *crew list* sebagai izin resmi kapal untuk berlayar ke pelabuhan tujuan. Langkah terakhir

agen melakukan *on board* untuk mengembalikan semua dokumen kapal serta membawa dokumen yang telah diterbitkan oleh pihak KSOP agar kapal dapat meninggalkan pelabuhan. Penggunaan *website INSW* dalam proses *clearance out* memberikan efisiensi yang signifikan, mempercepat alur kerja administrasi, mengurangi risiko kesalahan manual, dan mendukung kelancaran operasional kapal secara menyeluruh. Gambar 2.10 di bawah merupakan urutan agen saat akan melakukan pemberitahuan keberangkatan kapal (*clearance out*) kapal di kantor syahbandar.



Gambar 2.10 Proses Pengurusan *Clearance Out* kapal.

Sumber : Dokumen Perusahaan (2024)

5. Pihak dan Instansi – Instansi yang Terkait dalam Pengurusan *Clearance Kapal*.

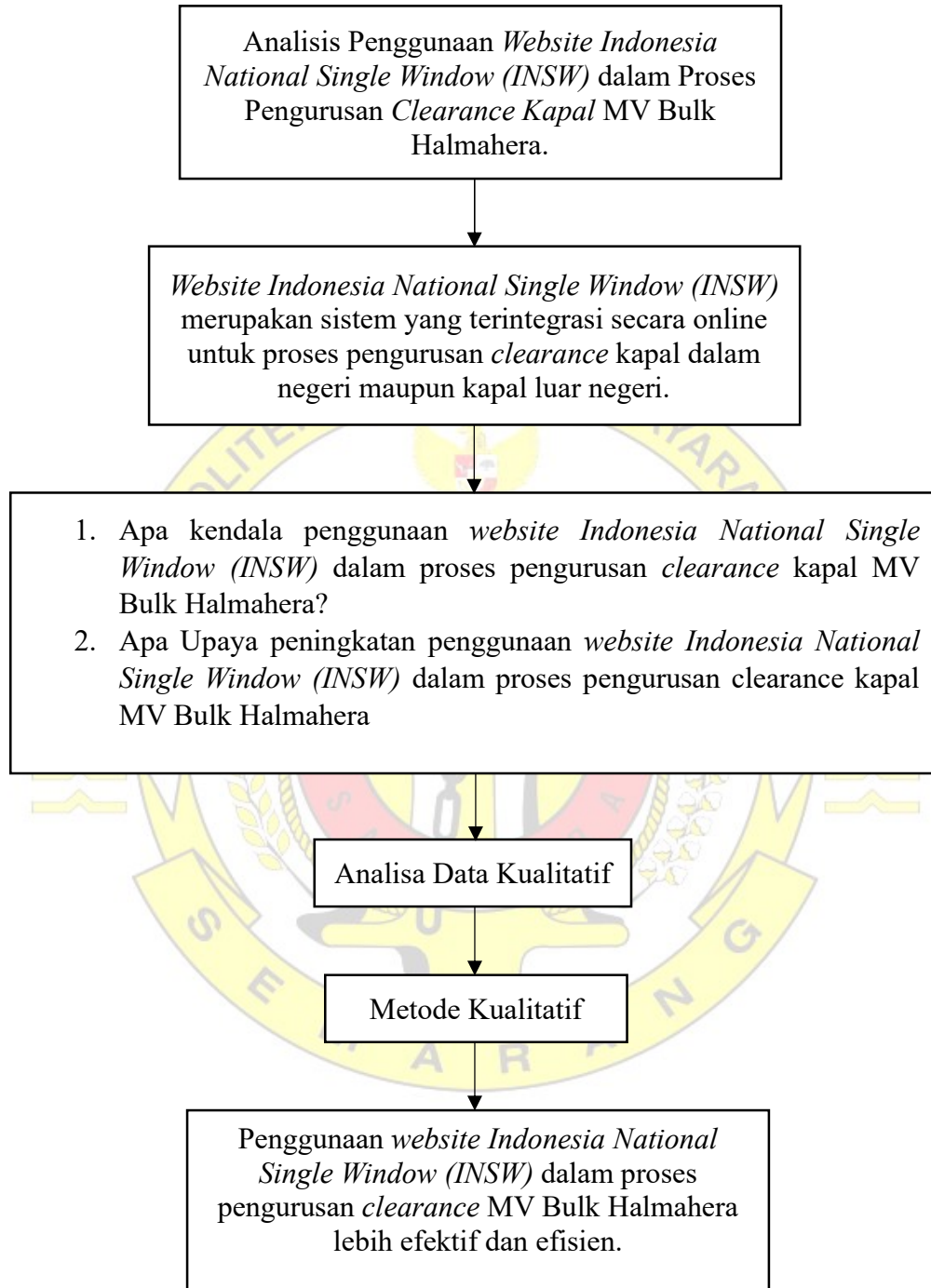
- a. Kantor Syahbandar dan Otoritas Kepelabuhanan (KSOP), Kantor Syahbandar memegang peranan krusial dalam keselamatan

pelayaran karena memiliki fungsi dan wewenang yang strategis. Syahbandar merupakan otoritas tertinggi di pelabuhan untuk melaksanakan dan mengawasi ketertiban administrasi serta keselamatan pelayaran. Dalam menjalankan tugasnya, syahbandar dibantu oleh staf yang berada di bawahnya. Tanggung jawab utama syahbandar dalam menjaga keselamatan pelayaran adalah menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dan memastikan seluruh persyaratan telah dipenuhi dengan tepat.

- b. Direktorat Jendral Bea dan Cukai, merupakan instansi pemerintah yang memiliki tugas mengawasi dan melayani kegiatan kepabean dan cukai dalam kegiatan ekspor dan impor di bawah Kementerian Keuangan.
- c. PELINDO, salah satu Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang memiliki peran sebagai operator yang mengoperasikan terminal pelabuhan.
- d. Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP), KKP merupakan unit layanan yang berada di bawah Kementerian Kesehatan Republik Indonesia. KKP bertugas mengawasi dan memastikan kesehatan serta keselamatan pelayaran, baik untuk kapal yang berlabuh di pelabuhan Indonesia maupun penumpangnya. KKP memiliki peran penting dalam menjaga agar kapal yang masuk atau keluar dari Indonesia tidak membawa penyakit atau potensi bahaya kesehatan lainnya yang dapat menular ke masyarakat.

- e. Perusahaan Bongkar Muat (PBM), Perusahaan Bongkar Muat adalah perusahaan yang bergerak di bidang layanan jasa untuk memfasilitasi kegiatan bongkar dan muat barang ataupun muatan kapal di pelabuhan. Kegiatan ini melibatkan proses memindahkan barang dari kapal yang sedang berlabuh ke daratan (bongkar) atau sebaliknya, dari daratan ke kapal (muat).
- f. *Owner*, merupakan pemilik kapal yang bertanggung jawab atas pengoperasian, pemeliharaan, dan pengelolaan kapal yang dimiliki, termasuk aspek-aspek yang berkaitan dengan perizinan, asuransi, serta perawatan kapal agar tetap memenuhi standar keselamatan dan peraturan yang berlaku.
- g. *Shipper*, memiliki peran dalam proses pengiriman, termasuk mempersiapkan barang untuk pengiriman, menyusun dokumen yang diperlukan (seperti surat muatan kapal), serta mengatur pembayaran biaya pengiriman kepada perusahaan pelayaran atau agen pengangkut.
- h. *Consignee*, merupakan pihak penerima barang yang tercantum dalam dokumen pengiriman kapal, seperti *Bill of Lading* (surat muatan kapal). Barang yang dikirim menggunakan kapal akan diserahkan kepada *consignee* saat tiba di pelabuhan tujuan.

B. Kerangka Pikir



Gambar 2.11 Kerangka Pikir

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Metode Penelitian

Metode kualitatif deskriptif digunakan dalam penelitian ini untuk memahami dan menggambarkan bagaimana *website Indonesia National Single Window (INSW)* digunakan dalam pengurusan *clearance* kapal MV Bulk Halmahera oleh PT Panca Global Energi cabang Banten. Berbeda dengan pendekatan kuantitatif yang mengandalkan statistik, metode ini berkonsentrasi pada pemahaman makna, pengalaman, dan proses sosial dalam konteks tertentu dengan menekankan cerita, penafsiran, dan pengungkapan fenomena sosial secara menyeluruh. Menurut Charismana, Retnawati, dan Dhewantoro (2022) metode kualitatif memungkinkan penelitian dilakukan secara terencana, ilmiah, netral, dan bernilai, serta memberikan pemahaman dari sudut pandang subjek atau partisipan.

Dalam penelitian kualitatif, peneliti secara aktif mengumpulkan, menafsirkan, dan menganalisis informasi lapangan. Proses ini menekankan betapa pentingnya bagi peneliti untuk hadir dan berpartisipasi secara langsung dalam proses penelitian. Fokus utama penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana *website Indonesia National Single Window (INSW)* digunakan di lapangan, termasuk metode, masalah, dan seberapa efektif situs tersebut dalam mempercepat proses *clearance* kapal. Oleh karena itu, dibandingkan dengan pendekatan kuantitatif yang lebih bergantung pada

jawaban tertutup, pendekatan kualitatif dipilih karena memberikan kemampuan untuk menggali informasi secara menyeluruh. Peneliti berpartisipasi aktif dalam praktik darat di PT Panca Global Energi cabang Banten. Khususnya, observasi langsung di lapangan yang memungkinkan peneliti melihat langsung berbagai proses yang terjadi, seperti interaksi antara kru dan agen, penggunaan *INSW*, dan mekanisme internal yang digunakan selama proses *clearance*. Untuk mendapatkan pemahaman yang lebih mendalam dan kontekstual tentang dinamika yang terjadi di lapangan, peneliti juga terlibat dalam kegiatan administratif dan teknis yang berkaitan dengan pengurusan dokumen kepelabuhanan.

Observasi partisipatif tidak hanya memberikan data deskriptif, tetapi juga memungkinkan peneliti mengidentifikasi aspek sosial yang tidak terlihat dalam dokumentasi formal, seperti kesulitan komunikasi, kendala teknis dalam penggunaan sistem, dan bagaimana staf merespon perubahan digitalisasi proses *clearance*. Proses pengumpulan data secara keseluruhan dilakukan dengan pendekatan yang mengumpulkan data dilakukan dengan sistematis dan terencana (sistematis), serta memperhatikan konteks, merenungkan, dan mengevaluasi secara kritis informasi yang diperoleh dari lapangan (reflektif), dan berbasis pada pengalaman nyata peneliti di lapangan. Diharapkan, penelitian ini mampu memberikan gambaran yang lengkap dan mendalam tentang bagaimana *website Indonesia National Single Window (INSW)* diterapkan di dunia kerja yang sebenarnya, dengan menggunakan metode kualitatif serta teknik observasi, dokumentasi, dan

partisipasi lapangan. Metode ini memungkinkan peneliti untuk meningkatkan pemahaman akademik dan praktis tentang digitalisasi layanan kepelabuhanan di Indonesia terkait kualitas dan relevansi hasil penelitian akan dipengaruhi oleh pemilihan pendekatan yang tepat. Berdasarkan hasil pengamatan langsung di lapangan, peneliti mencatat bahwa alur proses pengurusan clearance kapal dilakukan secara;

1. Kantor pusat perusahaan menerima *email* berisi Surat Penunjukan Keagenan (SPK) dari pemilik kapal (*shipowner*).
2. Dokumen SPK tersebut kemudian diteruskan kepada Kepala Cabang sebagai langkah koordinasi lanjutan.
3. Setelah itu, agen kapal menyusun draf dokumen *clearance in* melalui *website INSW*.
4. Agen juga menghubungi kapten kapal untuk menanyakan estimasi waktu kedatangan kapal (*ETA*).
5. Selanjutnya, agen mengoordinasikan layanan mooring dan pemanduan guna mempersiapkan proses sandar ataupun labuh kapal di pelabuhan.
6. Agen melakukan input permohonan *clearance in* melalui Sistem Informasi Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (SI-KSOP) Kelas I Banten.
7. Agen mengambil dokumen asli kapal dan dokumen kru kapal, serta meminta tanda tangan kapten pada formulir *Master Sailing Declaration*.
8. Proses selanjutnya adalah pengisian data pada *website INSW*, dimulai dari input nomor RPK pelabuhan singgah, data agen, data kapal,

informasi barang, *crew*, kewajiban pembayaran, serta persetujuan olah gerak kapal.

9. Agen juga melakukan pengisian data ke dalam sistem SINKAKERS untuk penerbitan *billing* kepada Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP), dengan melampirkan buku kesehatan kapal, bukti pembayaran, dokumen pelabuhan terakhir (*last port*), serta mengunggah sertifikat *SSCEC* dan sertifikat P3K.
10. Setelah seluruh dokumen dan data selesai diunggah, agen dapat mengirim permohonan dan menunggu proses verifikasi.
11. Terakhir, agen membawa dokumen asli kapal beserta salinan dokumen penting seperti Surat Ukur, Sertifikat *Safety Radio*, *Safety Construction*, *Safety Equipment*, *Load Line*, *Machinery*, dan *Hull Classification*, *manifest* pelabuhan sebelumnya, surat permohonan *clearance in* dari perusahaan, serta memorandum dari *website* SI-KSOP. Seluruh dokumen ini diserahkan ke KSOP Kelas I Banten untuk memperoleh persetujuan *clearance in* dan dokumen resmi berupa Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK).

B. Tempat Penelitian

Lokasi penelitian memiliki peran yang penting dalam menentukan arah dan tujuan penelitian serta untuk memastikan keakuratan hasil yang diperoleh. Penelitian ini dilaksanakan di PT Panca Global Energi cabang Banten yang beralamat di Perumahan Grand Pesona Cluster Permata Blok K 15 No. 01, Kelurahan Mangkunegara, Kecamatan Bojonegara, Kabupaten

Serang, Banten. Tempat ini digunakan oleh peneliti untuk melaksanakan penelitian serta praktik darat terhitung dari tanggal 01 Agustus 2023 hingga 30 Juli 2024. Fokus penelitian peneliti yaitu analisis penggunaan *website Indonesia National Single Window (INSW)* dalam proses pengurusan *clearance* kapal MV Bulk Halmahera, dengan mengumpulkan data melalui observasi, wawancara dan dokumentasi serta kegiatan praktik di PT Panca Global Energi yang bergerak dalam bidang keagenan kapal (*shipping agency*).

C. Sampel Sumber Data Penelitian

Data merupakan salah satu komponen penting yang harus ada dalam sebuah penelitian. Data yang terbukti dan terpercaya memberikan peneliti kemampuan untuk menarik kesimpulan yang akurat dan didukung oleh data, sehingga hasil penelitian memiliki tingkat keandalan yang tinggi dan dapat diterapkan dalam berbagai konteks yang lebih luas (Rukhmana, 2021). Dalam melakukan penelitian, peneliti memerlukan data untuk menganalisis suatu permasalahan sebagai bahan untuk penelitian tersebut. Terdapat beberapa hal yang ada di dalam data, di antaranya kumpulan fakta, dan pernyataan yang ditemukan atau diterima peneliti selama melakukan penelitian terhadap suatu masalah.

Sampel dalam penelitian ini diambil atau ditentukan dengan teknik *purposive sampling* yaitu informan dipilih dan ditentukan terkait dengan objek penelitian. *Purposive Sampling* merupakan teknik pemilihan sampel saat peneliti memilih individu atau unit secara sengaja berdasarkan kriteria

tertentu yang dianggap sesuai dan relevan dengan tujuan penelitian (Subhaktiyasa 2024). Data pada penelitian ini terbagi menjadi 2 yaitu :

a. Data Primer

Data primer merupakan informasi utama yang diperoleh secara langsung oleh peneliti selama pelaksanaan penelitian. Informasi ini berasal dari sumber asli, yakni responden atau informan yang memiliki keterkaitan dengan variabel yang diteliti. Data primer dapat dikumpulkan melalui observasi ataupun wawancara, pendapat tersebut diungkapkan oleh Rukhmana (2021). Data primer dalam penelitian ini diperoleh melalui wawancara dan pengamatan langsung di lapangan.

b. Data Sekunder

Menurut Rukhmana (2021) data sekunder adalah jenis data yang diperoleh peneliti secara tidak langsung melalui perantara, baik berupa media maupun pihak ketiga. Artinya, data ini bukan hasil pengumpulan langsung oleh peneliti, melainkan bersumber dari informasi yang telah tersedia sebelumnya seperti dokumen, literatur, atau data yang dihimpun oleh institusi lain.

Data sekunder berguna untuk memperjelas dan mengukur permasalahan penelitian, sehingga mempermudah peneliti dalam memahami isu yang dikaji. Data sekunder berfungsi untuk memperkuat atau melengkapi informasi yang telah dikumpulkan selama proses penyusunan skripsi. Dalam penelitian ini, data sekunder yang digunakan diperoleh melalui foto-foto, dokumen *lastport clearance* yang

mencakup Surat Persetujuan Berlayar (SPB), Laporan Kedatangan Keberangkatan Kapal (LKKK), *manifest* dan *Bill of Lading*.

D. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data merupakan suatu tahapan sistematis yang dilakukan untuk menghimpun dan mendokumentasikan informasi yang berkaitan dengan tujuan penelitian. Langkah ini memegang peranan penting dalam proses penelitian, karena berpengaruh terhadap tingkat keabsahan dan mutu temuan akhir yang diperoleh. Penelitian ini membahas tiga teknik utama pengumpulan data, yaitu observasi, wawancara, dan kuesioner. Peneliti menggunakan berbagai macam teknik untuk memperoleh data yang menjadi sasaran penelitian peneliti.

1. Observasi

Observasi merupakan metode pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mengamati secara langsung suatu gejala, peristiwa, atau perilaku di lingkungan tempat kejadian berlangsung (Siti Romdona 2025). Metode ini memberikan kesempatan bagi peneliti untuk melakukan pengamatan dan pencatatan terhadap kejadian sebagaimana adanya dalam konteks nyata.

Hasil observasi berupa aktivitas, kejadian, peristiwa, objek, kondisi atau suasana tertentu. Observasi termasuk dalam teknik pengumpulan data yang memiliki ciri yang berbeda dengan teknik lain seperti wawancara dan dokumentasi. Berikut jenis-jenis observasi :

a. Observasi Partisipatif

Observasi partisipatif (*participatory observation*) adalah metode pengumpulan data yang digunakan untuk menghimpun data penelitian melalui pengamatan dan pengindraan. Observer atau peneliti benar-benar terlibat dalam keseharian responden (Muliadi and Setyawan 2023). Peneliti mengenalkan dirinya sebagai peneliti sekaligus menjalin hubungan dengan subjek, sehingga bersedia memberikan informasi dan menjadi responden.

b. Observasi *Non-Partisipatif*

Dalam observasi *non-partisipatif*, peneliti hanya berperan sebagai pengamat tanpa terlibat dalam kegiatan yang diamati. Peneliti mengamati dari jarak tertentu dan tidak terlibat dalam interaksi atau aktivitas subjek. Metode ini berguna untuk menjaga objektivitas peneliti karena tidak memengaruhi atau dipengaruhi oleh subjek yang diteliti (Siti Romdona, 2025).

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan teknik observasi partisipatif. Peneliti ikut terlibat langsung dalam setiap aktivitas objek penelitian. Peran peneliti adalah menganalisis data ataupun dokumen yang diperoleh.

2. Wawancara (*interview*)

Teknik wawancara adalah metode pengumpulan data dengan cara berdialog antara peneliti dan partisipan. Kemajuan teknologi dan komunikasi memungkinkan pelaksana wawancara tidak hanya tatap

muka, tetapi juga melalui media seperti zoom, Whatsapp, dan sejenisnya. Wawancara dapat dilakukan dalam bentuk terstruktur yang tujuan menggali informasi yang berkaitan dengan fokus permasalahan penelitian (Charismana et al, 2022). Wawancara dilakukan dengan cara tanya jawab langsung dengan responden atau pihak yang ikut menyaksikan aktivitas yang terjadi. Berikut jenis-jenis wawancara :

a. Wawancara Terstruktur

Wawancara terstruktur merupakan metode yang cermat dan terorganisir. *Interviewer* menyiapkan pertanyaan sebelumnya dan mengikuti urutan yang telah ditentukan, salah satu keunggulan utama dari wawancara terstruktur adalah kemampuan *interviewer* untuk mengelola waktu dengan baik dan mengarahkan *interviewer* ke informasi yang spesifik dan diinginkan (Amitha Shofiani Devi et al. 2024).

b. Wawancara Semi Terstruktur

Pendekatan ini memberi kebebasan kepada pewawancara untuk mengadaptasi pertanyaan sesuai dengan situasi dan kebutuhan masing-masing narasumber, sehingga tercipta suasana yang lebih fleksibel dan responsif dalam menggali informasi yang tepat dan relevan (Amitha Shofiani Devi et al. 2024). Wawancara bertujuan untuk menggali permasalahan lebih mendalam, dengan memberikan kesempatan narasumber untuk mengungkapkan pendapat dan ide-idenya.

c. Wawancara *Non*-Terstruktur

Jenis wawancara ini adalah wawancara yang bersifat terbuka. Peneliti tidak mengikuti pedoman wawancara yang sudah disusun secara sistematis dan menyeluruh dalam proses pengumpulan data. *Interviewer* dapat mengajukan berbagai pertanyaan kepada partisipan tanpa terikat urutan tertentu, disesuaikan dengan respons yang diberikan, sehingga memungkinkan fleksibilitas dalam mengarahkan percakapan sesuai dengan kebutuhan dan karakteristik masing-masing interaksi. Dengan tidak adanya keterbatasan pada urutan pertanyaan, *interviewer* dapat menggali informasi dengan lebih efektif dan mendalam, menciptakan dialog yang lebih dinamis dan responsif (Amitha Shofiani Devi et al. 2024).

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan jenis wawancara semi Terstruktur. Peneliti mengikuti pedoman wawancara namun memberikan kebebasan kepada informan untuk memberikan informasi yang lebih mendalam dan lengkap.

3. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan metode pengumpulan data dengan cara mencari bukti yang tepat dan relevan dengan fokus permasalahan penelitian. Dalam penelitian kualitatif, dokumentasi dapat berupa dokumen kebijakan, biografi, catatan harian, surat kabar, ataupun makalah. Selain itu, dokumentasi juga dapat diperkaya dengan

rekaman audio, gambar, foto, serta lukisan (Charismana et al. 2022). Studi dokumen menjadi pendukung dari penggunaan metode observasi dan wawancara dalam penelitian. Dokumentasi yang diperoleh oleh peneliti dapat berupa data tertulis, foto, atau bentuk dokumentasi lainnya yang digunakan untuk memahami proses pengurusan *clearance* kapal MV Bulk Halmahera di PT Panca Global Energi.

E. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian memiliki peran yang krusial dalam proses penelitian karena berfungsi sebagai alat untuk mengumpulkan data yang diperlukan, menyusun instrumen menjadi suatu tahapan esensial dalam prosedur penelitian yang saling terkait (M Teguh Saefuddin, dan Tia Norma Wulan, 2023). Instrumen penelitian merupakan alat yang digunakan untuk mengumpulkan data oleh peneliti agar pekerjaan lebih sistematis, lebih lengkap, serta lebih mudah untuk diproses. Jenis-jenis instrumen penelitian yang dapat digunakan antara lain peneliti sebagai instrumen utama, wawancara, observasi, dan dokumentasi. Peneliti menggunakan beberapa jenis instrumen penelitian sebagai alat utama, yaitu wawancara, observasi, dan dokumentasi. Instrumen-instrumen tersebut berperan mengukur variabel penelitian secara terstruktur dan objektif, sehingga peneliti mampu memperoleh data yang tepat, konsisten, dan terpercaya untuk menganalisis fenomena yang diteliti (Subhaktiyasa, 2024). Dalam penelitian kualitatif, instrumen utama dalam mengumpulkan data adalah peneliti melalui observasi langsung, wawancara, serta dokumentasi untuk memperoleh data

pada penggunaan *website Indonesia National Single Window (INSW)* dalam proses pengurusan *clearance* kapal MV Bulk Halmahera. Tabel 3.1, 3.2 dan 3.3 di bawah ini merupakan tabel pedoman observasi, wawancara, dan dokumentasi.

Tabel 3.1 Pedoman Observasi

No	Aspek yang diteliti	Indikator
1.	Penggunaan <i>website INSW</i>	Proses mengunggah data untuk <i>clearance in</i> dan <i>clearance out</i> .
2.	Pihak yang terlibat dalam proses <i>clearance</i>	Pihak yang terlibat yaitu agen operasional, petugas KSOP, serta petugas kesehatan kapal (KKP).
3.	Identifikasi kesulitan komunikasi	Kurangnya pemahaman agen perusahaan.
4.	Kendala teknis dalam penggunaan <i>website INSW</i>	Server <i>website</i> sering mengalami <i>error</i> atau <i>down</i> saat jam operasional sibuk.
5.	Respon staf dalam perubahan digitalisasi	Kemampuan staf beradaptasi dengan penggunaan <i>website INSW</i> .

Tabel 3.2 Pedoman Wawancara

No	Aspek yang diteliti	Indikator
1.	Apa penyebab keterlambatan proses pengurusan <i>clearance</i> kapal	Mengetahui penyebab keterlambatan <i>clearance</i> kapal.
2.	Apa yang menjadi faktor utama keterlambatan pengurusan <i>clearance</i> kapal	Mengetahui faktor utama keterlambatan <i>clearance</i> kapal.

Tabel 3.3 Pedoman Dokumentasi

No	Dokumen	Informasi yang didapatkan
1.	SPB <i>Last Port</i>	Informasi kapal yang akan melanjutkan perjalanan setelah berlabuh di pelabuhan terakhir.
2.	<i>Manifest</i> Kapal	Informasi terkait kapal dan muatannya selama pelayaran.
3.	<i>Clearance</i> Kapal	Informasi bahwa kapal memenuhi semua persyaratan administratif, kesehatan, dan keselamatan sebelum berlayar atau memasuki pelabuhan.
4.	SPK Keagenan	Informasi kesepakatan kerja antara <i>ship owner</i> dan agen.

F. Teknik Analisis Data Kualitatif

Analisis data kualitatif adalah proses mencari dan menyusun data secara sistematis. Data yang didapat bisa melalui wawancara, observasi, studi kasus, dan mengumpulkan dokumen pendukung. Penjelasan yang diungkapkan oleh Spradley and Huberman (2024) menyatakan bahwa analisis data kualitatif adalah suatu proses sistematis dan mendalam yang bertujuan untuk mengolah, memeriksa, serta menafsirkan data penelitian guna menemukan makna menyeluruh. Proses ini mencakup beberapa tahapan yang berlangsung sebelum, selama, dan setelah kegiatan di lapangan, dengan penekanan utama pada reduksi data, penyajian data, serta penarikan kesimpulan. Menurut peneliti analisis data adalah proses sistematis dalam mengumpulkan dan mengorganisir data yang diperoleh dari catatan lapangan, wawancara, dan berbagai sumber lainnya agar informasi menjadi lebih mudah dipahami dan hasilnya dapat disampaikan kepada pihak lain.

Dalam skripsi ini peneliti menganalisis data-data yang telah diperoleh dari hasil penelitian berupa fakta-fakta yang terjadi dan metode dokumentasi. Kemudian dibandingkan dengan teori yang ada sehingga bisa diberikan solusi untuk memecahkan masalah tersebut. Analisis data secara sistematis dilakukan dengan tiga langkah secara bersamaan, yaitu:

1. Reduksi Data

Reduksi data adalah tahapan data yang diperoleh dari catatan lapangan dipilih, difokuskan, disederhanakan, diabstraksikan, dan diubah agar lebih ringkas dan mudah dianalisis. Reduksi data juga diartikan sebagai seleksi terhadap data yang relevan dan dibutuhkan dalam penelitian, sekaligus mengeliminasi data yang kurang signifikan ataupun tidak diperlukan (Gusteti dan Martin, 2020). Data yang telah dipilih kemudian disederhanakan dan disesuaikan dengan kategorinya. Reduksi data adalah bentuk analisis yang meliputi pengelompokan, penyeleksian, penghilangan informasi yang kurang tepat, serta pengorganisasian data agar dapat menghasilkan kesimpulan akhir yang tepat. Data dari penelitian kualitatif disajikan dengan cara dideskripsikan dalam bentuk naratif tentang analisis penggunaan *website Indonesia National Single Window (INSW)* dalam proses *clearance* kapal MV Bulk Halmahera.

2. Penyajian Data

Penyajian data merupakan tahap pengorganisasian yang memungkinkan penarikan kesimpulan dalam penelitian kualitatif.

Penyajian ini dapat berupa narasi singkat, diagram, atau bentuk visual lainnya (Rony Zulfirman, 2022). Penyajian data dilakukan setelah melakukan proses reduksi data dan dilakukan dengan cara mengelompokkan ataupun menyajikan data dalam bentuk data yang akurat. Data yang disajikan berupa data yang sesuai dengan permasalahan penelitian dan diperlukan dalam penelitian. Data dari penelitian kualitatif disajikan dengan cara dideskripsikan dalam bentuk narasi tentang penjelasan dan analisis penggunaan *website Indonesia National Single Window (INSW)* dalam proses pengurusan *clearance* kapal MV Bulk Halmahera.

3. Penarikan Kesimpulan

Penarikan kesimpulan adalah proses merumuskan hasil dari kumpulan catatan lapangan, pengkodean, penyimpanan data, secara teknik peneliti dalam melakukan pelurusan ulang. Kesimpulan tersebut diambil berdasarkan data yang telah dianalisis dan diverifikasi melalui bukti-bukti yang diperoleh di lokasi penelitian. Proses verifikasi atau pembuktian ulang dilakukan untuk memastikan keabsahan dan mendapatkan persetujuan, sehingga validitas penelitian dapat terjamin. Penarikan kesimpulan atau validasi memiliki tujuan untuk menyederhanakan data dengan mencari persamaan, hubungan atau perbedaan untuk mengambil kesimpulan yang dapat digunakan untuk membantu memecahkan masalah. Kesimpulan yang ditarik diartikan kredibel (dapat dipercaya) dan dapat dipertanggungjawabkan

kebenarannya apabila didukung oleh bukti data yang relevan sesuai dengan peristiwa atau kejadian yang terjadi pada saat peneliti kembali ke lapangan.

G. Pengujian Keabsahan Data

Untuk mendapatkan kredibilitas dalam penelitian perlu dilakukan pengecekan keabsahan data. Tujuan dari pengujian keabsahan data atau validitas adalah menghubungkan data yang digunakan terkait masalah yang dihadapi. Penjelasan yang disampaikan oleh Husnulloil, et al (2024) keabsahan data merujuk pada kesetaraan antara konsep validitas dan reliabilitas dalam konteks penelitian kualitatif, yang disesuaikan dengan kebutuhan ilmu pengetahuan serta kriteria dan pola khususnya. Untuk memastikan keabsahan data, diperlukan penerapan teknik pemeriksaan yang dilaksanakan berdasarkan sejumlah kriteria tertentu. Untuk memverifikasi hasil pengumpulan data secara keseluruhan, triangulasi menggabungkan sumber dan instrumen pengumpulan data yang berbeda. Teknik triangulasi yang digunakan dalam penelitian kualitatif untuk memastikan data yang dikumpulkan dari sumber yang berbeda, seperti wawancara dengan narasumber, penelaahan dokumen penelitian, dan observasi di lapangan. Menurut Alfansyur dan Mariyani (2020) triangulasi dibagi menjadi triangulasi sumber, teknik, dan waktu. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan 3 jenis triangulasi data, yaitu :

1. Triangulasi Sumber

Triangulasi merupakan teknik pengecekan data melalui berbagai sumber, dengan variasi cara dan dengan waktu yang berbeda-beda atau tidak sama. Triangulasi dilakukan untuk memperkuat kredibilitas dan ketepatan hasil penelitian dengan membandingkan data dari sudut pandang yang berbeda. Dengan menggunakan teknik triangulasi sumber, peneliti melakukan perbandingan data hasil wawancara dari berbagai informan guna menelusuri dan memastikan kebenaran informasi yang diperoleh. Triangulasi sumber merupakan proses pemeriksaan silang terhadap data dengan membandingkan fakta dari satu narasumber dengan narasumber lainnya (Alfansyur dan Mariyani, 2020).

2. Triangulasi Teknik

Triangulasi teknik merupakan metode untuk menguji kredibilitas data dengan memverifikasi kebenarannya melalui penerapan berbagai teknik pengumpulan data terhadap sumber yang sama. Peneliti menggunakan beragam pendekatan atau metode untuk menggali informasi dari satu sumber yang serupa (Alfansyur dan Mariyani, 2020). Triangulasi teknik, berarti menggunakan pengumpulan data yang berbeda-beda untuk mendapatkan data dari sumber data yang sama. Peneliti melakukan triangulasi teknik dengan membandingkan hasil dari berbagai teknik pengumpulan data terhadap sumber yang sama untuk memastikan konsistensi, validitas dan kredibilitas data.

3. Triangulasi Waktu

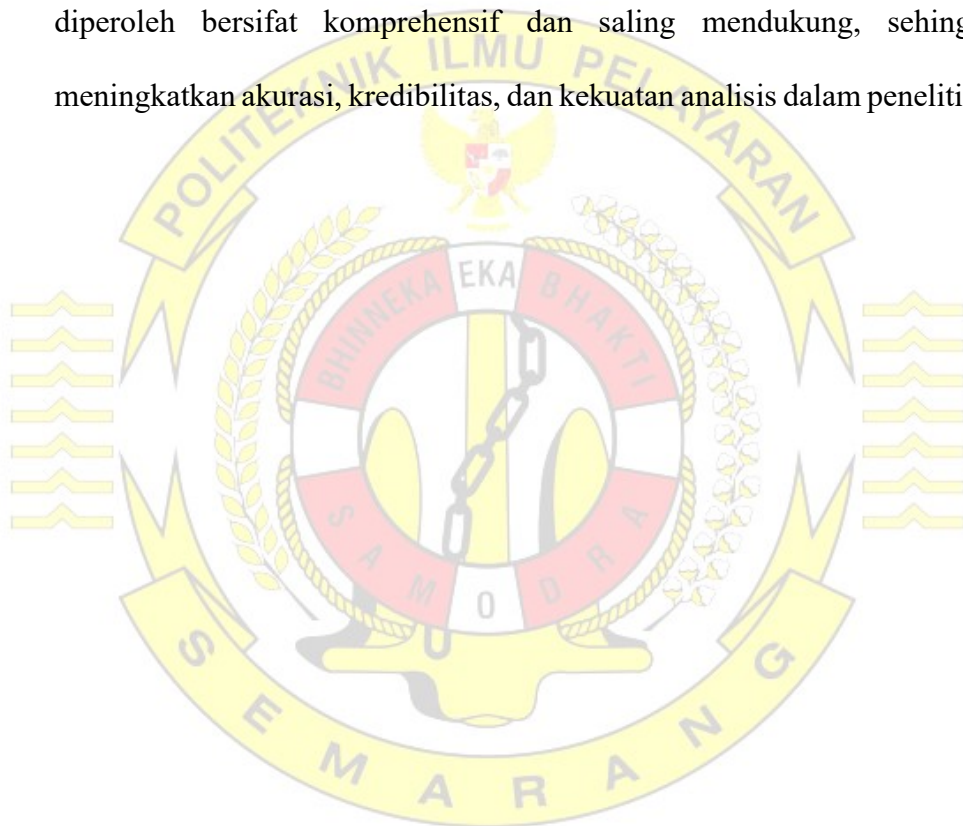
Triangulasi waktu adalah metode dalam penelitian yang digunakan untuk memastikan atau mengonfirmasi hasil penelitian dengan memanfaatkan berbagai pendekatan dan sumber data dari periode waktu yang berbeda. Teknik ini melibatkan penggunaan berbagai titik waktu maupun observasi yang dilakukan pada waktu yang berbeda untuk meminimalkan potensi bias (kecenderungan) serta memastikan validitas temuan penelitian. Umumnya, triangulasi waktu diterapkan dalam penelitian kualitatif untuk memperkuat kredibilitas hasil yang diperoleh.

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan triangulasi sumber dan triangulasi teknik sebagai upaya untuk menjamin validitas serta ketepatan data yang diperoleh. Triangulasi sumber dilakukan dengan cara membandingkan hasil wawancara dari sejumlah informan untuk menguji konsistensi serta keabsahan informasi yang dikumpulkan. Melalui pendekatan ini, peneliti dapat melihat suatu fenomena dari berbagai sudut pandang, sehingga memperkuat keandalan temuan.

Di sisi lain, triangulasi teknik diterapkan dengan menggabungkan tiga metode pengumpulan data, yakni wawancara, observasi, dan dokumentasi. Dalam pelaksanaannya, peneliti melakukan observasi langsung terhadap aktivitas pengisian data *clearance* kapal melalui *website INSW* oleh agen operasional dan mencatat seluruh proses yang berlangsung. Selanjutnya, peneliti melakukan wawancara semi terstruktur

untuk menggali informasi lebih rinci mengenai prosedur dan kendala yang dihadapi pihak terkait.

Temuan ini kemudian divalidasi kembali melalui dokumen pendukung, seperti tangkapan layar dari *website INSW* serta dokumen surat *clearance* yang digunakan dalam proses tersebut. Melalui integrasi kedua bentuk triangulasi ini, peneliti memastikan bahwa data yang diperoleh bersifat komprehensif dan saling mendukung, sehingga meningkatkan akurasi, kredibilitas, dan kekuatan analisis dalam penelitian.



BAB IV

HASIL PENELITIAN

A. Gambaran Konteks Penelitian

Konteks penelitian merupakan faktor penting yang memengaruhi setiap langkah dalam penelitian, dari penyusunan masalah hingga pemahaman yang mendalam tentang konteks memungkinkan peneliti untuk menghasilkan penelitian yang lebih relevan, praktis, dan berdampak (Tahir et al, 2023). Dalam mencari referensi atau bahan yang dijadikan dasar dalam penelitian, peneliti memperluas pemahaman dan memvalidasi hasil penelitian melalui tinjauan teori serta penelitian terdahulu sebagai sumber rujukan dalam analisa data. Referensi bisa berupa hasil penelitian terdahulu yang memiliki keterkaitan maupun kesamaan topik yang diteliti. Konteks penelitian yang tercantum dalam deskripsi latar belakang memberikan gambaran yang jelas dan mendetail mengenai alasan mengapa suatu topik penelitian dianggap penting serta relevan dengan kondisi yang ada atau subjek yang diteliti, penyampaian konteks ini membantu peneliti dan pembaca memahami dasar dilakukannya penelitian (Abdi, 2020).

Dalam penelitian ini penulis berfokus pada peran PT Panca Global Energi cabang Banten dalam proses pengurusan *clearance* kapal. Saat ini, proses pengurusan *clearance* kapal yang dilakukan oleh perusahaan tersebut di wilayah kerja KSOP Kelas I Banten telah memanfaatkan *website Indonesia National Single Window (INSW)*. Peneliti berharap agar

perusahaan dapat memanfaatkan *website Indonesia National Single Window (INSW)* dengan optimal, sehingga proses pengurusan *clearance* kapal dapat berjalan dengan efisien dan lancar.

Diharapkan, pemahaman terhadap karya-karya peneliti sebelumnya dapat memberikan pengetahuan dan prespektif yang lebih mendalam kepada pembaca. Berikut ini merupakan penelitian-penelitian terdahulu yang relevan dengan topik ini, yang disusun oleh penulis. Tabel 4.1 di bawah ini merupakan daftar penelitian terdahulu dan mempunyai kaitan dengan penelitian peneliti, yang dijadikan pedoman dalam penelitian ini :

Penelitian terdahulu yang relevan antara lain dilakukan oleh Alya Nurjanah, Na'ajla Andiza Putri, Rafida Rahma Aulia, dan Yulia Putri Wulandari dalam *Jurnal Ilmiah Manajemen, Ekonomi Bisnis, Kewirausahaan* Tahun 2023. Penelitian Farras Anugerah Suryandi, Nurisa Nazira Putri, Vivin Titin Rahmayanti, dan Ardi Putra dalam *Jurnal Wedana* Volume VIII Tahun 2022. Penelitian Endra Winarni dan Ema Wintia dalam *Jurnal Maritim Polimarin* Volume IX Tahun 2023.

Tabel 4. 1 Penelitian Terdahulu

Judul	Analisis Penerapan Inaportnet di Pelabuhan.	Implementasi Pelayanan Inaportnet di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Balai Karimun.	Implementasi Indonesia National Single Window (INSW) dalam Upaya Kelancaran Pengurusan Dokumen Impor di PT. Cahaya Moda Indonesia.
-------	---	--	--

Karya	Alya Nurjanah, Na'ajla Andiza Putri, Rafida Rahma Aulia, Yulia Putri Wulandari dalam Jurnal Ilmiah Manajemen, Ekonomi Bisnis, Kewirausahaan Tahun 2023.	(Farras Anugerah Suryandi, Nurisa Nazira Putri, Vivin Titin Rahmayanti, Ardi Putra. Dalam Jurnal Wedana Volume VIII Tahun 2022.	Endra Winarni dan Ema Wintia, dalam Jurnal Maritim Polimarin Volume IX Tahun 2023.
Metode	Deskriptif Kualitatif	Deskriptif Kualitatif	Deskriptif kualitatif
Hasil	Aplikasi tersebut sangat membantu berbagai kegiatan seperti pelayanan di pelabuhan, penentuan jadwal keberangkatan dan hal lain di pelabuhan.	Kehadiran inaportnet menjadi solusi yang mudah digunakan antara agen pelayaran dengan pihak penyelenggara. Dalam rangka meningkatkan pelayanan di kantior pelabuhan dan otoritas pelabuhan kelas I Tnjung Balai Karimun.	Sistem aplikasi INSW sangat membantu kegiatan impor menjadi cepat dan efisien dalam hal waktu, biaya, informasi dan mempercepat terbitnya Surat Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB) melalui INSW.

Perbandingan	Penelitian yang dilakukan Alya Nurjanah, Na'ajla Andiza Putri, Rafida Rahma Aulia, Yulia Putri Wulandari berfokus pada bagaimana inaportnet sangat membantu dalam berbagai kegiatan di pelabuhan, sedangkan penelitian ini berfokus pada upaya untuk meningkatkan proses pengurusan <i>clearance</i> kapal MV. Bulk Halmahera menggunakan <i>website Indonesia National Single Window (INSW)</i> .	Penelitian yang dilakukan Moh Yusuf Nurhakim berfokus pada inaportnet dapat menjadi solusi dalam meningkatkan pelayanan di kantor pelabuhan dan otoritas pelabuhan kelas 1 Tanjung Balai Karimun, sedangkan penelitian ini berfokus pada upaya untuk meningkatkan proses pengurusan <i>clearance</i> kapal MV. Bulk Halmahera menggunakan <i>website Indonesia National Single Window (INSW)</i> .	Penelitian yang dilakukan Endra Winarni dan Ema Wintia berfokus pada penggunaan <i>website INSW</i> untuk <i>impor</i> barang, sedangkan penelitian ini berfokus pada upaya untuk meningkatkan proses pengurusan <i>clearance</i> kapal MV. Bulk Halmahera menggunakan <i>website Indonesia National Single Window (INSW)</i> .
--------------	--	--	---

Tabel di atas memberikan rincian dan penjelasan mengenai penelitian yang memiliki tema dan relevansi serupa dengan penelitian yang dilakukan oleh peneliti. Perbandingan ini bertujuan untuk menemukan kesamaan dan perbedaan dengan penelitian-penelitian sebelumnya. Berdasarkan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Alya Nurjanah, Na'ajla Andiza Putri, Rafida Rahma Aulia, Yulia Putri Wulandari (2023),

dan Farras Anugerah Suryandi, Nurisa Nazira Putri, Vivin Titin Rahmayanti, Ardi Putra (2022) serta Endra Winarni dan Ema Wintia (2023) terdapat perbedaan dalam fokus penelitian serta *website* yang digunakan untuk mendukung kelancaran suatu kegiatan.

Namun, kesamaan yang terdapat dalam penelitian tersebut adalah fokus pada penggunaan *website* dalam proses pengurusan dokumen kapal. Penelitian-penelitian sebelumnya memberikan pemahaman yang jelas tentang penerapan sistem berbasis *website* untuk mempermudah dan mempercepat administrasi dokumen kapal.

Dengan adanya berbagai penelitian tersebut, diharapkan peneliti dapat memperoleh wawasan yang lebih mendalam mengenai bagaimana teknologi, terutama *website*, dapat dimanfaatkan lebih baik guna meningkatkan efisiensi dan kelancaran proses administrasi kapal.

B. Deskripsi Data

1. Profil PT Panca Global Energi

PT Panca Global Energi merupakan perusahaan swasta nasional yang bergerak di bidang jasa keagenan kapal. PT Panca Global Energi didirikan pada 8 November 2018 di Jakarta dan disahkan oleh notaris Masturi Betta SH, dengan Akta No. 21 tanggal 8 November 2018 Jakarta Utara dan telah memiliki cabang di daerah Banten dan Tuban. PT Panca Global Energi cabang Banten beroperasi di wilayah kerja Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas 1 Banten. Perusahaan ini memiliki tanggung jawab terhadap kegiatan kapal di

pelabuhan, pengurusan sertifikat dan *crew* kapal, serta kegiatan pengurusan *clearance* kapal. Pada saat ini, KSOP Kelas 1 Banten telah menerapkan penggunaan *website Indonesia National Single Window (INSW)* dalam melakukan proses pengurusan *clearance* kapal. Berikut disajikan mengenai data-data perusahaan PT Panca Global Energi Cab. Banten sebagai berikut:

Nama : PT Panca Global Energi Cab. Banten
 Alamat : Perum Grand Pesona Cluster Grand Permata Blok
 K15 No.01 Kec. Mangkunegara Kab. Serang Prov.
 Banten
 Telpon : +62 21 22491 763
 Email : nurbani_wibowo@pgenergi.com
 Website : www.pgenergi.com



Gambar 4.1 Logo Prushanaan PT. Panca Global Energi

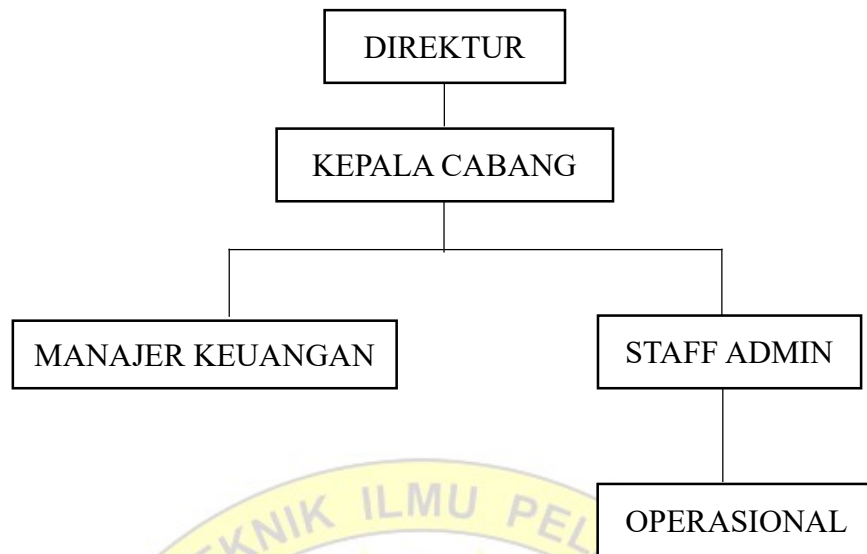
Sumber : dokumen perusahaan (2023)

Gambar 4.1 di atas merupakan simbol resmi yang mewakili PT Panca Global Energi sebagai identitas perusahaan. Desain logo ini mencerminkan visi dan nilai-nilai inti perusahaan, sekaligus menjadi representasi dari dedikasi PT Panca Global Energi dalam memberikan layanan terbaik dan berkelanjutan di bidang *shipping agency*.

2. Struktur PT Panca Global Energi

Struktur organisasi adalah suatu cara atau sistem yang menggambarkan bagaimana suatu organisasi atau perusahaan diatur, siapa yang memiliki tanggung jawab atas berbagai bagian, dan bagaimana hubungan antar bagian atau departemen di dalam organisasi tersebut. Setiap jabatan memiliki tugas dan tanggung jawab masing-masing agar kegiatan perusahaan dapat berjalan dengan baik. PT Panca Global Energi selalu berusaha dan berkomitmen untuk memenuhi standar tinggi dalam Kualitas, Kesehatan, Keselamatan kerja dan Tindakan Pelestarian Lingkungan (K3L) untuk memenuhi pelayanan jasa keagenan. Pelayanan yang diberikan PT Panca Global Energi di bidang keagenan kapal di antaranya pelayanan pengurusan kapal *docking*, bongkar muat, kapal perbaikan, dan kapal labuh serta pelayanan pengurusan perpanjangan dokumen kapal dan *endorse* sertifikat.

Berikut ini merupakan struktur organisasi PT Panca Global Energi Cabang Banten. Struktur ini mencerminkan pembagian tugas, tanggung jawab, dan hubungan antar departemen dalam perusahaan, dengan tujuan untuk memastikan kelancaran serta efektivitas operasional di tingkat cabang. Gambar 4.2 di bawah ini merupakan struktur yang dimiliki oleh PT Panca Global Energi.



Gambar 4.2 Struktur Organisasi PT Panca Global Energi

Sumber : Data Perusahaan (2024)

Pada struktur organisasi di atas memiliki tugas dan peran masing-masing sesuai dengan jabatannya yaitu :

a. Direktur

Direktur perusahaan memiliki peran yang vital dalam menjalankan operasional dan mencapai tujuan perusahaan. Tugas utama seorang direktur mengelola perusahaan dengan menerapkan strategi yang efisien dan efektif, menyusun kebijakan kerja, prosedur pelaksanaan, serta standar yang berlaku dalam organisasi perusahaan. Menilai bidang bisnis yang dapat meningkatkan kinerja operasional perusahaan, menganalisis kompetensi sumber daya manusia yang ada, melakukan pengawasan terhadap karyawan perusahaan, serta mengidentifikasi permasalahan perusahaan dan mengkoordinasi upaya penyelesaian masalah tersebut.

b. Kepala Cabang

Kepala cabang bertanggung jawab atas operasional dan pengelolaan kantor cabang yang memiliki tugas untuk memastikan bahwa kegiatan di kantor cabang berjalan dengan lancar, sesuai dengan kebijakan dan tujuan perusahaan. Kepala cabang juga bertanggung jawab dalam pengambilan keputusan operasional sehari-hari, dan menyusun biaya yang akan dikeluarkan selama kegiatan tersebut, atau bisa disebut *Estimate Port Disbursement Account* (EPDA). EPDA merupakan gambaran pikiran biaya keseluruhan di pelabuhan yang diminta *customer*.

c. Staf Administrasi

Staf administrasi memiliki tugas utama yang meliputi pengelolaan dokumen, pengarsipan, serta pencatatan dan pelaporan terkait kegiatan pelayaran dan pengorganisasian semua kegiatan administratif perusahaan dilakukan agar operasional dapat berjalan dengan lancar. Staf administrasi di PT Panca Global Energi cabang Banten bertanggung jawab dalam menyiapkan dokumen pendukung untuk memenuhi persyaratan yang dibutuhkan dalam penerbitan sertifikat, dengan cara mengirimkan email kepada pemilik kapal yang diperlukan untuk penerbitan sertifikat yang diminta.

d. Manajer Keuangan

Mengelola perusahaan dengan efisien dan efektif adalah tanggung jawab utama yang membutuhkan adanya kerjasama

dengan manajer lainnya. Tugas ini mencakup pencatatan aset secara akurat, pengawasan transaksi keuangan, serta pemantauan operasional perusahaan secara menyeluruh. Selain itu, juga penting untuk mengeluarkan faktur yang sesuai dengan pengeluaran, guna memastikan transparan dan kelancaran aliran keuangan perusahaan.

e. Operasional

Melaksanakan kegiatan di lapangan secara langsung, termasuk pengelolaan proses kedatangan kapal hingga keberangkatan kapal, mengurus perizinan bongkar muat kapal, dan mengurus dokumen kapal. Proses *clearance in* dan *clearance out* dilakukan oleh operasional perusahaan dengan menyiapkan dokumen yang diperlukan sebagai syarat *clearance in* dan *clearance out*.

C. Deskripsi Informan

Informan penelitian ini terdiri dari 3 informan, yaitu manager operasional PT Panca Global Energi Jakarta, manager operasional cabang Banten dan agen operasional. Peneliti melakukan wawancara yang bertujuan untuk memperjelas dan memperkuat data yang diperoleh di lapangan. Informan yang dipilih memiliki kriteria yang berdasarkan ketentuan yang telah peneliti tentukan untuk kemudian dipertimbangkan oleh peneliti, sesuai dengan keterkaitan dengan penelitian ini. Adapun jadwal wawancara informan penelitian di bawah ini :

Tabel 4.2 Daftar Wawancara Narasumber

Informan	Tanggal Wawancara	Jabatan	Tempat Wawancara
Narasumber I	10 Juni 2024	Manager Operasional Jakarta	Kantor PT PGE Jakarta
Narasumber II	11 Juni 2024	Manager Operasional cab. Banten	Kantor PT PGE Jakarta
Narasumber III	13 Juni 2024	Agen Operasional cab. Banten	Kantor PT PGE cab. Banten

Sumber : Dokumen Pribadi (2024)

1. Manager Operasional PT Panca Global Energi Jakarta

Narasumber I yaitu Manager Operasional di kantor pusat PT Panca Global Energi yang berada di Jakarta Barat. Narasumber I memiliki wawasan dan pengalaman mendalam dalam menangani aspek operasional perusahaan. Informasi yang diberikan oleh informan memiliki relevansi dengan permasalahan penelitian dan menjadi sumber utama dalam mendukung penelitian ini.

2. Manager Operasional PT Panca Global Energi cabang Banten

Narasumber II merupakan tim PT Panca Global Energi di kota Cilegon, Banten. Peneliti melakukan wawancara pada tanggal 11 Juni 2024.

3. Agen Operasional cabang Banten

Narasumber III merupakan Agen Operasional di PT Panca Global Energi Cabang Banten. Narasumber III langsung terlibat dalam penggunaan *website INSW* dan proses pengurusan *clearance* kapal.

Peneliti melakukan observasi dan wawancara untuk mengetahui prosedur kerja dan masalah dengan *website*.

Data penelitian ini dikumpulkan melalui wawancara, yang merupakan data alam. Peneliti tidak membuat struktur wawancara yang baku, oleh karena itu peneliti dapat mengajukan pertanyaan tambahan untuk memperjelas jawaban informan ketika jawaban dari informan kurang jelas. Dengan cara ini, peneliti dapat menganalisis jawaban informan lebih lanjut.

D. Temuan

Dalam penelitian ini, peneliti mengambil objek penelitian pada kapal MV Bulk Halmahera. PT Panca Global Energi cabang Banten merupakan perusahaan yang beroperasi di wilayah kerja KSOP Kelas I Banten, dan telah menggunakan *website Indonesia National Single Window (INSW)* dalam pengurusan proses *clearance* kapal. Data yang digunakan dalam penelitian ini diperoleh melalui observasi, wawancara dengan beberapa informan, dan dokumentasi sebagai data pendukung penelitian ini. Pada waktu peneliti melaksanakan praktik darat di PT Panca Global Energi cabang Banten, dan sekaligus sebagai peneliti dalam pengambilan data penelitian.

Dalam bab ini akan dipaparkan mengenai temuan penelitian yang dijabarkan berdasarkan hasil wawancara, observasi, dokumentasi serta studi dokumentasi dan diskusi yang difokuskan terhadap masalah yang diteliti. Pada hasil temuan ini akan diuraikan mengenai hasil wawancara terkait

dengan analisis penggunaan *INSW* pada pengurusan proses *clearance* kapal MV Bulk Halmahera. Penggunaan *website* dalam proses *clearance* kapal memberikan banyak manfaat karena membuat proses menjadi lebih cepat dan mudah. Melalui *website*, dokumen dapat diajukan secara online sehingga tidak terhambat oleh jarak atau masalah komunikasi. Fitur-fitur seperti pengajuan dokumen, pemantauan status, dan komunikasi langsung dengan otoritas pelabuhan secara *real-time* membantu mempercepat proses administrasi, mengurangi kesalahan, dan meningkatkan efisiensi kerja. Dengan adanya *website INSW*, PT Panca Global Energi dapat mengurangi waktu tunggu, meningkatkan transparansi, dan memperlancar proses *clearance* kapal, sehingga kinerja dan layanan perusahaan pun semakin baik. Dengan penerapan teknologi digital *INSW* memberikan dampak yang baik terhadap peningkatan kinerja layanan keagenan kapal, oleh karena itu diperlukan strategi yang tepat untuk mengoptimalkan pemanfaatan *website INSW* guna mendukung kelancaran operasional pelabuhan serta memperkuat daya saing sektor logistik nasional (Jannah et al. 2025).

Berdasarkan hasil wawancara yang mendalam dengan informan dan melakukan observasi, hasil yang ditemukan dari kendala penggunaan *website INSW* dan melakukan penelitian di PT Panca Global Energi cabang Banten, peneliti mendapatkan temuan mengenai “Analisis Penggunaan *Website Indonesia National Single Window (INSW)* dalam Proses Pengurusan *Clearance* Kapal MV Bulk Halmahera” melalui wawancara dengan tiga informan yaitu Manager Operasional Jakarta, Manager

Operasional cabang Banten, serta Agen Operasional PT. Panca Global Energi dan melakukan observasi secara langsung. Temuan itu antar lain :

1. Kendala penggunaan *Website Indonesia National Single Window (INSW)* dalam proses pengurusan *clearance* kapal MV Bulk Halmahera

a. Kurangnya pemahaman agen operasional perusahaan

Dalam melaksanakan proses *clearance* kapal MV Bulk Halmahera menggunakan *website INSW* turut menjadi faktor penghambat kelancaran prosedur. Agen yang tidak sepenuhnya memahami tata cara penggunaan *website INSW* menghadapi kesulitan dalam menginput dan memverifikasi dokumen yang diperlukan, sehingga menyebabkan keterlambatan dalam pemrosesan *clearance* kapal. Ketidaktahuan ini memperlambat seluruh proses administrasi, yang pada akhirnya berdampak pada terlambatnya proses bongkar muatan dan keberangkatan kapal. Narasumber I mengatakan bahwa :

”Hal ini sering menyebabkan keterlambatan dalam pengurusan dokumen, kesalahan input data, dan bahkan penolakan dokumen oleh pihak syahbandar. Dampaknya tentu saja keterlambatan keberangkatan atau kedatangan kapal”.

Perihal ini diperjelas oleh pernyataan dari narasumber II sebagai *Manager Operasional* :

”Salah satu yang paling utama adalah kurangnya pemahaman dari agen operasional kami terhadap penggunaan *website INSW*. Agen

sering kali mengalami kesulitan saat menginput dan memverifikasi dokumen yang dibutuhkan melalui *website* tersebut”.

Pendapat ini sejalan dengan pernyataan dari narasumber III Agen Operasional :

”Salah satu tantangan besar yang dihadapi adalah kurangnya pemahaman dari agen operasional mengenai tata cara penggunaan *website INSW*. Banyak dari mereka yang belum familiar dengan seluruh fitur *website*, seperti pengisian dan verifikasi dokumen kapal. Hal ini menyebabkan kesulitan dalam proses penginputan data yang seharusnya bisa dilakukan dengan cepat dan tepat waktu”.

Kurangnya pemahaman agen operasional mengenai cara menggunakan *website INSW* menjadi hambatan utama, khususnya dalam proses pengisian dan verifikasi dokumen kapal. Akibatnya, proses yang seharusnya dapat diselesaikan dengan cepat dan tepat waktu menjadi terhambat.

b. *Maintenance* (pemeliharaan) *website Indonesia National Single Window (INSW)*

Pemeliharaan tersebut menyebabkan *website* tidak dapat diakses dengan lancar, sehingga petugas yang bertanggung jawab dalam pengurusan dokumen kapal tidak dapat memproses data secara tepat waktu. Akibatnya, proses *clearance* kapal yang seharusnya berjalan cepat dan efisien terhambat, memperlambat seluruh prosedur dan menyebabkan keterlambatan dalam *clearance* kapal. Manager Operasional PT Panca Global Energi Jakarta mengatakan :

”Cukup sering, terutama saat mereka sedang melakukan *maintenance*. *Website* jadi lambat, bahkan tidak bisa diakses sama sekali dan sangat menghambat, karena semua proses dokumen elektronik dilakukan melalui INSW. Kalau *website* tidak bisa diakses, kami tidak bisa mengirim dokumen, memeriksa status, atau mendapatkan persetujuan”.

Peneliti menanyakan perihal kendala yang terjadi saat melaksanakan proses *clearance* kapal kepada narasumber II yang mengatakan :

”Ketika *website* sedang dalam pemeliharaan (*maintenance*), kami tidak bisa mengakses *website* untuk mengunggah atau mengecek dokumen. Ini membuat waktu tunggu semakin panjang, dan tentu saja merugikan operasional secara keseluruhan”.

Hasil wawancara di atas juga didukung oleh pernyataan Agen Operasional perihal kendala saat melaksanakan proses *clearance* kapal :

”Ada juga masalah terkait dengan pemeliharaan (*maintenance*) *website* INSW. Kadang, saat *website* sedang dalam pemeliharaan atau mengalami gangguan teknis, akses ke *website* menjadi terhambat. Tentu saja, ini membuat proses pengurusan dokumen jadi terhenti sementara waktu. Kami harus menunggu sampai *website* kembali normal, yang seringkali memperlambat seluruh proses administratif”.

Pemeliharaan (*maintenance*) *website* INSW sering kali menghambat akses untuk mengunggah atau memeriksa dokumen, yang menyebabkan waktu tunggu menjadi lebih lama. Gangguan teknis atau pemeliharaan yang tidak terjadwal dengan baik seringkali mengakibatkan terhentinya sementara proses pengurusan dokumen. Hal ini berdampak buruk pada operasional secara keseluruhan, karena memperlambat proses administratif dan mengganggu kelancaran kegiatan yang telah direncanakan.

c. Perangkat keras yang digunakan sudah usang dan lambat

Perangkat yang digunakan di perusahaan mengalami kinerja yang lambat, yang menyebabkan proses penginputan data dan dokumen di *website INSW* menjadi kurang efektif. Keterbatasan perangkat ini memperlambat proses administrasi, sehingga pengolahan data untuk *clearance* kapal MV Bulk Halmahera terhambat. Akibatnya, keterlambatan dalam penginputan informasi mengganggu kelancaran proses *clearance* kapal, memperlambat penyelesaian prosedur yang seharusnya dilakukan lebih cepat. Berdasarkan hasil observasi dan wawancara yang peneliti lakukan dengan narasumber

I sebagai Manager Operasional PT. Panca Global Energi Jakarta :

”Tidak sepenuhnya. Beberapa unit sudah cukup tua dan kinerjanya lambat, terutama saat membuka aplikasi atau *website INSW* yang cukup berat. Pekerjaan menjadi lebih lama. Proses input data bisa terhambat, dan saat ada *deadline*, ini sangat mengganggu efisiensi kerja”.

Narasumber II selaku Manager Operasional, beliau mengatakan bahwa :

”Komputer yang digunakan saat ini sudah cukup tua dan kinerjanya lambat. Saat membuka *website INSW* saja, kadang harus menunggu lama, belum lagi saat mengunggah dokumen. Ini membuat proses *input* data menjadi tidak efisien dan rawan kesalahan”.

Pemaparan yang ditambahkan oleh Agen Operasional menguatkan hasil wawancara dengan narasumber II yang mengatakan bahwa :

”Kami memang masih menggunakan perangkat komputer yang sudah cukup tua dan kurang memadai untuk mendukung proses operasional. Komputer yang lambat menyebabkan waktu yang dibutuhkan untuk membuka *website INSW* menjadi lama, apalagi saat mengunggah dokumen. Proses input data jadi kurang efisien,

dan kadang terjadi kesalahan atau kegagalan saat meng-*upload* dokumen”.

Penggunaan komputer yang sudah tua dengan kinerja yang lambat berdampak negatif terhadap efisiensi operasional. Akses ke *website INSW* memakan waktu lebih lama, terutama saat mengunggah dokumen, yang membuat proses input data menjadi tidak maksimal. Perangkat yang kurang memadai meningkatkan risiko terjadinya kesalahan atau kegagalan saat meng-*upload* dokumen, sehingga memperlambat proses dan mengganggu kelancaran operasional secara keseluruhan.

2. Upaya peningkatan penggunaan *Website Indonesia National Single Window (INSW)* dalam proses pengurusan *clearance* kapal MV Bulk Halmahera

Untuk meningkatkan proses pengurusan *clearance* kapal MV Bulk Halmahera, PT Panca Global Energi cabang Banten telah mengembangkan strategi baru yang dirancang berdasarkan kendala yang ada. Karena dalam penggunaan *website*, setiap pihak maupun instansi yang terlibat saling berhubungan dan bergantung satu sama lain, perusahaan ini berfokus pada peningkatan koordinasi dan efisiensi antar pihak terkait. Dengan merancang langkah-langkah yang lebih sistematis dan memanfaatkan teknologi yang tersedia, PT Panca Global Energi cabang Banten bertekad untuk memperlancar proses administrasi dan memastikan pengurusan *clearance* kapal MV Bulk Halmahera dapat dilakukan dengan lebih cepat dan efektif. Di bawah ini merupakan

upaya peningkatan dalam penggunaan *website Indonesia National Single Window (INSW)* pada proses *clearance* kapal MV Bulk Halmahera. Peneliti langsung terlibat dalam kegiatan operasional dan melihat proses dari kedatangan hingga keberangkatan kapal di lapangan maupun di kantor. Penelitian ini juga mengidentifikasi beberapa faktor yang digunakan dalam upaya peningkatan penggunaan *website Indonesia National Single Window (INSW)*, antara lain :

- a. Meningkatkan pemahaman agen operasional perusahaan dalam melaksanakan proses *clearance* kapal MV Bulk Halmahera. Dengan menggunakan *website Indonesia National Single Window (INSW)*, beberapa langkah strategis dapat diterapkan. Langkah pertama adalah melaksanakan pelatihan dan sosialisasi secara rutin tentang cara penggunaan *website Indonesia National Single Window (INSW)* kepada agen, melalui *workshop* atau *webinar*, sehingga agen dapat lebih memahami prosedur dengan baik dan meminimalkan kesalahan dalam pengisian dan verifikasi dokumen. Selain itu, penting juga untuk menyediakan layanan bantuan teknis atau *help desk* yang dapat diakses agen kapan saja saat menghadapi kendala, agar masalah dapat cepat terselesaikan tanpa mengganggu kelancaran proses *clearance*. Narasumber I mengungkapkan bahwa :

“Kami telah menyelenggarakan pelatihan teknis secara rutin, khusus untuk agen operasional. Materinya fokus pada alur *clearance*

kapal, jenis dokumen yang dibutuhkan, serta simulasi kasus nyata yang berkaitan dengan MV Bulk Halmahera. Sangat membantu. Agen operasional menjadi lebih percaya diri dan sigap dalam menangani proses *clearance*”.

Hal ini juga diungkapkan oleh Manager Operasional :

“Kami telah menyusun program pelatihan khusus untuk agen operasional terkait penggunaan *website INSW*. Pelatihan ini mencakup simulasi langsung penggunaan *website*, prosedur *input* dokumen, serta penanganan *error* yang umum terjadi”.

Begitu juga pendapat Agen Operasional yang mengatakan :

”Kami sudah mengadakan pelatihan mengenai cara penggunaan *website INSW* dan tata cara pengisian dokumen, selain itu pihak syahbandar juga telah mengadakan sosialisasi.”

- b. Pemeliharaan (*maintenance*) *website Indonesia National Single Window (INSW)* yang mengganggu kelancaran akses *website* dapat dilakukan melalui beberapa langkah strategis. Pertama, perlu dilakukan perbaikan *website* secara berkala dan pengecekan rutin terhadap infrastruktur teknis *website Indonesia National Single Window (INSW)* untuk memastikan kinerja server dan jaringan tetap optimal. Selain itu, penting untuk mengembangkan sistem pemantauan secara *real-time* yang mampu mendeteksi masalah atau gangguan sejak dini, sehingga dapat segera ditangani sebelum menimbulkan dampak yang lebih besar. Peningkatan kapasitas *server* juga diperlukan untuk mengantisipasi lonjakan trafik atau

beban sistem yang tinggi, khususnya pada jam-jam sibuk.

Narasumber I menjelaskan bahwa :

“Kami telah membuat SOP darurat untuk situasi tersebut. Ketika website INSW mengalami maintenance, kami mengalihkan fokus pada persiapan dokumen internal, sambil memonitor informasi resmi dari INSW untuk mengetahui waktu aktif kembali”.

Narasumber II mengatakan bahwa :

” Betul, kami menyadari bahwa jadwal pemeliharaan (*maintenance*) *website INSW* kerap tidak sesuai dengan kebutuhan operasional. Oleh karena itu, kami berkoordinasi secara aktif dengan pihak syahbandar untuk memperoleh informasi terkini terkait *downtime website*. Selain itu, kami membuat permohonan khusus untuk proses *standby manual*, agar petugas tetap dapat mengumpulkan dokumen secara *offline*, yang kemudian akan langsung diunggah setelah *website* kembali online.”

Peneliti juga mendapatkan tanggapan dari informan kedua yaitu Agen operasional yang menambahkan bahwa :

”Untuk masalah *website INSW* yang sedang dalam pemeliharaan, kami sudah mulai memantau jadwal pemeliharaan yang diumumkan oleh pihak syahbandar. Namun, jika pemeliharaan dilakukan mendadak, kami menyiapkan dokumen cadangan dalam format manual. Begitu sistem kembali normal, kami bisa langsung mengunggah dokumen tersebut ke *website* tanpa menunggu lebih lama.”

Permasalahan pemeliharaan (*maintenance*) *website INSW* yang mengganggu akses layanan dapat diatasi melalui pembaruan sistem dan infrastruktur secara rutin, pengembangan pemantauan real-time, serta peningkatan kapasitas server. Secara operasional, koordinasi dengan pihak syahbandar dan penerapan prosedur manual saat *downtime* menjadi solusi efektif.

c. *Upgrade* perangkat keras (*hardware*). Adanya peningkatan kapasitas RAM, mengganti prosesor, atau memperbarui komponen lainnya, dapat mempercepat kinerja komputer. Selain itu, menggunakan perangkat komputer yang lebih modern dan sesuai dengan kebutuhan operasional akan meningkatkan efisiensi dalam pengolahan data. Pembaruan sistem dan perangkat lunak, seperti meng-*upgrade software* atau menggunakan aplikasi yang lebih ringan, juga dapat mempercepat proses penginputan data. Dengan langkah-langkah tersebut, diharapkan proses administrasi untuk *clearance* kapal, seperti pada kapal MV Bulk Halmahera, dapat berlangsung lebih lancar, efisien, dan tepat waktu. Mengenai *upgrade* perangkat keras ataupun *software* sebagai alat untuk memudahkan dan mempercepat proses *clearance* kapal, narasumber I mengatakan bahwa :

”Kami telah melakukan *upgrade* perangkat keras di beberapa unit, termasuk menambah kapasitas RAM, mengganti prosesor dengan yang lebih cepat, dan mengganti HDD dengan SSD”.

Narasumber II menambahkan bahwa :

” Kami sudah mengajukan anggaran untuk pengadaan unit komputer baru dengan spesifikasi yang lebih tinggi. Kami juga melakukan optimalisasi sistem pada perangkat yang ada, termasuk pembersihan data, *upgrade* RAM, dan peningkatan jaringan internal. Kami juga mulai menggunakan aplikasi berbasis cloud yang lebih ringan dan efisien”.

Pemaparan dari Narasumber II ini memperkuat hasil wawancara dengan Narasumber III yang mana mengatakan :

”Kami telah mengajukan anggaran untuk pembelian perangkat komputer baru dengan spesifikasi yang lebih baik dan mampu mendukung kelancaran proses operasional. Selain itu, kami juga sedang meningkatkan koneksi internet perusahaan agar lebih stabil dan cepat dalam mengakses *website INSW*.

E. Pembahasan

1. Kendala penggunaan *Website Indonesia National Single Window (INSW)* dalam proses pengurusan *clearance* kapal MV Bulk Halmahera

a. Kurangnya pemahaman agen terkait *website INSW*

Penelitian ini menemukan bahwa agen operasional kurang memahami cara menggunakan *website Indonesia National Single Window (INSW)* selama proses *clearance* kapal MV Bulk Halmahera di cabang PT Panca Global Energi di Banten. Agen operasional akan menghadapi banyak masalah teknis jika belum memahami sepenuhnya alur kerja dan fungsi *website*. Penginputan data dan verifikasi dokumen digital adalah yang paling penting. Secara keseluruhan, proses administrasi terhambat oleh kurang pahamiya agen operasional, yang menyebabkan keterlambatan dalam pemrosesan dokumen yang diperlukan. Karena agen kekurangan keterampilan digital, proses *clearance* kapal yang tertunda dan terhambat.

Hal ini disebabkan oleh kesalahan pengisian, dokumen yang tidak sesuai, dan kurang pahamiya mengenai proses pengurusan *clearance* yang menggunakan *website Indonesia National Single*

Window (INSW). Jadwal bongkar muat dan keberangkatan kapal menjadi terganggu dan proses *clearance in* dan *clearance out* terhambat karena keterlambatan yang pada akhirnya, mengganggu operasional perusahaan. Hasil ini menunjukkan bahwa peningkatan kapasitas sumber daya manusia penting untuk mengatasi sistem digital yang semakin kompleks. Jika penggunanya memahami dan menguasai *website*, *website Indonesia National Single Window (INSW)* akan efektif untuk mempercepat proses pengurusan *clearance* kapal. Perusahaan dan lembaga terkait harus mempertimbangkan komponen penting seperti sosialisasi dan pelatihan agen operasional dalam hal ini.

Oleh karena itu, pelatihan teknis praktis dan berkelanjutan diperlukan untuk membantu agen operasional menyesuaikan diri dengan sistem digital. Peningkatan literasi digital penting untuk mempercepat proses administrasi pelabuhan dan mengurangi hambatan teknis yang disebabkan oleh manusia.

b. Pemeliharaan (*Maintenance*) *website INSW*

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara di PT Panca Global Energi cabang Banten, peneliti menemukan bahwa kegiatan pemeliharaan pada *website INSW* menjadi salah satu faktor penghambat dalam proses *clearance* kapal MV Bulk Halmahera. Pemeliharaan yang dilakuka sering kali tidak disertai pemberitahuan, sehingga agen operasional tidak dapat mengakses

website saat dibutuhkan. Kondisi ini membuat proses unggah dan verifikasi dokumen menjadi tertunda, padahal kedua hal tersebut sangat penting dalam proses *clearance* kapal. Selama pemeliharaan berlangsung, petugas tidak bisa memproses data tepat waktu sehingga memperlambat jalannya prosedur. Akibatnya, *clearance* kapal ikut tertunda dan memengaruhi jadwal kedatangan, bongkar muat, hingga keberangkatan kapal. Jika pemeliharaan dilakukan tanpa jadwal yang jelas, proses pengurusan dokumen bisa terhenti sementara dan mengganggu seluruh kegiatan pelabuhan.

Temuan ini menunjukkan bahwa meskipun pemeliharaan sistem itu penting, pelaksanaannya harus disertai manajemen teknis yang baik, seperti pemberitahuan jadwal serta prosedur alternatif saat sistem tidak bisa diakses. Hal ini penting agar petugas tetap dapat menyesuaikan langkah kerja. Secara umum, digitalisasi administrasi pelabuhan sangat bergantung pada kesiapan teknologi dan komunikasi yang lancar. Tanpa itu, sistem digital bisa menjadi hambatan dalam operasional harian.

c. Perangkat keras yang sudah usang dan lambat

Salah satu kendala dalam proses *clearance* kapal MV Bulk Halmahera adalah keterbatasan perangkat keras, khususnya komputer yang digunakan oleh tim operasional untuk mengakses *website Indonesia National Single Window (INSW)*. Perangkat tersebut sudah usang dan tidak lagi sesuai dengan tuntutan sistem

digital yang membutuhkan kecepatan akses dan koneksi internet. Lambatnya kinerja perangkat menyebabkan proses penginputan data menjadi tidak optimal, terutama saat harus mengunggah dokumen atau melakukan verifikasi informasi penting. Situasi ini juga memperbesar kemungkinan terjadinya gangguan teknis, seperti kegagalan unggah atau kesalahan saat pengisian data, yang berdampak pada keterlambatan dalam proses *clearance*. Agen operasional pun kerap kali harus mengulang tahapan atau menunggu *website* kembali berjalan normal. Jika kondisi ini terus terjadi, efisiensi kerja dan kelancaran operasional pelabuhan bisa terganggu, mengingat pentingnya kecepatan dan akurasi data dalam aktivitas kepelabuhanan.

2. Upaya peningkatan penggunaan penggunaan *Website Indonesia National Single Window (INSW)* dalam proses pengurusan *clearance* kapal MV Bulk Halmahera

- a. Meningkatkan pemahaman agen operasional perusahaan dalam melaksanakan proses *clearance* kapal MV Bulk Halmahera.

Pemahaman yang baik dari agen operasional terhadap penggunaan *website Indonesia National Single Window (INSW)* sangat penting untuk mempercepat proses *clearance* kapal MV Bulk Halmahera. Kurangnya pemahaman dapat mengakibatkan kesalahan dalam pengisian data serta keterlambatan dalam proses verifikasi dokumen.

Untuk mengatasi permasalahan ini, dibutuhkan upaya pelatihan dan sosialisasi secara berkala. Melalui kegiatan seperti *workshop* atau *webinar*, agen dapat mempelajari alur penggunaan *website INSW*, mulai dari proses input data, verifikasi dokumen, hingga cara menangani kendala teknis yang mungkin muncul. Pelatihan tersebut juga berperan dalam meningkatkan rasa percaya diri agen dalam menjalankan tugasnya. Di samping pelatihan, penyediaan layanan bantuan teknis (*help desk*) juga diperlukan. Fasilitas ini akan sangat membantu ketika agen mengalami gangguan teknis, sehingga masalah dapat segera diatasi dan proses *clearance* tetap berjalan lancar. Bantuan teknis yang responsif akan mendukung penggunaan sistem digital secara lebih optimal.

Dengan meningkatnya pemahaman agen terhadap *website INSW*, kinerja administrasi menjadi lebih cepat dan efisien. Hal ini juga berdampak pada peningkatan profesionalitas kerja serta memperkuat implementasi digitalisasi dalam aktivitas kepelabuhanan.

b. Pemeliharaan (*maintenance*) *website Indonesia National Single Window (INSW)*

Dalam proses pengurusan kapal MV Bulk Halmahera oleh PT Panca Global Energi cabang Banten, ditemukan bahwa akses ke *website Indonesia National Single Window (INSW)* kerap mengalami gangguan akibat pemeliharaan *website (maintenance)*.

Gangguan ini mengakibatkan lamanya waktu dalam mengunggah serta memverifikasi dokumen, yang berdampak langsung pada kelancaran operasional.

Untuk menangani kendala ini, dibutuhkan langkah teknis dan operasional. Pertama, pemeliharaan *website* sebaiknya dilakukan secara berkala dengan pemberitahuan yang jelas kepada pengguna, agar mereka dapat mempersiapkan diri menghadapi waktu tidak aktifnya *website*. Selain itu, pembaruan *website* perlu disertai dengan evaluasi berkala terhadap kinerja server dan kestabilan jaringan guna menjaga keandalan *website*. Kedua, pengembangan *website* pemantauan secara *real-time* menjadi penting agar gangguan bisa segera terdeteksi dan direspons. *Website* ini memungkinkan tim teknis untuk mengidentifikasi penyebab masalah, seperti gangguan pada server, koneksi jaringan, atau lonjakan lalu lintas pengguna. Untuk mengantisipasi peningkatan beban *website* saat jam sibuk, serta meningkatkan kapasitas server. Apabila gangguan *website* tidak dapat dihindari, perlu adanya koordinasi yang baik antara agen pelabuhan dan instansi seperti KSOP untuk menerapkan prosedur manual sementara. Prosedur ini harus dilakukan secara sistematis dan sesuai dengan standar operasional yang telah ditetapkan.

Dengan demikian, hambatan akibat pemeliharaan website INSW tidak hanya berkaitan dengan aspek teknis, tetapi juga menyangkut kesiapan *website* pendukung serta prosedur mitigasi yang telah dirancang. Perpaduan antara peningkatan teknologi dan kesiapan operasional akan memperkuat keandalan *website INSW* dan menjamin kelancaran proses *clearance*.

c. *Upgrade perangkat keras (hardware)*

Penelitian ini mengungkap bahwa salah satu hambatan dalam proses *clearance* kapal MV Bulk Halmahera adalah keterbatasan perangkat keras. Lambatnya kinerja komputer menyebabkan proses penginputan dan verifikasi dokumen di *website INSW* menjadi terhambat. Untuk mempercepat pekerjaan, perlu dilakukan peningkatan pada perangkat keras seperti RAM, prosesor, dan komponen lainnya. Perangkat yang lebih mutakhir juga akan memudahkan akses *website INSW*, khususnya saat mengunggah dokumen dalam jumlah besar.

Oleh karena itu, pembaruan perangkat keras menjadi langkah penting guna mendukung pemanfaatan *website* seperti *INSW*. Temuan ini menegaskan bahwa kesiapan infrastruktur internal perusahaan berperan besar dalam keberhasilan proses digitalisasi. Pengadaan perangkat dengan spesifikasi yang lebih baik akan memperlancar proses administrasi, meminimalkan kendala teknis, dan meningkatkan efisiensi layanan.

Pemahaman dan pengetahuan yang di milik oleh karyawan PT Panca Global Energi berpengaruh pada penggunaan *website Indonesia National Single Window (INSW)*. Karyawan diharapkan memiliki pengetahuan yang mendalam mengenai cara kerja *website Indonesia National Single Window (INSW)*, agar karyawan dapat menjalankan tugas dengan lebih efektif dan efisien dalam proses pengurusan *clearance* kapal MV Bulk Halmahera. Dengan pemahaman yang baik tentang penggunaan *website INSW*, diharapkan proses pengurusan *clearance* kapal dapat berjalan dengan lebih lancar, tanpa adanya hambatan atau kesalahan yang dapat menghambat waktu penyelesaian. Oleh karena itu, PT Panca Global Energi cabang Banten perlu menyelenggarakan sosialisasi terkait penggunaan *Indonesia National Single Window (INSW)*, agar karyawan semakin memahami prosedur dan langkah-langkah dalam setiap tahapan pengurusan *clearance* kapal.

Penggunaan *website INSW* secara efektif oleh Agen Operasional yang kompeten dan terlatih memberikan kontribusi besar terhadap peningkatan efisiensi operasional perusahaan, khususnya dalam pengurusan proses *clearance* kapal. Pengetahuan dan keterampilan yang baik memungkinkan proses administrasi berlangsung lebih cepat, meminimalkan potensi kesalahan, serta memastikan dokumen tersedia sesuai jadwal. Dengan demikian, seluruh kegiatan operasional perusahaan, baik dalam proses *clearance in* ataupun *clearance out*, berjalan dengan lancar.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan penelitian yang penulis lakukan di PT Panca Global Energi cabang Banten, penulis dapat menyimpulkan sebagai berikut :

1. Kendala penggunaan *website Indonesia National Single Window (INSW)* dalam proses pengurusan *clearance* kapal MV Bulk Halmahera oleh PT Panca Global Energi antar lain :

Kurangnya pemahaman agen operasional perusahaan, pemeliharaan (*maintenance*) *website Indonesia National Single Window (INSW)*, komputer atau perangkat yang digunakan perusahaan mengalami kinerja yang lambat dan usang.

2. Upaya peningkatan penggunaan *website Indonesia National Single Window (INSW)* dalam proses pengurusan *clearance* kapal MV Bulk Halmahera oleh PT Panca Global Energi antar lain :

Melakukan pelatihan kepada agen operasional perusahaan tentang penggunaan *website Indonesia National Single Window (INSW)*, perbaikan *website* secara berkala dan mengembangkan pemantauan secara *real-time* yang mampu mendeteksi masalah, memutakhirkan perangkat keras seperti meningkatkan RAM, mengganti prosesor dan menggunakan komputer yang lebih bagus sesuai kebutuhan secara berkelanjutan.

B. Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini memiliki keterbatasan yang dapat menjadi bahan evaluasi serta pertimbangan bagi peneliti dalam upaya perbaikan dan penyempurnaan pada penelitian selanjutnya. Adapun keterbatasan yang dimaksud sebagai berikut :

Ruang lingkup penelitian ini dibatasi pada satu perusahaan, yaitu PT Panca Global Energi cabang Banten, dengan fokus utama pada pengurusan proses *clearance* kapal MV Bulk Halmahera. Oleh karena itu, hasil yang diperoleh dari penelitian ini bersifat spesifik dan kontekstual, sehingga tidak dapat digeneralisasikan secara luas untuk menggambarkan kondisi di perusahaan lain atau pada jenis kapal yang berbeda.

C. Saran

Adapun saran-saran sebagai berikut :

1. Sebaiknya perusahaan mengadakan pelatihan secara rutin terhadap agen operasional terkait penggunaan *website Indonesia National Single Window (INSW)* agar agen dapat menguasai dan memahami dalam menggunakan *website INSW*.
2. Sebaiknya perusahaan juga melakukan evaluasi secara berkala dalam waktu tertentu untuk mengidentifikasi kendala yang ada serta meningkatkan kelancaran proses *clearance* kapal setelah diterapkannya layanan *website Indonesia National Single Window (INSW)*.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdi. 2020. *Metode Penelitian Kualitatif (Teori & Panduan Praktis Analisis Data Kualitatif)*.
- Aji, Amin Kuncoro, Retno Hariyanti, dan Fajar Transelasi. 2024. “Proses Pengurusan Dokumen Kapal MT Sinar Morotai dengan Sistem Indonesia National Single Window (INSW) Di PT Samudera Energi Tangguh Cabang Banten.” 1:348–55.
- Alfansyur, Andarusni, dan Mariyani. 2020. “Seni Mengelola Data : Penerapan Triangulasi Teknik , Sumber dan Waktu pada Penelitian Pendidikan Sosial.” *Historis* 5(2):146–50.
- Amitha Shofiani Devi, Khusnul Hotimah, Ramadhan Sakha A, Achmad Karimullah, dan M. Isa Anshori. 2024. “Mewawancarai Kandidat: Strategi untuk Meningkatkan Efisiensi dan Efektivitas.” *MASMAN: Master Manajemen* 2(2):66–78.
- Aris Sarjito. 2023. “Peran Teknologi dalam Pembangunan Kemaritiman Indonesia.” *Jurnal Lemhannas RI* 11(4):219–36.
- Bellin Fattah, Bellin Fattah, Iswanto Iswanto, Ningrum Astriawati, dan Handoyo Widyanto. 2022. “Prosedur Clearance In dan Clearance Out Kapal Milik PT. Salam Pacific Indonesia Lines.” *Majalah Ilmiah Bahari Jogja* 20(1):87–96.
- Charismana, Dian Satria, Heri Retnawati, dan Happri Novriza Setya Dhewantoro. 2022. “Motivasi Belajar dan Prestasi Belajar Pada Mata Pelajaran PPKN Di Indonesia: Kajian Analisis Meta.” *Bhineka Tunggal Ika: Kajian Teori dan Praktik Pendidikan PKn* 9(2):99–113.
- Gusteti, M. U., dan S. N. Martin. 2020. “Persepsi Mahasiswa terhadap Penggunaan Media Prezi pada Mata Kuliah Assessment Di SD.” *Jurnal Riset Pendidikan Dasar* (2).
- Husnullail, M., Risnita, M. Syahran Jailani, dan Asbui. 2024. “Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data dalam Riset Lmiah.” *Journal Genta Mulia* 15(0):1–23.

- Jannah, Prima Miftakhul, Trisnowati Rahayu, Akhmad Kasan Gupron, dan Romanda Annas Amrullah. 2025. "Pengaruh Implementasi Teknologi Digital INSW terhadap Kinerja Perusahaan Keagenan Kapal di Terminal Jamrud Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya." *RIGGS: Journal of Artificial Intelligence and Digital Business* 4(2):2877–82.
- M Teguh Saefuddin, Tia Norma Wulan, Savira, Dase Erwin Juansah⁴, dan Universitas Sultan Ageung Tirtayasa 1, 2, 3. 2023. Teknik Pengumpulan Data Kuantitatif dan Kualitatif pada Metode Penelitian 2(6):784–808.
- Muliadi, Dedi, dan Joko Setyawan. 2023. "Pengaruh Dampak Pandemi Covid 19 terhadap Kegiatan Pelaku UMKM (Studi Kasus Kegiatan Pelaku UMKM Di Kabupaten Bogor-Jawa Barat)." *Jurnal Akutansi dan Pajak* 24(01):1–7.
- Nugraha, Markus Asta Patma, dan Alwin. 2022. "Pengaruh Inaportnet terhadap Efektivitas Clearance In/Out Kapal pada Pt Oremus Bahari Mandiri Surabaya." *Logistik* 15(01):11–22.
- Panggabean, Rogers, Siti Mardiana, dan Adam Adam. 2023. "Efektifitas Pelayanan Pemeriksaan Fisik Barang Impor dengan Penerapan Sistem Single Submission (Ssm) Kepabeanan dan Karantina Melalui Joint Inspection pada Kantor Pengawasan dan Pelayanan Bea dan Cukai Tipe Madya Pabean Belawan Sumatera Utara." *Journal of Education, Humaniora and Social Sciences (JEHSS)* 5(4):3330–40.
- Rony Zulfirman. Agama, Pendidikan, Islam Di, dan M. A. N. Medan. 2022. "Implementasi Metode Outdoor Learning dalam Peningkatan Hasil Belajar Siswa pada Mata Pelajaran Agama Islam Di MAN 1 Medan." *Jurnal Penelitian, Pendidikan dan Pengajaran: JPPP* 3(2):147–53.
- Rukhmana, Trisna. 2021. "Jurnal Edu Research Indonesian Institute For Corporate Learning dan Studies (IICLS) Page 25." *Jurnal Edu Research : Indonesian Institute For Corporate Learning And Studies (IICLS)* 2(2):28–33.
- Spradley, Perspektif, dan Miles Huberman. 2024. "Kajian Teoritis Tentang Teknik Analisis Data dalam Penelitian Kualitatif .

- Subhaktiyasa, Putu Gede. 2024. "Menentukan Populasi dan Sampel : Pendekatan Metodologi Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif." 9:2721–31.
- Subhaktiyasa, Putu Gede. n.d. "Evaluasi Validitas dan Reliabilitas Instrumen Penelitian Kuantitatif : Sebuah Studi Pustaka." 5(4):5599–5609.
- Suryadevi, Ramadhani Karina, dan Eva Hany Fanida. 2020. "Inovasi Program Online Single Submission (OSS) dalam Layanan Izin Usaha di Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Kabupaten Sidoarjo." *Publika* 8(1).
- Tahir, Rusdin, Annisa Fitri Anggraeni, Suyono Tamrin, Maria Lusiana Yulianti, Winda Lestari, Andina Nurul Wahidah, Ainun Jhariah Hidayah, Sa'dianoor, Alvira Pranata, Nopita Sari, Titi Indahyani, Misno, Bayu Fitra Prisuna, Retno Pangestuti, Robbi Saepul Rahman, Ferdinand Salomo Leuwol, dan Tri Martini Patria. 2023. *Metodologi Penelitian (Teori, Masalah Dan Kebijakan)*.
- Widyanto, Handoyo, Ningrum Astriawati, Suyanti Suyanti, dan Fikri Fikri. 2023. "Aktivitas Port Clearance Pengurusan Dokumen PT. Pelayaran Sumatra Timur Indonesia." *Jurnal Maritim Polimarin* 9(1):7–13.
- Wirayuda, Fuad Hasan, Galih Satriyo, dan Janoko. 2022. "Prosedur Clearance Kapal dengan Menggunakan Sistem Inaportnet oleh Pt . Tera Logistic Indonesia Surabaya." *Jurnal Kemaritiman Dan Transportasi* 4(1):1–6.

LAMPIRAN

Lampiran 2 : Wawancara Manager Operasional Jakarta

Narasumber I

Penulis : Hizkia Deska Saputra

Narasumber : Bapak Riza Adintara

Jabatan : Manager Operasional PT. Panca Global Energi Jakarta

Tempat : PT. Panca Global Energi cabang Banten

Tanggal : 10 Juni 2024

Penulis : Apakah Anda merasa agen operasional perusahaan sudah memahami seluruh prosedur *clearance* kapal dengan baik?

Narasumber I : Sejujurnya, tidak semua agen operasional memiliki pemahaman yang cukup mendalam. Beberapa masih bingung dengan dokumen apa saja yang harus disiapkan, bagaimana proses pengajuannya, serta tahapan-tahapan *clearance* yang benar.

Penulis : Apa dampak dari kurangnya pemahaman ini terhadap kelancaran proses *clearance*?

Narasumber I : Hal ini sering menyebabkan keterlambatan dalam pengurusan dokumen, kesalahan input data, dan bahkan penolakan dokumen oleh pihak syahbandar. Dampaknya tentu saja keterlambatan keberangkatan atau kedatangan kapal.

Penulis : Apakah gangguan pada *website INSW* sering terjadi dan bagaimana pengaruhnya terhadap proses *clearance* kapal?

Narasumber I : Cukup sering, terutama saat pihak kesyahbandaran sedang melakukan *maintenance*. *Website* jadi lambat, bahkan tidak bisa diakses sama sekali. Sangat menghambat, karena semua proses dokumen elektronik dilakukan melalui *website INSW*.

Kalau *website* tidak bisa diakses, kami tidak bisa mengirim dokumen, memeriksa status, atau mendapatkan persetujuan.

Penulis : Apa yang biasanya dilakukan perusahaan saat menghadapi masalah ini?

Narasumber I : Kami biasanya menunggu atau menghubungi pihak terkait, tapi tetap saja proses menjadi tertunda. Kami berharap ada sistem cadangan atau pemberitahuan lebih awal dari pihak syahbandar.

Penulis : Apakah komputer yang digunakan untuk proses *clearance* masih memadai dan apa dampaknya terhadap perusahaan?

Narasumber I : Tidak sepenuhnya. Beberapa unit sudah cukup tua dan kinerjanya lambat, terutama saat membuka aplikasi atau *website INSW* yang cukup berat. Pekerjaan menjadi lebih lama. Proses input data bisa terhambat, dan saat ada *deadline*, ini sangat mengganggu efisiensi kerja.

Penulis : Apa langkah yang telah dilakukan perusahaan untuk meningkatkan pemahaman agen operasional dalam proses *clearance* kapal MV Bulk Halmahera dan apakah hal tersebut cukup efektif?

Narasumber I : Kami telah menyelenggarakan pelatihan teknis secara rutin, khusus untuk agen operasional. Materinya fokus pada alur *clearance* kapal, jenis dokumen yang dibutuhkan, serta simulasi kasus nyata yang berkaitan dengan kapal MV Bulk Halmahera. Agen operasional menjadi lebih percaya diri dan sigap dalam menangani proses *clearance*.

Penulis : Bagaimana perusahaan menyikapi gangguan akses yang kerap terjadi saat pemeliharaan *website INSW*?

Narasumber I : Kami telah membuat SOP darurat untuk situasi tersebut. Ketika *website INSW* mengalami *maintenance*, kami mengalihkan fokus pada persiapan dokumen internal, sambil memonitor informasi resmi dari INSW untuk mengetahui waktu aktif kembali.

Penulis : Bagaimana perusahaan menangani masalah kinerja komputer yang lambat?

Narasumber I : Kami telah melakukan upgrade perangkat keras di beberapa unit, termasuk menambah kapasitas RAM, mengganti prosesor dengan yang lebih cepat, dan mengganti HDD dengan SSD.

Penulis : Terimakasih Pak Riza atas waktu yang telah diberikan.



Lampiran 3: Wawancara Manager Operasional cab. Banten

Narasumber II

Penulis : Hizkia Deska Saputra

Narasumber : Bapak Wing Satria Bahari

Jabatan : Manager operasional PT. Panca Global Energi cabang Banten

Tempat : PT. Panca Global Energi cabang Banten

Tanggal : 11 Juni 2024

Penulis : Selamat siang, pak Wing, terima kasih sudah meluangkan waktu untuk berbincang. Bisa dijelaskan apa saja kendala utama yang dihadapi saat proses pengurusan *clearance* kapal *MV Bulk Halmahera*?

Narasumber II : Selamat siang, dek Hizkia. Kami menghadapi beberapa kendala yang cukup kompleks. Salah satu yang paling utama adalah kurangnya pemahaman dari agen operasional kami terhadap penggunaan *website INSW*. Agen sering kali mengalami kesulitan saat menginput dan memverifikasi dokumen yang dibutuhkan melalui *website* tersebut.

Penulis : Apa yang terjadi ketika agen mengalami kesulitan seperti itu?

Narasumber II : Akibatnya, proses *clearance* kapal menjadi tertunda. Ini berdampak langsung pada jadwal bongkar muat yang molor, dan bahkan keberangkatan kapal bisa ikut terlambat. Selain itu, kami juga mengalami masalah saat *website INSW* sedang dalam masa *maintenance*. Ketika situs tidak bisa diakses, otomatis semua proses administratif ikut terhenti.

Penulis : Jadi ada faktor dari sistem eksternal juga, ya?

Narasumber II : Iya, betul. Ketika *website* sedang dalam pemeliharaan (*maintenance*), kami tidak bisa mengakses *website* untuk mengunggah atau mengecek dokumen. Ini membuat waktu tunggu semakin panjang, dan tentu saja merugikan operasional secara keseluruhan.

Penulis : Apakah ada kendala lainnya di sisi internal perusahaan?

Narasumber II : Ada dek, komputer yang digunakan saat ini sudah cukup tua dan kinerjanya lambat. Saat membuka *website INSW* saja, kadang harus menunggu lama, belum lagi saat mengunggah dokumen. Ini membuat proses *input* data menjadi tidak efisien dan rawan kesalahan.

Penulis : Pak Wing, kami mengetahui bahwa terdapat kendala dalam proses *clearance* kapal MV Bulk Halmahera, salah satunya adalah kurangnya pemahaman agen operasional terhadap penggunaan *website INSW*. Apa langkah yang telah diambil untuk mengatasi hal ini?

Narasumber II : Kami telah menyusun program pelatihan khusus untuk agen operasional terkait penggunaan *website INSW*. Pelatihan ini mencakup simulasi langsung penggunaan *website*, prosedur *input* dokumen, serta penanganan *error* yang umum terjadi.

Penulis : Terkait pemeliharaan (*maintenance*) *website INSW* yang sering menyebabkan *website* tidak dapat diakses, apakah ada langkah yang dilakukan?

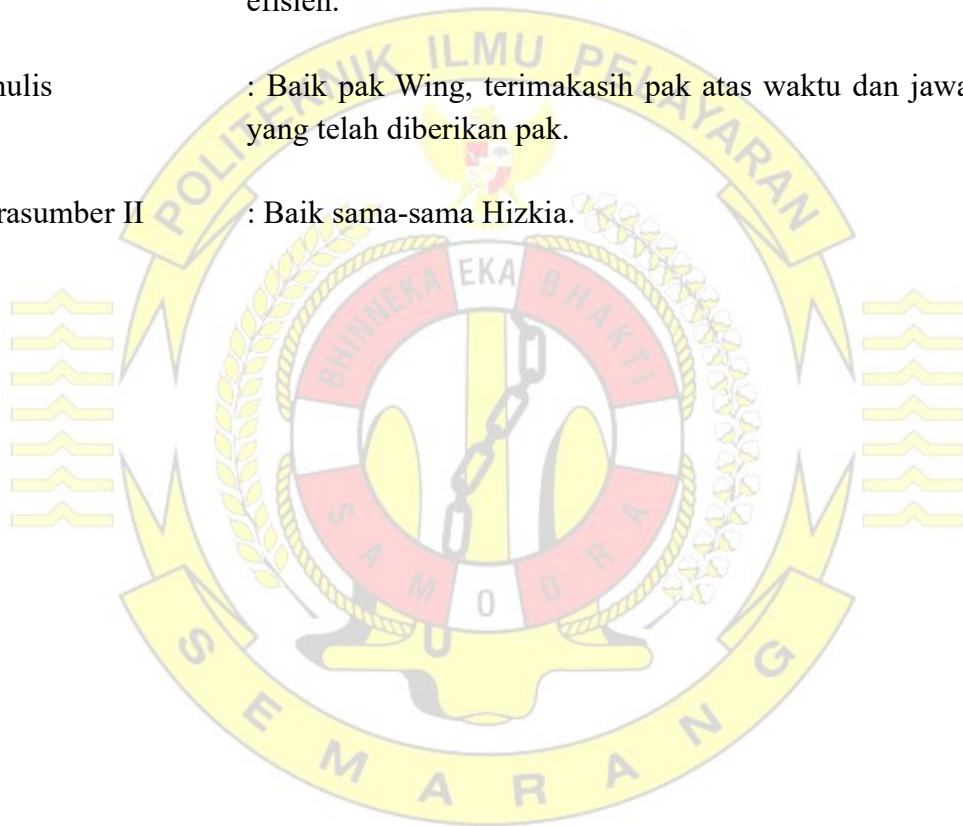
Narasumber II : Betul, kami menyadari bahwa jadwal pemeliharaan (*maintenance*) *website INSW* kerap tidak sesuai dengan kebutuhan operasional. Oleh karena itu, kami berkoordinasi secara aktif dengan pihak syahbandar untuk memperoleh informasi terkini terkait *downtime website*. Selain itu, kami membuat permohonan khusus untuk proses *standby manual*, agar petugas tetap dapat mengumpulkan dokumen secara *offline*, yang kemudian akan langsung diunggah setelah *website* kembali online.

Penulis : Mengenai perangkat komputer yang lambat dan menghambat proses *input* data, apa solusi yang disiapkan oleh perusahaan?

Narasumber II : Kami sudah mengajukan anggaran untuk pengadaan unit komputer baru dengan spesifikasi yang lebih tinggi. Kami juga melakukan optimalisasi sistem pada perangkat yang ada, termasuk pembersihan data, upgrade RAM, dan peningkatan jaringan internal. Kami juga mulai menggunakan aplikasi berbasis cloud yang lebih ringan dan efisien.

Penulis : Baik pak Wing, terimakasih pak atas waktu dan jawaban yang telah diberikan pak.

Narasumber II : Baik sama-sama Hizkia.



Lampiran 4: Wawancara Agen Operasional cab. Banten

Narasumber III

Penulis : Hizkia Deska Saputra

Narasumber : Bapak Rio Dwiky Alfiyanto

Jabatan : Agen / *Staff* operasional PT. Panca Global Energi cabang Banten

Tempat : PT. Panca Global Energi cabang Banten

Tanggal : 13 Juni 2024

Penulis : Selamat siang, mas Rio. Terima kasih mas sudah meluangkan waktu untuk berbincang. Saya ingin mulai dengan pertanyaan tentang kendala-kendala apa saja yang sering dihadapi saat proses clearance kapal *MV Bulk Halmahera* mas?

Narasumber III : Selamat siang, Hizkia. Salah satu tantangan besar yang dihadapi adalah kurangnya pemahaman dari agen operasional mengenai tata cara penggunaan *website INSW*. Banyak dari mereka yang belum familiar dengan seluruh fitur *website*, seperti pengisian dan verifikasi dokumen kapal. Hal ini menyebabkan kesulitan dalam proses penginputan data yang seharusnya bisa dilakukan dengan cepat dan tepat waktu.

Penulis : Lantas, apa dampak yang timbul ketika agen operasional mengalami kesulitan dalam menggunakan *website INSW*?

Narasumber III : Dampaknya cukup signifikan, Hiz proses *clearance* kapal menjadi tertunda, karena dokumen yang dibutuhkan tidak bisa langsung diproses atau terkirim ke pihak berwenang. Hal otomatis mengganggu jadwal bongkar muat dan keberangkatan kapal. Bahkan, kadang keterlambatan ini juga berimbas pada biaya operasional yang meningkat.

- Penulis : Selain masalah dari sisi pemahaman agen, apakah ada faktor lain yang turut menghambat kelancaran proses *clearance* kapal ini?
- Narasumber III : Ada juga masalah terkait dengan pemeliharaan (*maintenance*) *website* *INSW*. Kadang, saat *website* sedang dalam pemeliharaan atau mengalami gangguan teknis, akses ke *website* menjadi terhambat. Tentu saja, ini membuat proses pengurusan dokumen jadi terhenti sementara waktu. Kami harus menunggu sampai *website* kembali normal, yang seringkali memperlambat seluruh proses administratif.
- Penulis : Berbicara tentang masalah teknis lainnya, komputer yang digunakan di perusahaan cukup lambat. Apa dampaknya terhadap kelancaran penginputan data di *website* *INSW*?
- Narasumber III : Betul, kami memang masih menggunakan perangkat komputer yang sudah cukup tua dan kurang memadai untuk mendukung proses operasional. Komputer yang lambat menyebabkan waktu yang dibutuhkan untuk membuka *website* *INSW* menjadi lama, apalagi saat mengunggah dokumen. Proses input data jadi kurang efisien, dan kadang terjadi kesalahan atau kegagalan saat meng-*upload* dokumen.
- Penulis : Wah, kendalanya memang cukup banyak, ya mas. Lalu, apa upaya yang sudah dilakukan untuk mengatasi kendala-kendala ini?
- Narasumber III : Untuk mengatasi masalah pemahaman agen, kami sudah mengadakan pelatihan mengenai cara penggunaan *website* *INSW* dan tata cara pengisian dokumen, selain itu pihak syahbandar juga telah mengadakan sosialisasi.
- Penulis : Apakah ada upaya untuk menangani masalah pemeliharaan *website* *INSW* yang sering menghambat?
- Narasumber III : Untuk masalah *website* *INSW* yang sedang dalam pemeliharaan, kami sudah mulai memantau jadwal pemeliharaan yang diumumkan oleh pihak syahbandar.

Namun, jika pemeliharaan dilakukan mendadak, kami menyiapkan dokumen cadangan dalam format manual. Begitu sistem kembali normal, kami bisa langsung mengunggah dokumen tersebut ke *website* tanpa menunggu lebih lama.

Penulis : Dalam hal infrastruktur dan perangkat komputer yang lebih baik, apa langkah yang telah diambil oleh perusahaan?

Narasumber III : Kami telah mengajukan anggaran untuk pembelian perangkat komputer baru dengan spesifikasi yang lebih baik dan mampu mendukung kelancaran proses operasional. Selain itu, kami juga sedang meningkatkan koneksi internet perusahaan agar lebih stabil dan cepat dalam mengakses *website INSW*.


Penulis : Setelah berbagai upaya tersebut, apa hasil yang mulai terlihat dalam perbaikan proses *clearance* kapal?

Narasumber III : Kami mulai melihat hasil positif dari pelatihan yang diberikan kepada agen operasional. Mereka kini lebih familiar dan cepat dalam menggunakan *website INSW*. Perangkat komputer baru juga sudah mulai digunakan, dan penginputan data kini jauh lebih efisien. Meski masih ada beberapa hal yang perlu diperbaiki, kami optimis langkah-langkah ini dapat mempercepat seluruh proses *clearance* kapal ke depan.



Penulis : Terima kasih banyak mas Rio, atas penjelasannya.

Narasumber III : Sama-sama Hizkia, semoga semua langkah yang diambil bisa memberikan dampak positif bagi proses operasional kami.

Lampiran 5 : Manifest Last Port

 <p>CARGO MANIFEST ONBOARD MV. BULK HALMAHERA</p>			
<p>MASTER : ARIF WICAKSONO FROM : MUARA PANTAI, EAST KALIMANTAN, INDONESIA</p>		<p>SAILED : MAY 29, 2024 TO : SURALAYA PORT, INDONESIA</p>	
B/L NO.	SHIPPER	CONSIGNEE	GROSS WEIGHT
01/BL-BH/2024	PT BERAU COAL SINARWAS MSIG TOWER LT. 10, JL. DR. IDE ANAK AGUNG GDE AGUNG BLOK 6.3 KARET, SETIABLUDI, JAKARTA SELATAN	PT. PLN INDONESIA POWER UNIT BISNIS PEMBANGKIT SURALAYA, JL. KOMPLEK PLTU SURALAYA, KEC PULO MERAK, CILEGON BANTEN 42439 NOTIFY PARTY: PT. PLN INDONESIA POWER UNIT BISNIS PEMBANGKIT SURALAYA, JL. KOMPLEK PLTU SURALAYA, KEC PULO MERAK, CILEGON BANTEN 42439	63.000 MT
		<p>BERAU STEAM COAL IN BULK</p> <p>Clean on Board</p> <p>Freight Payable as per Charter Party</p>	

PORT OF : MUARA PANTAI, EAST KALIMANTAN, INDONESIA
DATE : MAY 23, 2024



 PT. DJAKARTA LLOYD (Persero) BERAU
 Branch Manager

Lampiran 6 : Permohonan *Clearance In* di Ksop Kelas I Banten

Perihal : PERMOHONAN CLEARANCE IN
No : CLEARANCE-IN/00081/6/2024

Merak, 05 Juni 2024

Kepada Yth
Kepala Kantor
Kesyahbandaran Dan
Otoritas
Pelabuhan Kelas 1 Banten



MERAK

Dengan Hormat,

VESSEL NAME : BULK HALMAHERA
BENDERA : INDONESIA
ISI KOTOR : 39736
PANJANG KAPAL : 0

CAPTAIN : ARIF WICAKSONO
JUMLAH CREW : 23
PEMILIK / AGEN : PT. ASIAN BULK LOGISTICS
DOCK TERAKHIR : -

NAMA DOKUMEN KAPAL	DIBERIKAN DI	TANGGAL	BERLAKU S/D	ENDORSMENT PLACE	ENDORSMENT DATE
SURAT LAUT SEMENTARA	JAKARTA	08 Mei 2024	07 Agustus 2024		-
SURAT UKUR SEMENTARA	TARAKAN	07 Mei 2024	06 Agustus 2024		-
SAFE MANNING	JAKARTA	17 Mei 2024	16 Juni 2024		-
DOC	JAKARTA	26 April 2024	19 November 2028		-
SMC	JAKARTA	14 Mei 2024	12 November 2024		-
INT. SHIP SECURITY CERT.	JAKARTA	20 Mei 2024	19 November 2024		-
SAFETY CONSTRUCTION CERT.	TARAKAN	13 Mei 2024	12 Agustus 2024		-
SAFETY RADIO CERT.	TARAKAN	13 Mei 2024	12 Agustus 2024		-
SAFETY EQUIPMENT CERT.	TARAKAN	13 Mei 2024	12 Agustus 2024		-
NOPP CERTIFICATE	TARAKAN	13 Mei 2024	12 Agustus 2024		-
IMDG	TARAKAN	16 Mei 2024	12 Agustus 2024		-
CLASS CERT.	JAKARTA	20 Mei 2024	29 Mei 2025	MUARA PANTAI	20 Mei 2024
LOAD LINE CERT.	JAKARTA	20 Mei 2024	29 Mei 2025	MUARA PANTAI	20 Mei 2024
CLC CERT.	JAKARTA	17 Mei 2024	20 Februari 2025		-
ANTI-FOULING SYSTEM CERTIFICATE	TARAKAN	13 Mei 2024	12 Agustus 2024		-
FIRE EXTINGUISHER CERT.	TARAKAN	13 Mei 2024	12 Mei 2025		-
ILR CERT.	TARAKAN	13 Mei 2024	12 Mei 2025		-
RPT / PKKA / PPKA	JAKARTA	16 Mei 2024	16 Agustus 2024		-

KAPAL TIBA TGL: 03/06/2024 JAM: 00:00:00 DARI: TANJUNG REDEP TUJUAN: -

MELAPOR	TIBA	TOLAK
TANGGAL/JAM	03/06/2024/01:06:07	

Hormat Kami,
Kepala Cabang / Direktur Utama
PT. PANCA GLOBAL ENERGI

RIZA ANDINTARA

Lampiran 7 : Bill Of Lading Last Port

CODE NAME : "CONGENBILL". EDITION 1994		Page 2
Shipper PT BERAU COAL SINARMAS MSIG TOWER LT. 10, JL. DR. IDE ANAK AGUNG GDE AGUNG BLOK 6.3 KARET, SETIABUDI, JAKARTA SELATAN	BILL OF LADING TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES B/L No. 01/BL-BH/2024 Reference No. <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block; margin-top: 10px;"> FIRST ORIGINAL </div>	
Consignee PT. PLN INDONESIA POWER UNIT BISNIS PEMBANGKIT SURALAYA. JL. KOMPLEK PLTU SURALAYA, KEC PULO MERAK, CILEGON BANTEN 42439		
Notify address PT. PLN INDONESIA POWER UNIT BISNIS PEMBANGKIT SURALAYA. JL. KOMPLEK PLTU SURALAYA, KEC PULO MERAK, CILEGON BANTEN 42439		
Vessel MV. BULK HALMAHERA	Port of loading MUARA PANTAI, EAST KALIMANTAN, INDONESIA	
Port of discharge SURALAYA PORT, INDONESIA		
Shipper's description of goods BERAU STEAM COAL IN BULK	Gross weight 63.000 MT	
Clean on Board Freight Payable as per Charter Party (of which on deck at Shipper's risk, the Carrier not being responsible for loss of damage howsoever arising)		
Freight payable as per CHARTER-PARTY dated FREIGHT ADVANCE Received on account of freight : Time used for loading days hours	SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above. Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading Indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void. FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF	
Freight payable at	Place and date of issue : MUARA PANTAI, EAST KALIMANTAN, INDONESIA MAY 28, 2024	
Number of original Bs/L Three (3)	Signature As Agent of Diakarta Lloyd Berau for and on behalf of Master Bulk Halmahera 	
Printed and sold by Fr. G. Knudtzons Bogtrykkeri A/S, 61 Vallensbaekvej, DK-2625 Vallensbaek, Telefax +45 43 66 07 08 by authority of The Baltic and International Maritime Council, (BIMCO), Copenhagen		

Lampiran 8 : Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK)

11/20/24, 8:33 AM

simpadu-inaportnet.dephub.go.id/document/pdfs/pkk/U0wwMDEuRE4uSURCVE4uMjQwNS4wMDEwNTQ-

PEMBERITAHUAN KEDATANGAN KAPAL

Nomor : PKK.DN.IDBTN.2405.001033 BANTEN, 29-05-2024
 Klasifikasi :
 Lampiran :
 Perihal : Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) Yth. Kepada Kepala Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten
 -
 di BANTEN

Menunjuk Permenhub No. PM 93 Tahun 2013, dengan ini diberitahukan bahwa akan tiba di pelabuhan BANTEN Kapal Milik / charter / Keagenan *) sebagai berikut :

1 Nama Kapal / Voyage : BULK HALMAHERA
 2 Bendera IMO / Number : Indonesia (ID) /
 3 DWT / GT / Jenis Kapal : 81886 / 40943 / BULK CARRIER / CURAH
 4 Draft : 19.5
 5 LOA : 224.94
 6 Pemilik / Principle : B X-506/AL.001
 7 Nama Agen : PT PANCA GLOBAL ENERGI
 8 Nama Nakhoda : ARIF WICAKSONO
 9 Trayek : TRAMPER
 10 Jenis Pelayaran : Dalam Negeri
 11 ETA / ETD : 03-06-2024 22:00:00/07-06-2024 12:00:00
 12 Pelabuhan Asal / Tujuan : Dari Tanjung Redep, Tujuan SURALAYA
 13 Posisi Kapal Sekarang : LAUT / Anchor
 14 Tambat / Labuh yang diminta : TUKS PT. INDONESIA POWER 01
 15 Jenis barang yang akan di :

a. Bongkar: 1) Non Kontainer

Barang Umum (GC) / Curah Kering/Cair *)

	Tonase	Boxes
Isi 20" / 40"	0 / 0	0 / 0
Kosong 20" / 40"	0 / 0	0 / 0

2) Kontainer

a. Muat : 1) Non Kontainer

Barang Umum (GC) / Curah Kering/Cair *)

	Tonase	Boxes
Isi 20" / 40"	0 / 0	0 / 0
Kosong 20" / 40"	0 / 0	0 / 0

2) Kontainer

16 PBM yang ditunjuk : PT. RUSAMAS SURALAYA
 17 Rencana Kerja Bongkar Muat :
 18 Jenis Barang (sesuai manifest) :

47289

11/20/24, 8:33 AM

simpadu-inaportnet.dephub.go.id/document/pdfs/pkk/U0wwMDEuRE4uSURCVE4uMjQwNS4wMDEwNTQ-

Uraian		Bongkar		Muat	
a	General Cargo (brg. Campuran)	0	T/M3	0	T/M3
b	Bag. Cargo (brg. Karungan)	0	T/M3	0	T/M3
c	Bulk Cargo (brg. Curah)	63000	T/M3	0	T/M3
d	Liquid Cargo (brg. Cair)	0	T/M3	0	T/M3
e	Barang berbahaya	0	T/M3	0	T/M3
f	Lain-lain	0	T/M3	0	T/M3
	Jumlah	0	T/M3	0	T/M3
	Penumpang Naik / Turun	0	Org	0	Org
	Hewan Turun	0	Ekor	0	Ekor

OP No. PKK.DN.IDBTN.2405.001033

AN. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS
PELABUHAN KELAS I BANTEN
KEPALA BIDANG LALA, USAHA KEPELABUHANAN

PIMPINAN
PT PANCA GLOBAL ENERGI



- D. Telah dilengkapi dengan peralatan navigasi, Keselamatan, Pemadam Kebakaran, dan Pencegaha Pencemaran yang berfungsi baik:**
Has been equiped with navigation, live saving, fire equipment and pollution prevention



JENIS PERALATAN	JUMLAH	KETERANGAN
Navigasi / Navigation	LENGKAP	BAIK
Penolong / Life saving	LENGKAP	BAIK
Pemadam Kebakaran / Fire Eguipment	LENGKAP	BAIK
Pencegahan Pencemaran /Pollution Prevention	LENGKAP	BAIK

- E. Demikian Surat Pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya**
Herewith this declaration is rtue and correct.

Tempat&tanggal : Banten, 08 Juni 2024
 Place & date
 Nahkoda Kapal : MV. BULK HALMAHERA
 Master's Signature



Lampiran 10 : Last Port Clearance

Firefox	https://sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/builtin/manage/spb/cet...		
			TANJUNG REDEP SPB.IDTRE.0524.0000370
REPUBLIK INDONESIA THE REPUBLIC OF INDONESIA			
SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR PORT CLEARANCE			
No. : SPB.IDTRE.0524.0000370 Berdasarkan UU No 17 Tahun 2008 Pasal 219 ayat 1 Under This Shipping Act No.17, 2008 Article 219 (1)			
Nama Kapal <i>Ship Name</i>	BULK HALMAHERA	Tonnase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	40943
Bendera Kebangsaan <i>Nationality Flag</i>	INDONESIA	Nakhoda <i>Master</i>	ARIF WICAKSONO
Nomor IMO <i>IMO Number</i>		Tanda Panggilan <i>Call Sign</i>	YDHV3
Sesuai dengan Surat Pernyataan Keberangkatan Kapal yang dibuat oleh Nakhoda kapal tanggal 29 May 2024 Pukul 01:25:31 WS, <i>In accordance with Sailing Declaration issued by Master on dated 29 May 2024 Time 01:25:31 LT.</i>			
Bahwa kapal telah memenuhi seluruh ketentuan pada pasal 219 (3) UU No. 17 Tahun 2008 <i>That ship has fully comply with the provision of article 219 (3) Shipping Act. 17, 2008</i>			
Dengan ini kapal tersebut di atas disetujui untuk <i>The above mentioned vessel is hereby granted for</i>			
Bertolak dari <i>Departure from</i>	: AREA SHIP TO SHIP UMUM	Pada tanggal / jam <i>on date/time</i>	: 29 MAY 2024 11:00:00
Jumlah awak kapal <i>Number Of Ship Crews</i>	: 23 ORANG TERMASUK NAKHODA	Pelabuhan tujuan <i>Port of destination</i>	: SURALAYA
Tempat diterbitkan <i>Place of Issued</i>	: TANJUNG REDEP	Dengan Muatan <i>With cargoes</i>	: SESUAI MANIFEST
Pada Tanggal <i>Date</i>	: 29 MAY 2024	SYAHBANDAR HARBOUR MASTER	
Jam <i>Time</i>	: 09:48:04		
Perhatian :			
1. Surat Persetujuan Berlayar ini berlaku paling lama 24 jam sejak di terbitkan dan kapal wajib meninggalkan pelabuhan. <i>This Port Clearance expired 24 hour due to date of issued and ship should leave of port.</i>			
2. Apabila dalam 24 jam Pemilik, agen atau Nakhoda Kapal tidak melayarkan kapalnya sejak Surat Persetujuan Berlayar diterbitkan, agar dikembalikan ke Syahbandar untuk penerbitan kembali, apabila perlu mengajukan permohonan Surat Persetujuan Berlayar yang baru. <i>Within 24 hours after issued the port clearance, the owner, agent or master of any vessel which fails to sails, Port Clearance shall be returned to the Harbour Master for the re-issued, and if so required, obtain a new port clearance.</i>			
3. Surat Persetujuan Berlayar ini tidak berlaku apabila terdapat coretan-coretan atau perubahan-perubahan. <i>This Port Clearance expired if any corrections or deletions.</i>			
1 of 1	5/29/2024, 10:03 AM		

Lampiran 11 : Port Health Quarantine Clearance (PHQC)

6/8/24, 7:36 PM	Surat Izin Berlayar (PHQC)#36-415950-155-14-2024-06-00863-1935	
Kementerian Kesehatan Republik Indonesia		Ministry Of Health Republic Of Indonesia
SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR KARANTINA KESEHATAN PORT HEALTH QUARANTINE CLEARANCE		
BALAI KEKARANTINAAN KESEHATAN: BANTEN/CILEGON (PELABUHAN LAUT MERAK) HEALTH QUARANTINE OFFICE		
Dengan ini menyatakan bahwa <i>Hereby declare that</i>		
Nama Kapal <i>Name of Vessel</i>	: BULK HALMAHERA	
Nomor Registrasi/IMO No <i>Registration Number/IMO No</i>	: AL.520/1498/1402/DK/2024	
Bendera Kapal <i>Flag Of Vessel</i>	: INDONESIA	
Berat(GT) <i>Gross tonnage</i>	: 40943	
Pelabuhan Kcdatangan/ <i>Part of Arrival</i>	: SURALAYA	
Pelabuhan Berikutnya/ <i>Next Port</i>	: MUARA PANTAI	
Bebas dari Kedaruratan Kesehatan Masyarakat dan/atau faktor risikonya dan diberi persetujuan berlayar karantina kesehatan. <i>Free from Public Health Emergency of International Concern and/or its risk factor and given health quarantine clearance to proceed.</i>		
	Diterbitkan di <i>Issued in</i>	: MERAK - BANTEN
	Diterbitkan tanggal <i>Issued on (dd-mm-yy)</i>	: 08-06-24
	Jam diterbitkan <i>Time (hours:minute)</i>	: 19:34
	Berlaku untuk satu kali keberangkatan / <i>valid for one departure</i> Atau berlaku 24 jam apabila tidak berangkat <i>Or valid for 24 hours if not departure</i>	
	Petugas BKK <i>Health Quarantine Officer</i>	: FITRIA KURNIASIH, AMD. AK
	NIP <i>Id Number</i>	: 099104182015032003
		
	Tanda tangan petugas BKK dan Cap BKK : _____ <i>Health Quarantine Officer Signature and Health Quarantine Office's Seal</i>	
Dokumen ini dihasilkan oleh proses komputerisasi. Untuk konfirmasi keaslian dokumen, silahkan kunjungi website kami di alamat <i>This document is computer generated. To confirm the authenticity of this document, please visit our website at</i> https://sinkarkes.kemkes.go.id/welcome/check_document		
https://sinkarkes.kemkes.go.id/sert_kekarantinaan_kesehatan/phqc/print_phqc?ref=12740488		
1/		

Lampiran 12 : Surat Persetujuan Berlayar (SPB) *Next Port*

11/20/24, 8:36 AM

sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/builtin/manage/spb/cetak/BDN.IDBTN.2406.000285



BANTEN
SPB.IDBTN.0624.0000284

REPUBLIK INDONESIA
THE REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR
PORT CLEARANCE

No. : SPB.IDBTN.0624.0000284

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

Nama Kapal <i>Ship Name</i>	BULK HALMAHERA	Tonnase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	40943
Bendera Kebangsaan <i>Nationality Flag</i>	INDONESIA	Nakhoda <i>Master</i>	ARIF WICAKSONO
Nomor IMO <i>IMO Number</i>		Tanda Panggilan <i>Call Sign</i>	YDHV3

Sesuai dengan Surat Pernyataan Keberangkatan Kapal yang dibuat oleh Nakhoda kapal tanggal 08 Jun 2024 Pukul 13:29:20 WS,
In accordance with Sailing Declaration issued by Master on dated 08 Jun 2024 Time 13:29:20 LT.

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

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

Bertolak dari <i>Departure from</i>	: TUKS PT. INDONESIA POWER 02	Pada tanggal / jam <i>on date/time</i>	: 08 JUN 2024 23:30:00	Pelabuhan tujuan <i>Port of destination</i>	: MUARA PANTAI
Jumlah awak kapal <i>Number Of Ship Crews</i>	: 23 ORANG TERMASUK NAKHODA	Dengan Muatan <i>With cargoes</i>	: NIHIL		
Tempat diterbitkan <i>Place of Issued</i>	: BANTEN				
Pada Tanggal <i>Date</i>	: 08 JUN 2024				
Jam <i>Time</i>	: 20:30:45				

SYAHBANDAR
HARBOUR MASTER

Perhatian :

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

Lampiran 13 : Form Pengajuan Keberangkatan Kapal (*Clearance Out*)

Form Pengajuan Warta Kapal

Data Agen Data Kapal Data Barang Data Orang Data Kewajiban Data Persetujuan OGA **Kirim**

CHECKPOINT KELENGKAPAN DATA

Data Agent ✖ Data Tidak Lengkap Sembunyikan ▼

☰ Trayek
➤ Trayek sudah kadaluarsa Cek Data

Data Kapal ✔ Data Lengkap

Data Item ✔ Data Lengkap

Data Orang ✔ Data Lengkap



Data Kewajiban ✔ Data Lengkap

DISCLAIMER

Saya dengan ini menyatakan bahwa data yang saya sampaikan dalam pengajuan ini adalah benar dan saya bertanggung jawab apabila terjadi kesalahan di kemudian hari.

Kembali Kirim

Lampiran 14: *Manifest Nihil Cargo*

 PT. PANCA GLOBAL ENERGI BRANCH OF BANTEN Telp - Mobile : Mail - Web :		: Peran, Mata Cogan Cemer Moderasi Bdk B.1 Na. PRT B1 B3V 08 K6 Pasanggiri Kav. Jombang Cigan - Banten 4211, Telp : (0254) 797024 8254 - 071 4284 : +62 822 498 2887 : op.banten@ppang.com : www.ppangl.com				
<u>MANIFEST OF CARGO</u>						
VESSEL NAME : MV. BULK HALMAHERA		MASTER : Capt. ARIF WICAKSONO		SAILED : 08 Juni 2024		
FLAG : INDONESIA		NEXT PORT : MUARA PANTAI		PORT OF : BANTEN		
BL NO	SHIPPER	CONSIGNEE AND NOTIFY PARTY	DESCRIPTION	QUANTITY	M/T	REMARKS
		NIHIL				
 PT. PANCA GLOBAL ENERGI PG Energi WING Satria Bahari S.						

Lampiran 15 : Pengambilan Dokumen Kapal



Lampiran 16 : Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Agen

11/20/24, 8:35 AM simpadu-inaportnet.dephub.go.id/document/pdfs/lk3/SL003.DN.IDBTN.2406.000282

Nomor : SL003.IDBTN.0624.000286
 Lampiran :
 Perihal : Laporan Keberangkatan dan Kedatangan Kapal

Kepada
 Yth. Kepala Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banten
 Banten
 di

LAPORAN KEDATANGAN / KEBERANGKATAN KAPAL

Nama Kapal : BULK HALMAHERA
 Bendera : ID
 Ukuran : 40943
 Type : BULK CARRIER / CURAH
 Trayek : TRAMPER
 Owner / Agen : PT PANCA GLOBAL ENERGI
 Nama Nakhoda : ARIF WICAKSONO

MENGETAHUI,
 AN. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I BANTEN
 KEPALA BIDANG LALA, USAHA KEPELABUHANAN
 BANTEN

Banten, 08 Jun 2024.
 PT PANCA GLOBAL ENERGI



Lampiran 17 : Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Nakhoda

11/20/24, 8:35 AM simpadu-inaportnet.dephub.go.id/document/pdfs/lk3_nakhoda/SL003.DN.IDBTN.2406.000282

LAPORAN KEDATANGAN / KEBERANGKATAN KAPAL

NAMA : BULK HALMAHERA
 UKURAN : 40943 GT
 NAKHODA : ARIF WICAKSONO

NO	TIBA	BERANGKAT												
1	Dari : Tanjung Redep	Tujuan : MUARA PANTAI												
2	Tanggal : 03-06-2024 22:00:00	Tanggal : 08-06-2024 23:30:00												
3	Bongkar	Muat												
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">Jenis Barang</th> <th style="width: 20%;">Jumlah Unit/Ton/M³</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>COAL</td> <td>1/63,000/0</td> </tr> </tbody> </table>	Jenis Barang	Jumlah Unit/Ton/M ³	COAL	1/63,000/0	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">Jenis Barang</th> <th style="width: 20%;">Jumlah Unit/Ton/M³</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>	Jenis Barang	Jumlah Unit/Ton/M ³						
Jenis Barang	Jumlah Unit/Ton/M ³													
COAL	1/63,000/0													
Jenis Barang	Jumlah Unit/Ton/M ³													
4	Turun	Lanjut												
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">Jenis Barang</th> <th style="width: 20%;">Jumlah Unit/Ton/M³</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>	Jenis Barang	Jumlah Unit/Ton/M ³			Naik								
Jenis Barang	Jumlah Unit/Ton/M ³													
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">No.</th> <th style="width: 40%;">Penumpang</th> <th style="width: 10%;">Jumlah</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>	No.	Penumpang	Jumlah				<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">No.</th> <th style="width: 40%;">Penumpang</th> <th style="width: 10%;">Jumlah</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>	No.	Penumpang	Jumlah			
No.	Penumpang	Jumlah												
No.	Penumpang	Jumlah												

, 08 Jun 2024,
 PT PANCA GLOBAL ENERGI
 BULK HALMAHERA

ARIF WICAKSONO
 NAKHODA



Lampiran 18 : Pengesahan Awak (*crew*) Kapal

11/20/24, 8:35 AM

sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/printdokumen/pelaut/U0wwMTkuRE4uSURCvE4uMjQwNi4wMDAyODI-

PENGESAHAN AWAK KAPAL

Nomor : SL019.IDBTN.0624.000309 BANTEN, 08-06-2024
 Klasifikasi :
 Lampiran :
 Perihal : PENGESAHAN AWAK KAPAL

Yth. Kepada
 Kepala KANTOR KESYAHBANDARAN
 DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I
 BANTEN
 -
 di
 BANTEN

Dengan Hormat,

- 1 Dasar Hukum:
 - a. Undang Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
 - b. Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.

- 2 Berdasarkan butir 1 (satu), kami laporkan rencana keberangkatan kapal dengan data sebagai berikut :

a. Nama Kapal / Voyage	: BULK HALMAHERA
b. Bendera / IMO Number	: ID /
c. Nama Perusahaan	: PT PANCA GLOBAL ENERGI
d. Alamat / Telp. / Fax	: PERUM GRAND PESONA CLUSTER GRAND PERMATA BLOK K15 NO.01 KEL. MANGKUNEGARA KEC. BOJONEGARA KAB. SERANG PROV. BANTEN / 0254 7870284 / -
e. Type Kapal	: BULK CARRIER / CURAH
f. DWT / GT	: 81,886 / 40,943
g. Panjang Kapal / LOA	: 224.94
h. Draft Depan / Belakang	: 15.1/15.1
i. Pelabuhan Asal (ETA)	: Tanjung Redep (03-06-2024 22:00:00)
j. Pelabuhan Tujuan (ETD)	: MUARA PANTAI (08-06-2024 23:30:00)
k. Dengan Jumlah Awak	: 23 Orang (Terlampir)

- 3 Demikian laporan kami, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.

AN. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS
 PELABUHAN KELAS I BANTEN

PIMPINAN
 PT PANCA GLOBAL ENERGI
 WING SATRIA BAHARI SUDIBYO



Lampiran 19 : Jumlah dan Pengesahan Crew Kapal

11/20/24, 8:36 AM https://sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/printdokumen/pelaut_lampiran/U0wwMTkuRE4uSURCVe4uMjQwNkhwMDAyODI-

PENGESAHAN AWAK KAPAL
NOMOR : SL019.IDBTN.0624.000309

NAMA KAPAL : BULK HALMAHERA NAMA PERUSAHAAN : PT PANCA GLOBAL ENERGI TANGGAL KEBERANGKATAN : 2024-06-08 23.30.00
 ASAL : Tanjung Reedep TUJUAN : MUARA PANTAI JUMLAH AWAK : 23 ORANG

DATA AWAK KAPAL													
NO	NAMA	KELAMIN	TGL-LAHIR	KEBANGSAAN	KODE PELAUT	NO BUKU	EXPIRED	JABATAN	SERTIFIKAT	NO SERTIFIKAT			
1.	ARIF WICKSONO	M	29-05-1976	ID	6200060183	I 044309	26-01-2027	MASTER	ANT-I	6200060183 N 10214			
2.	SUKOCO	M	11-11-1981	ID	6200151043	I 077820	05-09-2026	CHIEF OFFICER	ANT-I	6200151043 N 10223			
3.	ALDE HIMAWAN SUSETYO	M	30-03-1983	ID	6202006414	F 294958	11-11-2026	2ND OFFICER	ANT-II	6202006414 N 20319			
4.	STEVANLY VILGIEN SUDANA	M	13-09-1989	ID	6211903495	F 152774	23-04-2026	3RD OFFICER	ANT-III	6211903495 N 30122			
5.	GUNADI	M	28-05-1975	ID	6200061105	H 085580	03-11-2025	CHIEF OFFICER	ATT-I	6200061105 T 10316			
6.	HERMAN	M	12-06-1987	ID	6200262460	H 009509	05-10-2025	2ND ENGINEER	ATT-I	6200262460 T 10417			
7.	ALHAPIS RAJAB	M	13-01-1992	ID	6211424509	F 288679	25-11-2026	3RD ENGINEER	ATT-II	6211424509 T 20522			
8.	RUSDAL RIADI	M	04-11-1997	ID	6211756988	F 136925	01-08-2025	4TH ENGINEER	ATT-III	6211756988 T 30421			
9.	JERRY BERNADUS	M	27-11-1970	ID	6200069770	I 127520	22-01-2027	BOSUN	RAA-SD	6200069770 3 40222			
10.	HAQI MUBARAQ	M	29-01-1997	ID	6211833145	G 026988	12-11-2025	ELECTRICIAN	ETO	6211833145 E 10524			
11.	ADIL	M	02-09-1994	ID	6201392391	G 079841	30-07-2026	AB	RAA-SD	6201392391 3 40621			
12.	KHOERUL JANWAR	M	21-01-1989	ID	6202014620	F 123564	16-04-2025	AB	RAA-SD	6202014620 3 40120			
13.	SJAMSUL HIDAYAT	M	12-09-1986	ID	6201501001	J 017419	26-02-2027	AB	RAA-SD	6201501001 3 40222			
14.	ROBI SETIAWA	M	23-07-1994	ID	6211538013	G 096103	31-08-2026	OS	RAA-SD	6211538013 3 40623			

11/20/24, 8:36 AM

sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/printdokumen/pelaut_lampiran/U0wwMTkuRE4uSURCVCe4uMjQwNHwMDAYODI-**DATA AWAK KAPAL**

NO	NAMA	KELAMIN	TGL-LAHIR	KEBANGSAAN	KODE PELAUT	NO BUKU	EXPIRED	JABATAN	SERTIFIKAT	NO SERTIFIKAT
15.	HERIANTO SATIR	M	13-11-1981	ID	6211415360	J 023475	22-04-2027	FITTER	RFP-WER	6211415360 3 50615
16.	MOHAMAD HOTIB	M	19-08-1971	ID	6200060686	G 031847	24-11-2025	OILER	RAA-SE	6200060686 4 20222
17.	FITRI ABRIYANTO	M	05-10-1975	ID	6200299614	F 126780	11-05-2025	OILER	RAA-SE	6200299614 4 20219
18.	MOCHAMAD FIRMANTO	M	05-12-1988	ID	6201660763	F 264163	12-08-2026	OILER	RAA-SE	6201660763 4 20224
19.	ABD. HAMID	M	10-10-1994	ID	6211722063	I 119327	08-01-2027	WIPER	RAA-SE	6211722063 4 20220
20.	SLAMET WARDJANTO	M	13-03-1983	ID	6211407340	F 195086	13-12-2025	COOK	BST	6211407340 0 11524
21.	DEDI KHUMAEDI	M	15-08-1991	ID	6201643131	H 031115	11-05-2025	MESSMATE	RAA-SD	6201643131 3 40120
22.	IORA	M	08-02-2004	ID	6212327706	I 059039	07-07-2026	DECK CADET	BST	6212327706 0 10123
23.	OLIVER IMMANUEL RAMPALA	M	02-10-2003	ID	6212240432	I 046089	24-07-2026	ENGINE CADET	BST	6212240432 0 10422



DIKELUARKAN : BANTEN
PADA TANGGAL : 08 JUN 2024
AN. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I BANTEN

https://sps-inaportnet.dephub.go.id/index.php/printdokumen/pelaut_lampiran/U0wwMTkuRE4uSURCVCe4uMjQwNHwMDAYODI-

Lampiran 20 : Billing Pembayaran PNBP *Vessel Traffic Services*

inaPORTnet Kwitansi Pembayaran PNBP



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DISTRIK NAVIGASI TANJUNG PRIOK

Telp. Contact Center : 151 / (021) 151
email : info151@dephub.go.id

Nama Wajib Bayar : VTS-Tuks-IDBTN-PT PANCA GLOBAL
ENERGI
Nama Kapal : BULK HALMAHERA
Pemilik Kapal : PT. ASIAN BULK LOGISTICS
GT Kapal : 40943 TON
Panjang Kapal (LOA) : METER
Tanggal Tiba (TA) : 2024-06-03 22:00:00
Jenis Pelayaran : TRAMPER
No. Invoice : INV.IDBTN.2406.000964
Tanggal Terbit Invoice : 2024-06-08 10:22:39
Masa Berlaku Invoice : 2024-06-11 10:22:35
Mata Uang : **Rp. IDR**
Total Tagihan : Rp. 200,000
Tanggal Pembayaran : 2024-06-08 17:29:31
Total Pembayaran : Rp. 200,000
Kode Bank Persepsi : 520008000990
Kode Channel Pembayaran : 7015
Status Pembayaran PNBP : **LUNAS**



Nomor Transaksi Penerimaan Negara
92D5661QV41CD9S8

Nomor Transaksi Bank (NTB)
427957499290

Rincian Pembayaran					
No.	Tarif PNBP	Nominal	Satuan	Jenis PNBP	Jumlah Tagihan
III. JASA TRANSPORTASI LAUT; D. JASA KENAVIGASIAN; 3. Jasa Telekomunikasi Pelayaran; e. Pelayaran Vessel Traffic Services (VTS); 2) Angkutan laut dalam negeri ; f) Untuk kapal diatas 10.000 GT;					
1	200,000.000	1	Per Kapal	vts	200,000
No.	Tarif PNBP	Nominal	Satuan	Jenis PNBP	Jumlah Tagihan
TOTAL TAGIHAN :					Rp. 200,000

Lampiran 21 : *Billing* Pembayaran PNBPN Rambu

inaPORTnet Kwitansi Pembayaran PNBPN



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
 KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN BANTEN/CIGADING

Telp. Contact Center : 151 / (021) 151
 email : info151@dephub.go.id

Nama Wajib Bayar : DN-Tuks-PT PANCA GLOBAL ENERGI
Nama Kapal : BULK HALMAHERA
Pemilik Kapal : PT. ASIAN BULK LOGISTICS
GT Kapal : 40943 TON
Panjang Kapal (LOA) : 224.94 METER
Tanggal Tiba (TA) : 2024-06-03 22:00:00
Jenis Pelayaran : TRAMPER
No. Invoice : INV.IDBTN.2406.001046
Tanggal Terbit Invoice : 2024-06-08 17:12:33
Masa Berlaku Invoice : 2024-06-12 00:12:33
Mata Uang : **Rp. IDR**
Total Tagihan : **Rp. 10,235,750**
Tanggal Pembayaran : 2024-06-08 17:29:09
Total Pembayaran : **Rp. 10,235,750**
Kode Bank Persepsi : 520008000990
Kode Channel Pembayaran : 7015
Status Pembayaran PNBPN : **LUNAS**

PKK.DN.IDBTN.2405.001033



KODE BILLING PNBPN
 820240608927177

Nomor Transaksi Penerimaan Negara
 927CF7QLUP6587E9

Nomor Transaksi Bank (NTB)
 713827496313

Rincian Pembayaran

No.	Tarif PNBPN	Nominal	Satuan	Jenis PNBPN	Jumlah Tagihan
III. JASA TRANSPORTASI LAUT; D. JASA KENAVIGASIAN; 1. Jasa Penggunaan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP)/Uang Rambu; b. Kapal Angkutan Laut Dalam Negeri;					
1	250.000	40,943	Per GT per 30 Hari	rambu	10,235,750
TOTAL TAGIHAN					Rp. 10,235,750
:					

Lampiran 22 : *Billing* Pembayaran PNBP Labuh

inaPORTnet Kwitansi Pembayaran PNBP



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
 KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN BANTEN/CIGADING

Telp. Contact Center : 151 / (021) 151
 email : info151@dephub.go.id

KUITANSI / BUKTI BAYAR PNBP

Kepada Yang Terhormat
Labuh-Tuks-PT PANCA GLOBAL ENERGI

Berikut adalah bukti pembayaran PNBP Jasa Kepelabuhanan, dokumen ini merupakan bukti pembayaran yang sah dengan rincian sebagai berikut :

Nama Wajib Bayar : Labuh-Tuks-PT PANCA GLOBAL ENERGI
 Nama Kapal : BULK HALMAHERA
 Pemilik Kapal : PT. ASIAN BULK LOGISTICS
 GT Kapal : 40943 TON
 Panjang Kapal (LOA) : 224.94 METER
 Tanggal Tiba (TA) : 2024-06-03 22:00:00
 Tanggal Berangkat (TD) : 2024-06-08 23:30:00
 Jenis Pelayaran : TRAMPER
 Lama Labuh : 6 Hari
 No. Invoice : INV.IDBTN.2406.001047
 Tanggal Terbit Invoice : 2024-06-08 17:46:25
 Masa Berlaku Invoice : 2024-06-12 00:46:13
 Mata Uang : **Rp. IDR**
 Total Tagihan : Rp. 3,562,041
 Tanggal Pembayaran : 2024-06-08 17:48:00
 Total Pembayaran : Rp. 3,562,041
 Kode Bank Persepsi : 520008000990
 Kode Channel Pembayaran : 7015
 Status Pembayaran PNBP : **LUNAS**

PKK.DN.IDBTN.2405.001033112233



KODE BILLING PNBP
 820240608928047


Nomor Transaksi Penerimaan Negara
 DF57348VVESJK89F

Nomor Transaksi Bank (NTB)
 619351350831

Rincian Pembayaran

No.	Tarif PNBP	Nominal	Satuan	Jenis PNBP	Jumlah Tagihan
III. JASA TRANSPORTASI LAUT; B. JASA KEPELABUHANAN PADA PELABUHAN YANG DIUSAHAKAN SECARA KOMERSIAL; 1. Jasa Pelayanan Kapal; a. Jasa Labuh; 1) Kapal yang melakukan kegiatan di pelabuhan umum; a) Kapal yang melaksanakan kegiatan niaga; (2) kapal angkutan laut dalam negeri; (b) kelas I;					
1	87.000	40,943	Per GT/15 Hari	labuh	3,562,041
TOTAL TAGIHAN					Rp. 3,562,041
:					

Lampiran 23 : Bukti Wawancara

	PT. PANCA GLOBAL ENERGI
BRANCH OF BANTEN Telp - Mobile Mail - Web	: PERUM GRAND PESONA CLUSTER PERMATA BLOK K 15 NO. 01 KEL. MANGKUNEGARA, KEC. BOJONEGARA, KAB. SERANG : 0254 - 4787 0284 ; +6281 310392455 : ops.banten@pgenergi.com ; www.pgenergi.com

Cilegon, 07 Juni 2024


No. : 060/PGE/BTN/VI/2024
 Perihal : Pemberitahuan Bukti Wawancara Penelitian

Yang bertanda tangan dibawah ini :
 Narasumber : Wing Satria Bahari

Menyatakan bahwa telah melakukan wawancara mengenai topik penelitian skripsi untuk memberikan informasi terkait penelitian yang dilakukan oleh Hizkia Deska Saputra.

Demikian surat pemberitahuan ini kami sampaikan, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terimakasih.

PT. Panca Global Energi
Cabang Banten


Wing Satria Bahari
 Manager Ops cab. Banten

PT PANCA GLOBAL ENERGI

BRANCH OF JAKARTA TANJUNG PRIOK, MARUNDA	BRANCH OF BANTEN MERAK, BOJONEGARA CIWANDAN, CIGADING LABIHAN LONTAR	BRANCH OF EAST JAVA GRESIK, TUBAN PACITAN, LAMONGAN
--	--	--

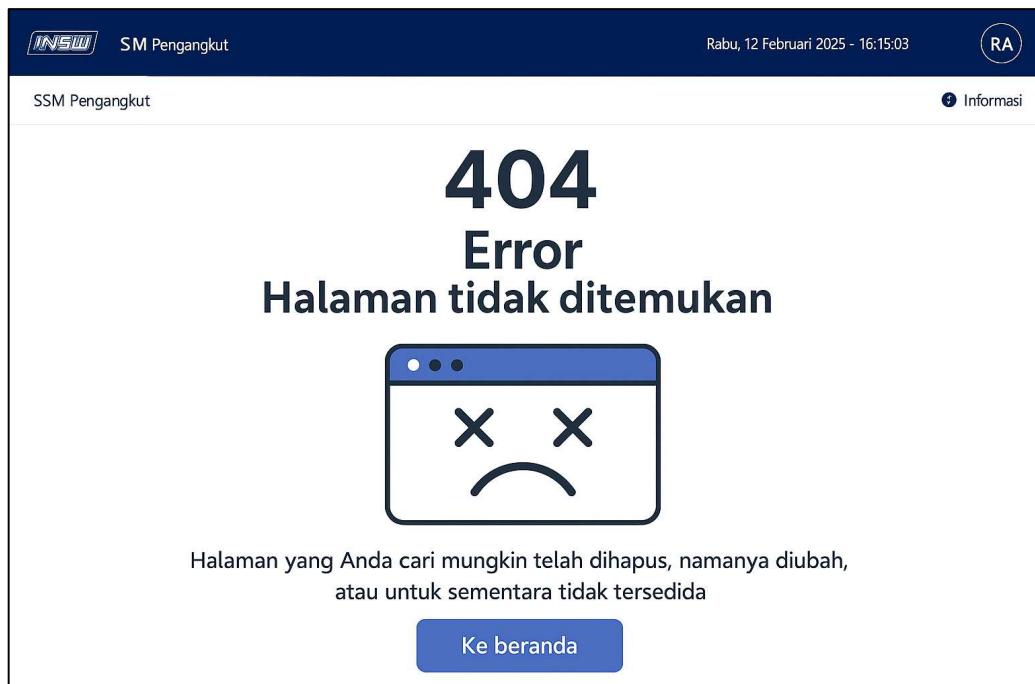
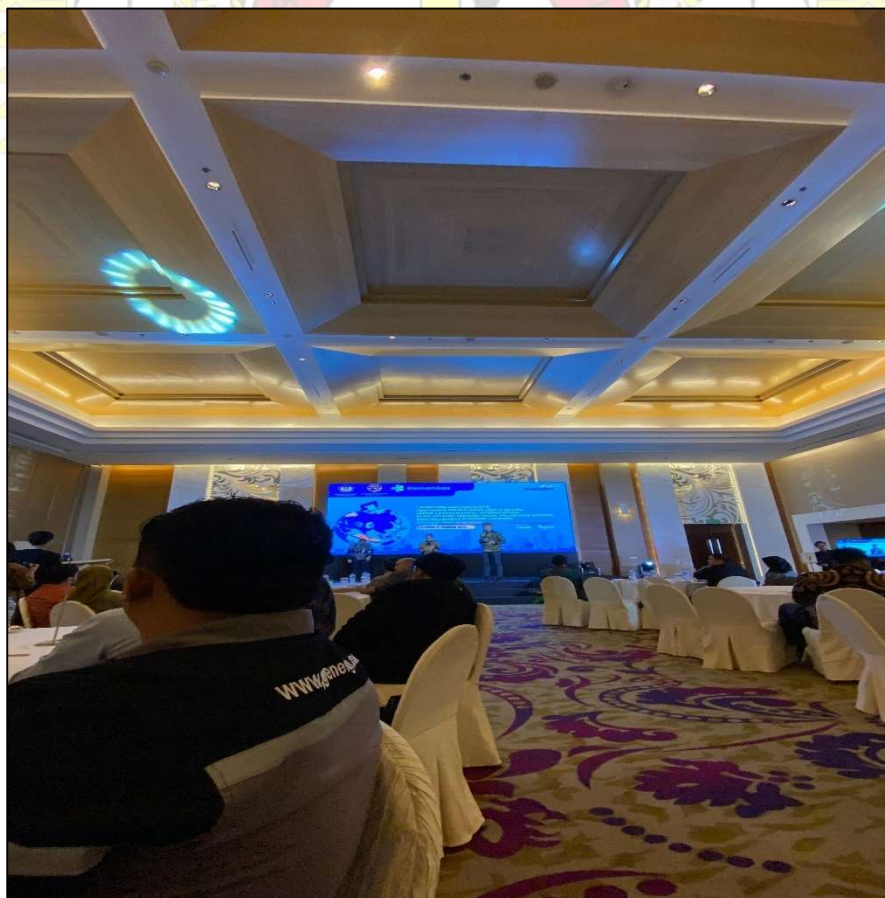
Lampiran 24 : Tampilan *INSW*

Lampiran 25 : Tampilan Dataset Keberangkatan *INSW*

Nomor Layanan	Nama Kapal	Organisasi	Tanggal Registrasi	Aksi
102018F6D3AEF	BINA MARINE 25	PT PANCA GLOBAL ENERGI	30/06/2024 18:04:44	
102018F6D3AE4	TITAN 28	PT PANCA GLOBAL ENERGI	30/06/2024 17:20:48	
102018F6D3AE1	ALPINE MARINE 21	PT PANCA GLOBAL ENERGI	30/06/2024 17:10:49	
102018F6988DB	BULK HALMAHERA	PT PANCA GLOBAL ENERGI	07/06/2024 18:00:03	

Lampiran 26 : Tampilan Dataset Kedatangan *INSW*

Nomor Layanan	Nama Kapal	Organisasi	Tanggal Registrasi	Aksi
101018F6A5554	SEGARA 61	PT PANCA GLOBAL ENERGI	11/06/2024 18:59:21	
101018F6A5541	SEREA 55	PT PANCA GLOBAL ENERGI	11/06/2024 18:17:33	
101018F68CE26	ALPINE MARINE - 25	PT PANCA GLOBAL ENERGI	01/06/2024 22:57:05	
101018F5DD0F9	BULK HALMAHERA	PT PANCA GLOBAL ENERGI	29/05/2024 12:15:35	

Lampiran 27 : Tampilan *Website INSW* Mengalami *Maintenance*Lampiran 28 : Sosialisasi Penggunaan *Website INSW*

Lampiran 29 : Hasil Observasi Peneliti



PT. PANCA GLOBAL ENERGI

BRANCH OF BANTEN : PERUM. GRAND PESONA CLUSTER PERMATA BLOK K 15 NO.
01 KEL. MANGKUNEGARA, KEC. BOJONEGARA, KAB. SERANG
 TELP - MOBILE : 0254 - 4787 0284 ; +6281 310392455
 MAIL - WEB : ops.banten@pgenergi.com ; www.pgenergi.com

Cilegon, 16 Juni 2024
 Reff No. 111/PGE-BTN/2024

Lampiran Hasil Observasi yang dilakukan oleh :

Nama : Hizkia Deska Saputra
 NIT : 582111337968
 Judul Penelitian : Analisis Penggunaan *Website Indonesia National Single Window (INSW)* dalam Proses Pengurusan *Clearance* Kapal MV Bulk Halmahera

Aspek yang Diamati	Hasil Observasi
Penggunaan <i>Website INSW</i>	<i>Website INSW</i> digunakan untuk proses unggah dokumen <i>clearance in</i> dan <i>clearance out</i> , termasuk data kapal, kru, dan muatan. Proses dilakukan secara digital.
Pihak yang Terlibat dalam Proses <i>Clearance</i>	- Agen operasional: menginput dan mengunggah data. - Petugas KSOP: verifikasi dan persetujuan <i>clearance</i> . - Petugas KKP: pemeriksaan kesehatan.
Kesulitan Komunikasi	Agen operasional kurang memahami alur penggunaan <i>website INSW</i> . Hal ini menyebabkan kesalahan input data dan keterlambatan proses <i>clearance</i> . Terdapat kasus pengisian tanggal kedatangan kapal yang tidak sesuai manifest, sehingga <i>website</i> menolak proses verifikasi.
Kendala Teknis <i>Website INSW</i>	<i>Website</i> sering <i>error/down</i> pada jam operasional sibuk. Hal ini menghambat pengunggahan dokumen dan memperlambat proses verifikasi.
Respon Terhadap Digitalisasi	Staf bersikap positif terhadap sistem digital, tetapi masih ada yang kesulitan beradaptasi, terutama dari kalangan usia lanjut atau yang belum terbiasa. Staf tertentu memerlukan waktu lebih lama untuk mengisi data pada <i>website INSW</i> , menunjukkan keraguan dalam setiap langkah pengisian.

BRANCH OF JAKARTA
 TANJUNG PRIOK, MARUNDA

BRANCH OF BANTEN
 MERAK, BOJONEGARA
 CIWANDAN, CIGADING
 LABUHAN, LONTAR

BRANCH OF EAST JAVA
 GRESIK, TUBAN
 PACITAN, LAMONGAN

RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Hizkia Deska Saputra
2. Tempat, Tanggal Lahir : Kudus, 02 Desember 2002
3. NIT : 582111337968 K
4. Agama : Kristen
5. Jenis Kelamin : Laki-Laki
6. Golongan Darah : 0
7. Alamat : Gondangmanis RT 06/RW 05, Kec. Bae,
Kab. Kudus, Jawa Tengah
8. Nama Orang Tua
 - Ayah : Kusnadi
 - Ibu : Hety Mulyani
9. Alamat : Gondangmanis RT 06/RW 05, Kec. Bae,
Kab. Kudus, Jawa Tengah
10. Riwayat Pendidikan
 - SD : SD Negeri 2 Barongan Kuds
 - SMP : SMP Negeri 2 Kudus
 - SMA : SMA Masehi Kudus
 - Perguruan Tinggi : PIP Semarang
11. Praktek Darat
 - Perusahaan Pelayaran : PT Panca Global Energi