



# Analisis Perizinan Olah Gerak Kapal (*Shifting Permit*) menggunakan Sistem Operasi Layanan Kapal Digital guna mendukung Operasional *Transshipment* di Pt. Dian Ciptamas Agung Site Bunati

Vickri Ananda Pringgondani<sup>1\*</sup>, Sitti Syamsiah<sup>2</sup>, Nurul Hatifah<sup>3</sup>

<sup>1-3</sup>Department of Port and shipping Management, Politeknik Ilmu Pelayaran, Makassar, Indonesia

\*Korespondensi penulis [anandavickri@gmail.com](mailto:anandavickri@gmail.com)

**Abstract.** *This research is motivated by the existing obstacles in processing the shifting permit activities. This study aims to analyze the management of shifting permit activities using the digital ship service operations system at PT. Dian Ciptamas Agung, Bunati Site, as well as to identify and evaluate the obstacles and efforts that can be made to support transshipment operations. This research uses a descriptive qualitative approach with data collection methods including participatory observation, interviews, and document studies. The research is conducted at PT. Dian Ciptamas Agung, Bunati site, South Kalimantan Province. The implementation of this research will take place over approximately 12 months ( August 4, 2024 – July 15, 2025). The process of obtaining a shifting permit for transshipment operations at PT. Dian Ciptamas Agung, Bunati Site has referred to and complied with Law Number 66 of 2024 and Minister of Transportation Regulation Number PM 8 of 2022. This is supported by the existence of digital vessel service operating systems such as Inaportner and Phinnisi. Nonetheless, several obstacles are still encountered, such as the submission of the Letter of Application for Ship Movement (SPOG) being delayed due to the mooring PPK not appearing automatically on Inaportnet, and the submission for pilotage requests on the Phinnisi system being rejected due to the Pelindo operator entering the wrong time in the Vessel Berthing Plan (RPK).*

**Keywords:** *Inaportnet; Phinnisi, Shifting Permit; Ship Service Operations; Transshipment.*

**Abstrak.** Penelitian ini dilatarbelakangi oleh adanya kendala dalam pengurusan dokumen *shifting permit* yang dapat mengakibatkan keterlambatan dokumen kegiatan *shifting permit*. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis bagaimana pengurusan kegiatan *shifting permit* dengan menggunakan sistem operasi layanan kapal digital di PT. Dian Ciptamas Agung site Bunati serta mengidentifikasi dan mengevaluasi hambatan maupun upaya yang dapat dilakukan dalam mendukung operasional *transshipment*. Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif dengan metode pengumpulan data melalui observasi partisipatif, wawancara, serta studi dokumentasi. Penelitian ini dilaksanakan di PT. Dian Ciptamas Agung site Bunati, Prov. Kalimantan Selatan. Pelaksanaan Penelitian ini dilakukan dalam rentang waktu  $\pm$  12 bulan ( 4 Agustus 2024 – 15 Juli 2025 ). Proses pengurusan *shifting permit* untuk kegiatan operasional *transshipment* di PT. Dian Ciptamas Agung site Bunati telah mengacu dan sesuai dengan Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 8 Tahun 2022. Hal itu didukung dengan adanya sistem operasi layanan kapal digital seperti Inaportnet dan Phinnisi. Meskipun demikian, masih terdapat beberapa kendala yang di hadapi, antara lain seperti pengajuan Surat Permohonan Olah Gerak Kapal (SPOG) tertunda dikarenakan PPK tambat tidak muncul secara otomatis di *Inaportnet*, serta pengajuan permohonan pemanduan kapal (pilot) di sistem *Phinnisi* tertolak dikarenakan operator Pelindo melakukan kesalahan input waktu di Rencana Penambatan Kapal (RPK).

**Kata Kunci:** *inaportnet; Operasional Pelayanan Kapal; Phinnisi; Alih Muat; Izin Pergeseran Kapal.*

## 1. LATAR BELAKANG

Menurut UNCTAD atau *United Nations Trade and Development* (2024) pada laporannya yang berjudul *Review of Maritime Transport* bahwa pada tahun 2023 hingga 2024 volume perdagangan maritim global naik dari 2,4% menjadi 12,3 miliar ton. UNCTAD juga menilai bahwa 80% perdagangan dunia melalui laut. Sehingga kita bisa melihat bahwa kelancaran arus logistik nasional, serta pelabuhan menjadi penopang utama sebagai pusat kegiatan bongkar muat untuk menunjang suksesnya perdagangan global. Pemerintah Indonesia telah menerapkan berbagai kebijakan transformasi digital untuk meningkatkan efisiensi

layanan operasi kapal dan pelabuhan, salah satunya melalui penerapan sistem *Inaportnet* dan *Phinnisi*. Sementara itu, sistem *Phinnisi* dikembangkan sebagai platform integrasi antar instansi dalam ekosistem pelabuhan digital. Kedua sistem tersebut digunakan secara bersamaan untuk mendukung layanan perizinan kapal, termasuk proses *shifting permit*, yaitu berpindah tempat dari satu titik tambat atau labuh ke titik lainnya di dalam area pelabuhan yang sama.

PT. Dian Ciptamas Agung Site Bunati merupakan perusahaan yang bergerak di bidang transportasi laut serta logistik, khususnya kegiatan *transshipment* batu bara di wilayah Kalimantan Selatan milik PT. Borneo Indobara. Kegiatan *transshipment* sangat bergantung pada kecepatan dan ketepatan proses *shifting permit* agar pergerakan kapal di area tambat dapat berlangsung lancar tanpa mengganggu alur bongkar muat (Pratama, 2024). Penggunaan sistem *Inaportnet* dan *Phinnisi* dalam mengurus *shifting permit* diharapkan mampu mempercepat proses perizinan dan meminimalkan potensi keterlambatan operasional. Namun, dalam praktiknya berdasarkan pada pengalaman penulis saat melakukan penelitian di PT. Dian Ciptamas Agung site Bunati masih sering ditemukan kendala dalam proses pengurusan shifting permit.

Beberapa permasalahan yang di alami oleh penulis ketika melakukan penelitian di lapangan adalah salah satu PPK Tambat yang telah diajukan oleh penulis ke operator Pelindo tidak muncul secara otomatis di *Inaportnet*. Kondisi ini menyebabkan penulis tidak dapat segera mengajukan dokumen Surat Persetujuan Olah Gerak Kapal (SPOG) melalui sistem *Inaportnet*. Selain itu permohonan pemanduan kapal yang di ajukan oleh penulis tertolak oleh sistem *Phinnisi*. Kendala tersebut tidak hanya dapat menimbulkan keterlambatan dalam penerbitan izin gerak, tetapi juga berpotensi menimbulkan antrean kapal di area tambat dan mengganggu jadwal *transshipment*, terutama ketika jadwal bongkar muat sangat padat. Sehingga menurunkan produktivitas kegiatan *transshipment* secara keseluruhan. Oleh karena itu, penting dilakukan evaluasi terhadap proses pengurusan ijin gerak (*shifting permit*) tersebut dalam mendukung operasional perusahaan secara menyeluruh, sehingga penelitian ini layak untuk dilaksanakan.

Penelitian ini dilakukan sebagai upaya untuk menganalisis sejauh mana proses pengurusan shifting permit menggunakan sistem *Inaportnet* dan *Phinnisi* berjalan secara optimal di PT. Dian Ciptamas Agung Site Bunati. Dengan adanya dokumen *shifting permit* menjadi penting karena hal ini menyangkut aspek keselamatan serta kepatuhan terhadap regulasi maritim yang berlaku. Karena dokumen *shifting permit* ini wajib ada untuk segala bentuk aktivitas pergerakan kapal, baik itu di Jetty maupun di area *transshipment*, karena jika dokumen tersebut tidak ada maka akan terkena sanksi (Uscha, 2021). Diharapkan penelitian ini dapat memberikan gambaran objektif tentang pelaksanaan proses serta sistem yang ada.

Hasil penelitian diharapkan dapat menjadi dasar pertimbangan untuk perbaikan proses pengurusan atau kebijakan internal dalam pengelolaan *shifting permit*. Selain itu, temuan ini diharapkan dapat memberikan kontribusi terhadap pengembangan sistem pelayanan pelabuhan yang lebih terintegrasi dan adaptif terhadap tantangan operasional.

## 2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan jenis penelitian deskriptif kualitatif yang bertujuan untuk menganalisis proses kegiatan *shifting permit* dengan penggunaan sistem *Inaportnet* dan *Phinnisi* untuk mendukung operasional *transshipment* di PT. Dian Ciptamas Agung Site Bunati. Penelitian ini lebih berfokus metode *triangulasi* terhadap kendala yang muncul serta dampaknya terhadap operasional perusahaan. Metode *triangulasi* menggunakan berbagai sumber bukti, termasuk observasi, wawancara maupun dokumentasi untuk menggambarkan secara mendetail situasi dan permasalahan yang terjadi dalam pengurusan kegiatan *shifting permit* tersebut di PT. Dian Ciptamas Agung Site Bunati.

## 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

### Dokumen yang dibutuhkan saat proses Shifting Permit

#### *Dokumen Kapal*

Merupakan dokumen yang harus dan wajib dimiliki oleh setiap kapal sebagai bukti untuk menyatakan bahwa kapal telah sesuai dengan spesifikasi serta persyaratan hukum keselamatan, keamanan, serta kelaiklautan kapal. Dokumen tersebut antara lain :

- a. *Port of Registry*
- b. *Cargo Ship's Safety Construction Certificate*
- c. *Cargo Ship's Safety Equipment Certificate*
- d. *Cargo Ship's Safety Radio Certificate*
- e. *Safe Manning*
- f. *International Load Line Certificate*
- g. *Certificate of Classification for Hull & Machinery*
- h. *Life Raft Certificate*
- i. *International Oil Pollution Prevention Certificate*
- j. *International Air Pollution Prevention Certificate*

#### *Dokumen Pendukung*

Sebelum Surat Perizinan Olah Gerak Kapal (SPOG) diterbitkan, Syahbandar akan melakukan verifikasi terhadap sejumlah dokumen pendukung yang disyaratkan sebagai bagian

dari proses administrasi *shifting permit*. Terdapat beberapa dokumen yang diperlukan oleh pihak Syahbandar untuk melakukan proses *shifting permit*. Dokumen ini dikeluarkan oleh bagian agen, *shipper*, *surveyor*, dan syahbandar. Beberapa dokumen yang dibutuhkan antara lain :

- a. Laporan Permohonan
- b. Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal (LK3)
- c. *Crew list*
- d. Memorandum dan *Master Sailing*
- e. Surat Keterangan Asal Barang (SKAB)
- f. *Bill of Lading* (B/L)
- g. *Draught Survey*
- h. *Royalty*
- i. Surat Pernyataan Pelaksanaan Pemuatan Barang Curah Padat
- j. Surat Pernyataan Persiapan Pemuatan Barang Curah Padat
- k. Surat Pernyataan Persyaratan Menerima Barang Curah Pada
- l. Dokumen Permohonan Ijin Kegiatan Bongkar Muat (PKBM)
- m. *Stowage Plan Barge*
- n. Dokumen Pemeriksaan Pengawasan Kapal
- o. Dokumen Permohonan Penyandaran Kapal

#### ***Dokumen Bongkar Muat Barang Berbahaya***

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 16 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pengangkutan dan Pengendalian Muatan Barang Berbahaya di Pelabuhan. Batu bara diwajibkan melalui serangkaian prosedur *pra-arrival planning* seperti pengajuan izin melalui *Inaportnet* disertai dokumen:

- a. Surat Permohonan Pelayanan Syahbandar
- b. Surat Keterangan Asal Barang (SKAB)
- c. Laporan Hasil Verifikasi (LHV)
- d. Shipping Instruction
- e. Cargo Declaration
- f. International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code Certificate

#### **Proses pengurusan shifting permit untuk kegiatan transshipment di PT. Dian Ciptamas Agung site Bunati**

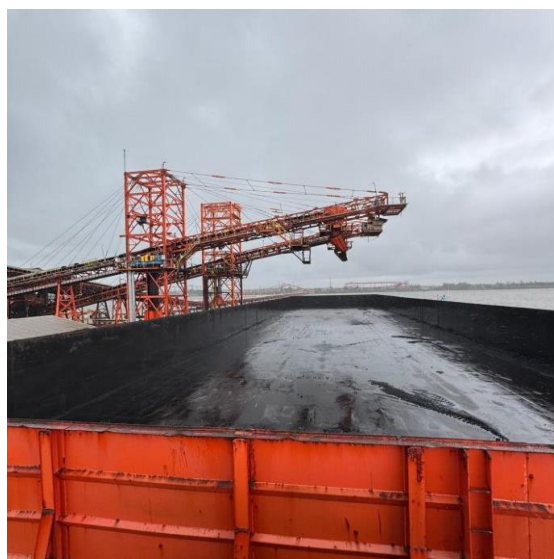
Proses dalam pengurusan shifting permit di PT. Dian Ciptamas Agung sudah sesuai dengan Standar Operasional Perusahaan dan regulasi Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024

tentang pelayaran serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 8 Tahun 2022 tentang Tata cara pelayanan kapal menggunakan *Inaportnet*. Salah satu hal yang menonjol adalah pengurusan *shifting permit* mengadopsi sistem digital melalui sistem *Inaportnet* dan *Phinnisi* sebagai bentuk untuk merubah pengurusan kini lebih terotomatisasi, *paperless*, dan efisien.

Saat ini di PT. Dian Ciptamas Agung site Bunati proses pengurusan *shifting permit* dengan sepenuhnya di dukung oleh sistem digital baik itu dalam membuat pengajuan surat permohonan ke syahbandar, pengajuan kegiatan alih muat kapal, pengajuan permohonan pemanduan, hingga penerbitan dokumen surat permohonan olah gerak kapal. Penulis pada saat itu tidak perlu lagi untuk jauh-jauh pulang pergi dari kantor ke syahbandar dan menunggu lama disana, karena hanya dari kantor semua dapat di kerjakan.

Pengurusan *shifting permit* dimulai ketika telah mendapatkan informasi bahwa proses rangkaian aktivitas bongkar muat dimulai, proses tersebut dimulai ketika kapal *Tug and Barge* bergerak pindah dari lokasi tambat (*buoy*) menuju dermaga *jetty* dan dilanjutkan dengan proses sandar *jetty*. Setelah kapal berhasil sandar di *jetty* dengan aman, kegiatan pemuatan (*loading*) batu bara akan dilaksanakan melalui *conveyor system*. Setelah batu bara berhasil dimuat melalui *conveyor system*.

Proses selanjutnya adalah petugas operasional *jetty* mengawasi serta memastikan bahwa seluruh muatan telah terdistribusi secara merata di dalam tongkang sesuai dengan *stowage plan* yang telah di atur untuk menjaga keseimbangan tongkang. Selama proses muat berlangsung, juga dilakukan monitoring cuaca dan gelombang secara berkala untuk mengantisipasi risiko yang dapat menghambat proses transfer muatan dari *jetty* ke tongkang.



**Gambar 1.** Proses pemuatan batu bara ke Tongkang di Jetty.

Penulis telah menilai bahwa kecepatan kegiatan *transshipment* dapat terjadi ketika salah satunya adalah pengurusan ijin olah gerak kapal (*shifting permit*) tidak ada hambatan dan berjalan lancar. Karena kapal tidak akan bisa beroperasi untuk melakukan proses bongkar muat baik di area *Jetty* maupun di area *Ship to Ship* ketika belum mendapatkan izin resmi dalam hal ini adalah dengan diterbitkannya dokumen *shifting permit*. Temuan tersebut dikuatkan oleh penelitian dari Pratama (2024) yang dilatarbelakangi dikarenakan proses pengurusan *shifting permit* yang rumit dan koordinasi yang kurang optimal sehingga dapat menghambat produktivitas dan efisiensi dalam penerbitan *shifting permit* yang pastinya juga akan berdampak pada aktivitas kegiatan *transshipment*.

Penulis telah mengobservasi mulai dari proses penerbitan dokumen, mengidentifikasi faktor-faktor apa saja yang menghambat proses pengurusan dokumen, serta upaya yang dilakukan oleh penulis untuk dapat mengoptimalkan proses pengurusan dokumen *shifting permit* agar proses pengurusan berjalan dengan lancar dan efisien.

### **Proses pemuatan batu bara di Jetty**

Untuk memahami bagaimana proses persiapan pemuatan Batu Bara yaitu antara lain:

- a. *Shipper* dalam hal ini PT. Borneo Indobara menginformasikan kepada Perusahaan Pelayaran PT. Dian Ciptamas Agung *site* Bunati mengenai *loading list* yang telah di atur untuk jadwal kapal melakukan pemuatan di *Jetty*.
- b. Agen mengajukan permohonan kapal pindah masuk dari daerah tambat ke *Jetty* kepada pihak syahbandar di *Inaportnet*.
- c. Setelah permohonan kapal pindah masuk di setujui, agen menginformasikan ke *captain* untuk segera membawa kapal menuju ke *Jetty*.
- d. Kapal melakukan penyandaran di *Jetty* di bantu dengan *assist tug*.
- e. Setelah kapal sandar dengan aman, agen menghubungi surveyor untuk mengukur *draught survey* tongkang dengan *chief officer*.
- f. Petugas *jetty* di dampingi dengan *chief officer on board* untuk melakukan inspeksi P2H (Pemeriksaan dan Pengecekan Harian) terhadap tugboat dan tongkang yang akan beroperasi.
- g. Setelah inspeksi selesai dan pengukuran *initial draught survey* telah dilakukan, kapal mulai muat.
- h. Setelah selesai melakukan muat di *jetty*, *tug boat* bergerak pindah dari *jetty* menuju area tambat (*buoy*).
- i. *Tug boat* menunggu Surat Persetujuan Olah Gerak (SPOG) atau dokumen *shifting permit*.

- j. Ketika dokumen *shifting permit* telah terbit dan *tugboat* telah menerima panggilan dari *foreman* dari kapal besar untuk melakukan pembongkaran muatan tongkang, maka *tugboat* dapat bergerak pindah ke area *Ship to Ship*.

Semua tahapan persiapan pemuatan batu bara tersebut dikuatkan oleh penelitian dari Uscha et al. (2021) yang menjelaskan bahwa sebelum dilakukannya proses *shifting permit* perlu dilakukannya pemeriksaan fisik kapal oleh petugas saat kapal tiba di pelabuhan / *jetty* yang meliputi pemeriksaan dari kondisi kapal untuk memastikan bahwa semua aspek baik dari kondisi fisik maupun perlengkapan keselamatan telah dinyatakan laik laut / layak sebelum proses pemuatan dimulai.

Dalam praktiknya, durasi proses pemuatan yang dilakukan di *Jetty* selama kurang lebih 2-3 jam dengan total muatan kurang lebih 9.000 MT. Hal ini menunjukkan bahwa capaian tingkat efisiensi operasional dalam segi pemuatan batu bara dinilai tinggi, karena hanya dalam rentang waktu tersebut tongkang dapat terisi dengan total muatan yang banyak. Selain itu, efisiensi tersebut juga berdampak positif terhadap aktivitas *transshipment* secara keseluruhan, dimana perputaran bongkar muat menjadi lebih cepat sehingga produktivitas harian meningkat.

**Tabel 1.** Loading Time Report.

Loading Port				
TB. JKW Mahakam 6 / BG. Dewi Iriana 5				
Name of MV	Jetty	Commence	Complete	Cast Off
MV ANDHIKA SHAKILLA	BIB EAST	5/4/2025 16:00	5/4/2025 17:40	5/4/2025 17:50
MV PAROSHIP	BIB EAST	9/4/2025 15:00	9/4/2025 16:50	9/4/2025 17:00
MV NORD AGANO	BIB EAST	12/4/2025 18:40	12/4/2025 20:40	12/4/2025 20:50
MV MARILITA	BIB WEST	17/4/2025 18:30	17/4/2025 23:00	17/4/2025 23:10
MV ANGGREK LAUT	BIB EAST	21/4/2025 1:50	21/4/2025 3:30	21/4/2025 3:40
MV HUI YUAN	BIB EAST	23/4/2025 23:40	24/4/2025 1:40	24/4/2025 1:50
MV IMS BALI	BIB EAST	26/4/2025 22:30	27/4/2025 0:40	27/4/2025 0:50

MV PEDHOULAS MERCHANT	BIB WEST	30/4/2025 5:50	30/4/2025 9:50	30/4/2025 10:00
--------------------------	----------	-------------------	-------------------	--------------------

---

### Proses penerbitan dokumen *shifting permit*

Terdapat beberapa proses panjang yang dilakukan oleh penulis dalam pengurusan dokumen *shifting permit* terutama melalui system *Inaportnet* dan *Phinnisi* sesuai SOP UU No. 66 Tahun 2024 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 8 Tahun 2022

- a. Ketika kapal TB. JKW Mahakam 6 / BG. Dewi Iriana 5 telah selesai muat di *jetty*, kapal akan kembali ke *buoy* untuk menunggu dokumen *shifting permit* tersebut terbit.
- b. Agen standby di kantor untuk menunggu *e-mail* dari pihak *shipper*, agar ketika email telah diterima agen dapat secara langsung untuk mengurusnya.
- c. Ketika *e-mail* mengenai dokumen Surat Keterangan Asal Barang (SKAB) dan *Draught Survey* telah dikirimkan oleh tim Port PT Borneo Indobara, Agen langsung membuat dokumen *Bill of Lading* (B/L) dan *Cargo Manifest* sesuai data yang tertera di dokumen SKAB.
- d. Setelah agen mengirimkan kembali dokumen *Bill of Lading* (B/L) dan *Cargo Manifest* ke *e-mail* tersebut, tim Surveyor akan memberikan dokumen Laporan Hasil Verifikasi (LHV) yang harus di scan oleh agen untuk mendapatkan dokumen Modul Verifikasi Penjualan (MVP).
- e. Agen mengajukan permohonan Kapal Pindah masuk dari area labuh ke area *jetty* di sistem *Inaportnet*
- f. Ketika pengajuan kapal pindah masuk di *Inaportnet* telah di *approve* oleh pihak Syahbandar, agen mengajukan Laporan Rencana Kegiatan Bongkar Muat (RKBM) dan Rencana Penambatan Kapal dan Rencana Operasi (RPKRO) ke pihak *Shipper*.
- g. Ketika data RPK telah dibuat, secara otomatis data tersebut akan masuk ke sistem *Phinnisi* dan agen segera melakukan input data PPKB (Permohonan Pelayanan Kapal dan Barang) di system.
- h. Setelah itu agen menginput data tambat kapal seperti waktu dimulainya pemuatan (*start time*) hingga waktu selesai (*end time*) dan memasukkan data untuk pandu kapal.
- i. Ketika pengajuan pandu telah dibuat, agen melapor ke Pelindo untuk dibuatkan Surat Perintah Kerja (SPK) Pandu serta Penetapan Penyandaran Kapal (PPK) tambat.
- j. Agen mengajukan Surat Persetujuan Olah Gerak Kapal (SPOG) dari area labuh ke area *jetty*.
- k. Setelah SPOG masuk telah di setujui, selanjutnya agen mengajukan permohonan kapal

pindah keluar dari area *jetty* ke area labuh di *Inaportnet*.

- l. Pengajuan SPK Pandu keluar dari area *jetty* ke area labuh, setelah itu PPK tambat labuh akan terbit di *Inaportnet*.
- m. Agen mengajukan Surat Persetujuan Olah Gerak Kapal (SPOG) labuh.

### **Kendala yang terjadi dalam penerbitan shifting permit di PT. Dian Ciptamas Agung site Bunati**

Meskipun sudah sesuai dengan regulasi Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 8 Tahun 2022 serta prose kegiatan *shifting permit* menggunakan sistem digitalisasi seperti *Inaportnet* dan *Phinnisi* masih terdapat hambatan dalam pengurusan perizinan olah gerak kapal (*shifting permit*).

### **Penetapan Penyandaran Kapal (PPK) tambat tidak terbit di Inaportnet**

Permasalahan pertama yang kerap dialami adalah terkait dengan penerbitan Penetapan Penyandaran Kapal (PPK) setelah Surat Perintah Kerja Pandu (SPK Pandu) ke *Jetty* telah diajukan oleh agen kapal. Dalam prosedurnya, setelah agen mengajukan SPK Pandu, seharusnya Pelindo menerbitkan PPK Tambat dan data tersebut langsung termonitor di sistem *Inaportnet*. Setelah itu, dokumen PPK tambat masuk tersebut harus mendapatkan persetujuan (*approval*) dari pihak Syahbandar sebelum kapal melakukan kegiatan sandar dan muat di *jetty*.

Akan tetapi, kendala yang kerap terjadi adalah tidak selalu data PPK tambat yang telah diterbitkan oleh Pelindo tersebut langsung muncul secara *real time* di monitoring *Inaportnet*. Dalam beberapa kasus, operator Pelindo telah menginformasikan ke agen bahwa PPK tambat telah diterbitkan, namun begitu dilakukan pengecekan di sistem *Inaportnet*, data terkait PPK tambat hanya muncul untuk tambat tongkang, sedangkan untuk tugboat tidak muncul atau tidak terintegrasi sebagaimana mestinya. Situasi ini mengakibatkan syahbandar tidak dapat melakukan approval terhadap PPK tambat tersebut, sehingga agen tidak dapat melanjutkan untuk proses pengajuan SPOG.

### **Pengajuan pemanduan kapal tertolak oleh sistem Phinnisi**

Kendala kedua yang sering terjadi adalah adanya kekeliruan penginputan jam operasional di sistem *Phinnisi* oleh operator Pelindo. Proses pengajuan permohonan pemanduan kapal atau *pilotage* merupakan prosedur yang sangat krusial di pelabuhan, dan harus diadministrasikan dengan *strict* berdasarkan *time reference* yang tepat. Dalam praktiknya, setelah agen kapal mengajukan permohonan Rencana Penambatan Kapal dan Rencana Operasi (RPKRO), setelah itu hendak mengajukan permohonan pemanduan kapal (*pilot*) di sistem *Phinnisi*.

Permasalahan muncul ketika operator *Phinnisi* melakukan kesalahan penginputan waktu (jam *first line*) yang tidak sesuai dengan waktu yang sebenarnya pada data RPK. *First line* merupakan waktu pertanda kapal pertama kali melempar tali pada dermaga sebagai penanda dimulainya kegiatan sandar. Pencatatan waktu *first line* ini sangat penting karena harus sinkron dengan waktu mulai muat (*start time loading*) yang menjadi acuan dalam pengajuan permohonan pemanduan kapal. Akibat dari situasi ini, agen tidak dapat melakukan permohonan pengajuan pemanduan (pilot) apabila terjadi perbedaan waktu antara *start time loading* (waktu mulai aktivitas bongkar/muat) dengan data waktu *first line* di RPK

#### ***Upaya dalam pemecahan masalah***

##### **Upaya masalah PPK tambat tidak terbit**

Penulis melaporkan ulang ke pihak operator pelindo di bagian *Call Center Phinnisi* untuk dapat dibuatkan kembali PPK tambat ke *Jetty* melalui pesan *WhatsApp* dengan memberikan beberapa data kapal yang tidak muncul tersebut, seperti :

- a. Nama Kapal (Tugboat/Tongkang)
- b. Nomor PPK di sistem *Inaportnet*
- c. Nomor PPK di sistem *Phinnisi*

Setelah itu, laporan tersebut akan segera di respon oleh tim operator Pelindo bagian *Phinnisi* untuk dibuatkan ulang Nomor PPK Tambat. Setelah diajukan ulang oleh pihak Pelindo, penulis melaporkan ulang ke syahbandar untuk dapat meng-*approve* pengajuan PPK Tambat tersebut dan ketika telah di setuju atau *approve* penulis dapat melanjutkan pengajuan pembuatan SPOG masuk

##### ***Upaya masalah pengajuan pandu tertolak oleh sistem phinnisi***

Upaya masalah kedua adalah penulis melaporkan masalah tersebut ke operator Pelindo bahwa proses pengajuan pemanduan (pilot) tertolak oleh sistem *phinnisi*. Operator Pelindo tidak bisa membuat atau merubah ulang waktu operasional jam *first line* di sistem sehingga harus dilakukan pembatalan layanan terlebih dahulu di sistem *Inaportnet*. Penulis terlebih dahulu melakukan pembatalan di sistem *Inaportnet* dengan menginput beberapa data pada layanan tersebut sebagai berikut :

- a. Nomor Layanan (*Tugboat*)
- b. Jenis Layanan (Permohonan jasa pandu/tunda)
- c. Nomor PPK *Inaportnet*
- d. Nama Kapal

Setelah pengajuan pembatalan layanan telah dibuat, penulis menunggu hingga syahbandar menyetujui atau *approve* pengajuan pembatalan tersebut. Ketika telah di *approve*, penulis meninformasikan kembali kepada pihak operator pelindo bahwa proses pembatalan telah di setujui dan meminta untuk dibuatkan kembali Rencana Penambatan Kapal (RPK) dengan data jam dimajukan minimal 2 jam dari jam *first line* agar RPK tidak *expired*.

#### **4. KESIMPULAN DAN SARAN**

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan mengenai Proses Pengurusan *Shifting Permit* pada Kegiatan *transshipment* di PT. Dian Ciptamas Agung site Bunati dapat ditarik kesimpulan : bahwa Proses pengurusan *shifting permit* untuk kegiatan operasional *transshipment* di PT. Dian Ciptamas Agung site Bunati telah mengacu dan sesuai dengan Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 sebagai revisi ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 8 Tahun 2022. Hal itu di dukung dengan adanya sistem operasi layanan kapal digital seperti *Inaportnet* dan *Phinnisi*. Meskipun demikian, masih terdapat beberapa kendala yang di hadapi, antara lain seperti pengajuan Surat Permohonan Olah Gerak Kapal (SPOG) tertunda dikarenakan PPK tambat tidak muncul secara otomatis di *Inaportnet*, serta pengajuan permohonan pemanduan kapal (pilot) di sistem *Phinnisi* tertolak dikarenakan operator Pelindo melakukan kesalahan input waktu di Rencana Penambatan Kapal (RPK). Upaya masalah pertama dalam mengatasi kendala tersebut meliputi penulis melakukan pelaporan ulang ke operator Pelindo untuk dapat dibuatkan kembali PPK tambat lalu melaporkan kembali ke Syahbandar untuk melakukan *approval* PPK tambat. Lalu untuk upaya masalah kedua penulis melakukan pembatalan layanan di sistem *Inaportnet* serta melakukan pelaporan ulang ke Pelindo dan Syahbandar.

#### **UCAPAN TERIMA KASIH**

Penulis mengucapkan puji dan syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga jurnal ini dapat diselesaikan dengan baik. Penulis juga menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada kedua orang tua yang selalu memberikan doa, dukungan, dan motivasi. Ucapan terima kasih juga penulis sampaikan kepada dosen pembimbing yang telah memberikan bimbingan, arahan, serta masukan selama proses penyusunan skripsi ini. Selain itu, penulis mengucapkan terima kasih kepada seluruh staff dan karyawan di PT. DIAN CIPTAMAS AGUNG SITE BUNATI yang telah memberikan kesempatan, informasi, serta bantuan selama pelaksanaan penelitian.

Tidak lupa penulis juga berterima kasih kepada teman-teman terkhusus Taruna/I PIP MAKASSAR jurusan KALK Angkatan 43 serta semua pihak yang telah membantu dan memberikan dukungan baik secara langsung maupun tidak langsung dalam penyelesaian jurnal ini. Penulis menyadari bahwa jurnal ini masih memiliki kekurangan, sehingga penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun untuk perbaikan di masa mendatang. Semoga jurnal ini dapat memberikan manfaat bagi semua pihak.

## DAFTAR REFERENSI

- Armadya, M. Putra. (2025). *Optimalisasi waktu siklus muat batu bara pada kapal yang di ageni oleh PT Maritel Bahtera Abadi*. Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. <https://doi.org/10.25104/transla.v27i1.2423>
- Habib, Rijal, et al. (2022). Analisis efektivitas pelayanan dokumen *shifting permit* selama pandemi COVID-19 di PT. Oremus Bahari Mandiri Cabang Kuala Samboja, Kabupaten Kutai Kertanegara. *Jurnal Andromeda*, 6(1), 211–226.
- Hadi, S. (2019). *Manajemen operasi pelayaran niaga*. Penerbit Angkasa Raya.
- International Maritime Organization. (2016). *International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code*. IMO Publishing.
- Kavirathna, Chathumi, et al. (2018). Transshipment hub port selection criteria by shipping lines: The case of hub ports around the Bay of Bengal. *Journal of Shipping and Trade*. <https://doi.org/10.1186/s41072-018-0030-5>
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2024). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 60 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal*.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2021). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 16 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pengangkutan dan Pengendalian Muatan Barang Berbahaya di Pelabuhan*.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2022). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 8 Tahun 2022 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal Melalui Inaportnet*.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2022). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 28 Tahun 2022 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar dan Persetujuan Kegiatan Kapal di Pelabuhan*.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2023). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 16 Tahun 2023 tentang Perubahan Keempat atas PM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan*.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2024). *Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*. <https://doi.org/10.36277/jurnaldejure.v17i2.1153>
- Mantow, N., dkk. (2022). *Shipping Agency Management*. Maritim Press Indonesia.
- Notteboom, T. E., et al. (2019). The relationship between transshipment incidence and throughput volatility in Nort European and Mediterranean container ports. *Journal of Transport Geography*, 74, 371–381. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.01.002>

- Pratama, Andi M. F. (2024). *Optimalisasi Pelayanan Shifting Permit SPOG (Surat Persetujuan Olah Gerak Kapal) oleh PT. Orela Bahari Mandiri Cab. Balikpapan*. Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
- Rakhman, R. A., et al. (2021). Penerapan Inaportnet dalam proses pelayanan penyandaran kapal: Studi kasus. *Jurnal Dinamika Bahari*, 2(1), 1–5. <https://doi.org/10.46484/db.v2i1.264>
- Subandrijo, D. (2014). *Olah Gerak dan Pengendalian Kapal*. Badan Penerbitan Buku Maritim.
- United Nations Conference on Trade and Development. (2024). *Review of maritime transport 2024: Navigating maritime chokepoints*. United Nations Publications. unctad.org
- Uscha, U., et al. (2021). Analisis proses penerbitan dokumen *shifting permit* (Ijin Gerak) kapal PHM (Pertamina Hulu Mahakam) pada PT Oremus Bahari Mandiri TBK Cabang Samarinda. *Jurnal Andromeda*, 5(1), 44–52.
- Utama, A. W. (2018). Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi penundaan pengiriman barang melalui jalur laut. *Jurnal Citra Widya Edukasi*, 10(2), 97–108. <https://doi.org/10.30813/jab.v10i2.994>