



Pelayanan Pemanduan dan Penundaan Kapal BSP XXV Melalui Sistem PHINNISI Oleh PT. Bahtera Kencana Djaya Lampung

Avendes Janaolo Finoawa¹, Dirhamsyah², Taruna Ginting³

^{1,2,3} Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan, Indonesia

Jl. Budi Kemenangan No.20, Pulo Brayan Kota Medan

Korespondensi penulis: avendes36@gmail.com

Abstract. *Ship guiding and postponement services are one of the important aspects in ensuring safety and operational efficiency at the port. This research discusses the application of the PHINNISI (Port and Harbormaster Integrated Information System) system in the process of guiding and delaying BSP XXV ships. PHINNISI is an information technology-based system designed to improve coordination and supervision of ship operations at the port. Through real-time data integration and digitisation of procedures, the system enables more effective monitoring of vessel movements, arrival times, and delay processes. The purpose of writing this paper is to find out how the BSP XXV Ship Guidance and Delay Service through the Phinnisi System by PT Bahtera Kencana Djaya Lampung. The author collects data using two research methods, namely the library method (Library Research) and the field method (Field Research). The results of this study are the BSP XXV Ship Guiding and Delay Services through the Phinnisi System by PT Bahtera Kencana Djaya Lampung. Starting from entering the PHINNISI application through the site (phinnisi.Pelindo.co.id). Then the agent logs in using the company account that has been registered in the PHINNISI application, after logging in the agent makes a request for ship guiding and delaying services and makes payment, after obtaining permission from KSOP.*

Keywords: *Service, Ship Guidance, Delay, PHINNISI System.*

Abstrak. Pelayanan pemanduan dan penundaan kapal merupakan salah satu aspek penting dalam menjamin keselamatan dan efisiensi operasional di pelabuhan. Penelitian ini membahas penerapan sistem PHINNISI (Port and Harbormaster Integrated Information System) dalam proses pemanduan dan penundaan kapal BSP XXV. PHINNISI merupakan sistem berbasis teknologi informasi yang dirancang untuk meningkatkan koordinasi dan pengawasan operasional kapal di pelabuhan. Melalui integrasi data real-time dan digitalisasi prosedur, sistem ini memungkinkan pemantauan yang lebih efektif terhadap pergerakan kapal, waktu kedatangan, hingga proses penundaan. Tujuan penulisan makalah ini adalah untuk mengetahui bagaimana Pelayanan Pemanduan dan Penundaan Kapal BSP XXV Melalui Sistem Phinnisi oleh PT. Bahtera Kencana Djaya Lampung. Penulis mengumpulkan data dengan menggunakan dua metode penelitian yaitu metode pustaka (Library Research) dan metode lapangan (Field Research). Hasil penelitian ini adalah Pelayanan Pemanduan dan Penundaan Kapal BSP XXV Melalui Sistem Phinnisi oleh PT. Bahtera Kencana Djaya Lampung. Dimulai dari masuk ke aplikasi PHINNISI melalui situs (phinnisi.Pelindo.co.id). Kemudian agen login menggunakan akun perusahaan yang sudah terdaftar di aplikasi PHINNISI, setelah login agen membuat permohonan pelayanan pemanduan dan penundaan kapal dan melakukan pembayaran, setelah mendapatkan izin dari KSOP.

Kata kunci: Pelayanan, Pemanduan, Penundaan Kapal, Sistem PHINNISI.

1. LATAR BELAKANG

PT. Pelindo Jasa Maritim, perusahaan yang bergerak di bidang logistik, memiliki komitmen kuat dalam meningkatkan layanan pemanduan dan penundaan kapal untuk mendukung efisiensi biaya logistik. Salah satu langkah yang diambil oleh Pelindo Jasa Maritim adalah mengembangkan Sistem Phinnisi, yang diharapkan dapat memberikan layanan yang tepat waktu dengan biaya yang wajar. Aktivitas pemanduan dan penundaan kapal merupakan bagian penting dalam kegiatan logistik secara keseluruhan, yang mempengaruhi biaya bongkar muat, pengiriman, dan distribusi barang. Meskipun demikian, biaya dari segi laut atau pelabuhan hanya menyumbang 3% dari total biaya logistik.

Phinnisi termasuk sistem untuk pembokongan pandu dan kapal tunda dalam proses penyandaran sebuah kapal yang akan sandar atau lepas sandar dari dermaga.

Pada hakekatnya penundaan kapal adalah salah satu upaya menjaga keselamatan kapal, penumpang dan muatannya sewaktu kapal memasuki alur pelayaran menuju ke dermaga atau kolam pelabuhan untuk berlabuh dan sebaliknya jika kapal tersebut keluar dari dermaga menuju ke laut lepas ataupun kapal melakukan sifthing (pindah tambat) antar dermaga.

Pemanduan dan penundaan kapal merupakan elemen vital dalam pengelolaan lalu lintas laut di pelabuhan. Proses ini bertujuan untuk menjamin keselamatan, kelancaran, dan efisiensi operasional kapal saat memasuki, berlabuh, dan keluar dari pelabuhan. Pemandu kapal berperan sebagai navigasi terlatih yang memastikan kapal dapat bergerak dengan aman melalui perairan pelabuhan yang padat dan penuh tantangan. Sementara itu, penundaan kapal atau tugging juga merupakan bagian penting dari proses ini, khususnya dalam membantu kapal besar bermanuver di ruang yang terbatas. Seiring dengan perkembangan teknologi, kebutuhan akan sistem manajemen yang lebih efisien dan terintegrasi semakin mendesak. Di Indonesia, sistem Phinnisi (Port and Harbormaster Integrated Information System) hadir sebagai solusi dalam mendigitalisasi dan mengotomatisasi berbagai proses operasional pelabuhan, termasuk pemanduan dan penundaan kapal. Sistem ini merupakan bagian dari upaya pemerintah untuk meningkatkan daya saing pelabuhan nasional serta memastikan pelabuhan Indonesia dapat beroperasi sesuai dengan standar internasional. Phinnisi dirancang untuk menyederhanakan dan mempercepat proses pelayanan kapal dengan memanfaatkan teknologi informasi. Sistem ini memungkinkan komunikasi yang lebih baik antara berbagai pihak yang terlibat, seperti otoritas pelabuhan, perusahaan pelayaran, serta operator kapal tunda dan pandu. Dengan Phinnisi, informasi terkait pergerakan kapal, jadwal kedatangan, hingga perintah operasi dapat diakses secara real-time, mengurangi potensi kesalahan manual dan mempercepat pengambilan keputusan.

Namun, meskipun Phinnisi menawarkan banyak manfaat, implementasi sistem ini tidak lepas dari berbagai tantangan. Adaptasi teknologi baru, ketersediaan infrastruktur pendukung, serta kesiapan sumber daya manusia menjadi beberapa faktor yang memengaruhi efektivitas sistem ini. Oleh karena itu, diperlukan penelitian lebih lanjut untuk mengevaluasi penerapan sistem Phinnisi dalam pelayanan pemanduan dan penundaan kapal, serta mengidentifikasi langkah-langkah optimalisasi yang dapat dilakukan.

2. KAJIAN TEORITIS

a. Pengertian Sistem

Maydianto & Ridho, (2021:17), sistem adalah jaringan proses kerja yang saling terkait dan berkumpul guna untuk mencapai sebuah tujuan serta melakukan suatu kegiatan.

b. Pengertian Pemanduan

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan nomor 57 Tahun 2015 Pemanduan adalah kegiatan di mana seorang pandu membantu nakhoda kapal dalam melakukan navigasi di perairan tertentu, terutama di area yang berisiko atau padat lalu lintas. Hal ini dilakukan untuk memastikan keselamatan kapal, muatan, dan seluruh pihak terkait.

c. Pengertian Penundaan Kapal

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan RI No. 57 Tahun 2015 Penundaan kapal adalah layanan penggunaan kapal tunda yang membantu kapal dalam manuver di pelabuhan atau perairan terbatas, dengan tujuan menjaga keamanan dan efisiensi operasi kapal.

d. Pengertian Pelabuhan

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 51 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan, keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

3. METODE PENELITIAN

1. Pengamatan Lapangan (*Field Research*)

Dalam metode ini penulis mengamati secara langsung bagaimana Pelayanan Pemanduan dan Penundaan Kapal BSP XXV Melalui Sistem Phinnisi oleh PT. Bahtera Kencana Djaya Lampung. Mulai dari permohonan kapal pindah di sistem INAPORNET yang wajib di ketahui oleh pihak Syahbandar, pengajuan pembongkangan pandu melalui sistem PHINNISI, pembayaran pandu dan tunda ke Pelindo, sampai di setujui oleh pihak Sahbandar dan surat persetujuan olah gerak keluar yang telah di amati secara langsung oleh penulis.

2. Pengamatan Perpustakaan (*Library Research*)

Melalui metode ini penulis memperoleh data dari membaca buku yang berkaitan dengan judul makalah ini di perpustakaan Politeknik Adiguna Maritim Indonesia Medan, sumber lain seperti jurnal dan internet. Metode ini sangat membantu penulis dalam memahami istilah – istilah serta teori penjelasan dari pengertian yang tidak dapat di jelaskan pada saat pengamatan di lapangan.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Aktivitas Perusahaan dalam Pelayanan Pemanduan dan Penundaan Kapal BSP XXV Melalui Sistem Phinnisi oleh PT. Bahtera Kencana Djaya Lampung.

1. Pelayanan Pemanduan kapal melalui sistem Phinnisi

Pelayanan pemanduan kapal melalui sistem Phinnisi adalah proses yang melibatkan teknologi untuk mendukung navigasi kapal di pelabuhan dan area pelayaran yang kompleks. Sistem Phinnisi merupakan salah satu contoh sistem pemanduan kapal yang memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi untuk meningkatkan efisiensi dan keamanan pelayaran. Berikut adalah gambaran umum tentang bagaimana sistem ini bekerja dan layanan yang ditawarkan.

a. Fungsi Utama Sistem Phinnisi

1. Pemanduan dan Navigasi

Pemanduan kapal sistem Phinnisi memberikan pemanduan yang akurat untuk kapal, termasuk rute yang optimal untuk memasuki dan meninggalkan pelabuhan.

Peta digital dan data navigasi menyediakan peta digital dan informasi navigasi yang membantu kapten kapal dan pengelola pelabuhan dalam merencanakan jalur pelayaran yang aman.

2. Integrasi dengan Sistem Pelabuhan

Koordinasi dengan pelabuhan sistem ini berintegrasi dengan sistem pelabuhan untuk mengoordinasikan kedatangan dan keberangkatan kapal, termasuk penjadwalan slot sandar dan bongkar muat.

Komunikasi dengan Otoritas memfasilitasi komunikasi antara kapal dan otoritas pelabuhan atau agen pelayaran untuk memastikan kepatuhan terhadap peraturan dan prosedur pelabuhan.

3. Manajemen Data dan Pelaporan

Pengumpulan data mengumpulkan data terkait pelayaran, seperti posisi kapal, kecepatan, dan kondisi cuaca, yang digunakan untuk memantau dan mengelola operasional kapal.

Pelaporan kinerja menyediakan laporan tentang aktivitas pelayaran, termasuk kinerja kapal, masalah yang dihadapi, dan efisiensi operasional.

4. Keamanan dan Keselamatan

Pemantauan keamanan memantau situasi keamanan di sekitar kapal, termasuk potensi risiko dan bahaya navigasi.

Peringatan dini memberikan peringatan dini tentang kondisi cuaca ekstrem atau situasi darurat lainnya yang dapat mempengaruhi keamanan pelayaran.

b. Proses Pelayaran Pemanduan Kapal dengan Sistem Phinnisi

1. Pra kedatangan

Perencanaan rute Kapten kapal dan pengelola pelabuhan menggunakan sistem Phinnisi untuk merencanakan rute yang akan diambil kapal, termasuk mengidentifikasi jalur yang aman dan efisien.

Koordinasi slot sandar mengatur slot sandar di pelabuhan dan memastikan bahwa semua dokumen yang diperlukan disiapkan.

2. Selama kedatangan

Pemanduan *real time* sistem memberikan panduan *real time* selama kapal mendekati pelabuhan, termasuk instruksi tentang jalur navigasi dan kecepatan.

Pemantauan posisi memantau posisi kapal dan memastikan bahwa kapal mengikuti jalur yang telah direncanakan tanpa menyimpang dari rute yang aman.

3. Paska kedatangan

Bongkar mengatur proses bongkar muat kargo dan memastikan bahwa semua kegiatan dilakukan sesuai dengan rencana.

Evaluasi dan pelaporan mengumpulkan data tentang kegiatan pelayaran dan melakukan evaluasi untuk perbaikan proses di masa mendatang.

c. Manfaat Penggunaan Sistem Phinnisi

1. Efisiensi operasional

Meningkatkan efisiensi proses pemanduan kapal dan pengelolaan pelabuhan, mengurangi waktu tunggu dan biaya operasional.

2. Keamanan

Meningkatkan keselamatan dengan memberikan informasi navigasi yang akurat dan memperingatkan potensi risiko.

3. Pengurangan kesalahan

Mengurangi kemungkinan kesalahan manusia dalam navigasi dan koordinasi, berkat teknologi otomatisasi dan pemantauan *real time*.

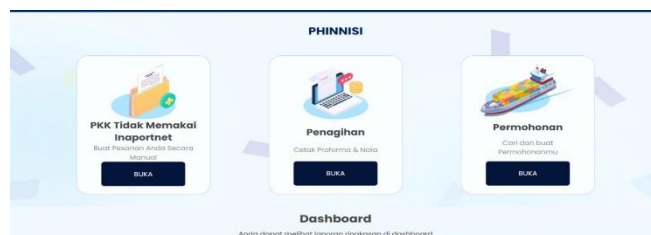
d. Pembokingan Pandu Melalui Sistem Phinnisi

1. Akses ke sistem phinnisi

Anda akan masuk ke sistem Phinnisi melalui aplikasi atau situs web. Sistem ini mungkin digunakan oleh operator kapal, agen perjalanan, atau otoritas pelabuhan yang menangani kapal Phinisi.

2. Registrasi atau login

Jika ini adalah platform digital, Anda mungkin perlu mendaftarkan akun terlebih dahulu atau masuk jika sudah memiliki akun.

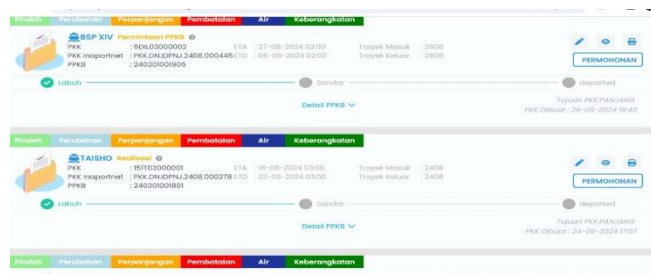


3. Pilih layanan pandu

Setelah masuk ke dalam sistem, kita akan menemukan pilihan untuk memesan layanan pandu kapal. Ini bisa berupa pandu untuk kapal Phinisi yang akan memasuki pelabuhan atau rute tertentu.

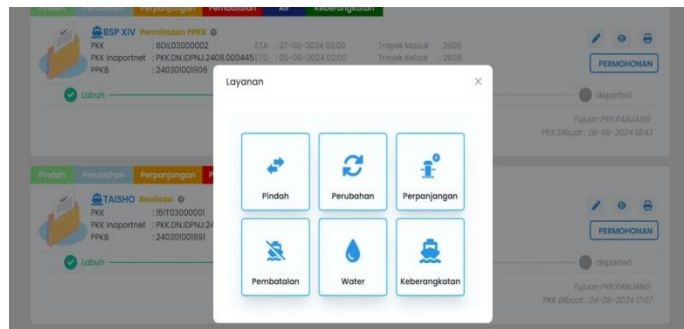
4. Masukkan detail kapal

Kita harus memasukkan detail kapal, seperti nama kapal, ukuran, dan rute yang akan ditempuh, termasuk tanggal dan waktu keberangkatan atau kedatangan.



5. Konfirmasi dan pemesanan pandu

Setelah memasukkan informasi yang diperlukan, Anda akan memilih pandu kapal yang tersedia untuk tanggal dan rute tersebut. Sistem akan mengonfirmasi pandu yang akan menemani perjalanan kapal.



6. Pembayaran

Lakukan pembayaran untuk layanan pandu melalui sistem Phinnisi.

URAIAN	LOKASI	TANGGAL		TARIF			PERHITUNGAN	TAGIHAN		
		MULAI	SELESAI	TUNDA NORMAL	DOCKING	EMERGENCY %		MATA UANG	JUMLAH	
LIANG TUNDA	AREA LABUH LOA 70 - 100 meter kapal barang KE KADE D-201	2024-08-21 08:30:00	2024-08-21 08:30:00	TETAP	1,264.800	-	-	100	Rp	2.807.856
				VARIABEL	8	-	-	100	Rp	83.560
TOTAL JASA TUNDA									Rp	2.891.416
TOTAL PERHITUNGAN									Rp	5.328.700

7. Konfirmasi dan persiapan

Setelah pembayaran dan pemesanan selesai, kita akan menerima konfirmasi. Pandu kapal akan siap untuk mendampingi navigasi kapal saat diperlukan, seperti ketika memasuki pelabuhan atau area perairan yang padat.

e. Pelayanan Penundaan kapal melalui sistem Phinnisi

Pelayanan penundaan kapal melalui sistem Phinnisi adalah layanan digital yang disediakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk mengelola proses penundaan kapal secara *online*. Layanan ini memungkinkan pemilik kapal, agen, atau operator kapal untuk mengajukan permohonan penundaan berlayar secara efisien, tanpa perlu melalui prosedur manual yang rumit.

a. Manfaat Layanan Penundaan Kapal melalui Sistem Phinnisi

1. Kemudahan akses
pengguna dapat mengajukan penundaan kapan saja dan dari mana saja secara online melalui platform Sistem Phinnisi.
2. Efisiensi waktu
Proses yang biasanya membutuhkan waktu lama menjadi lebih cepat karena dilakukan secara digital, mulai dari pengajuan hingga persetujuan.
3. Transparansi
Setiap langkah proses dapat dipantau secara real time, sehingga pemohon dapat mengetahui status permohonan mereka kapan saja.
4. Pengurangan kesalahan administratif

Sistem ini membantu mengurangi kesalahan administrasi yang mungkin terjadi dalam proses manual, karena semua data diinput secara terstruktur dan diverifikasi secara otomatis.

5. Dokumentasi terpusat

Semua dokumen dan informasi yang terkait dengan permohonan disimpan dalam sistem, memudahkan pelacakan dan pengelolaan di masa mendatang.

b. **Peran kapal tunda dalam proses penyandaran kapal**

1. Mengarahkan dan memposisikan kapal

Kapal besar, seperti kapal tanker atau kapal kargo, memiliki manuverabilitas terbatas saat mendekati dermaga. Kapal tunda membantu mengarahkan dan memposisikan kapal ini dengan aman menuju tempat sandarannya, terutama di area yang sempit atau berbahaya.

2. Membantu menghindari tabrakan

Kapal tunda mencegah kapal besar dari potensi tabrakan dengan dermaga, kapal lain, atau struktur pelabuhan. Mereka memastikan bahwa proses sandar berlangsung dengan presisi, meskipun dalam kondisi cuaca atau arus yang menantang.

3. Menyesuaikan Kecepatan dan Kontrol

Kapal besar sering kali membutuhkan bantuan untuk memperlambat laju mereka saat mendekati dermaga. Kapal tunda membantu dalam mengontrol kecepatan dan momentum kapal besar tersebut, agar bisa berhenti dengan aman di dermaga.

4. Penarikan dan pendorongan kapal

Kapal tunda dilengkapi dengan daya dorong yang kuat untuk menarik atau mendorong kapal besar sesuai kebutuhan. ini sangat penting saat kapal perlu berbelok atau ditempatkan dalam posisi tertentu yang tidak dapat dicapai dengan tenaga penggerak kapal utama saja.

5. Operasi di area terbatas

Di pelabuhan atau kanal dengan ruang gerak yang terbatas, kapal tunda memainkan peran penting dalam membantu kapal besar melakukan manuver yang mungkin terlalu sulit atau berbahaya jika dilakukan sendiri.



Kapal tunda pelabuhan bertugas melayani kapal untuk merapat di dermaga. Untuk melaksanakan tugas ini tergantung dari ukuran kapal, dapat menggunakan satu atau dua buah kapal tunda, atau bahkan tiga kapal. Posisi ketiga kapal tunda akan berbeda saat menunda kapal, oleh karena itu kapal tunda dibedakan menurut posisinya saat menunda kapal, yaitu :

- 1) *Towing Tug Boat* (Kapal Tunda Tarik)
- 2) *Pushing Tug Boat* (Kapal Tunda Dorong)
- 3) *Side Tug Boat* (Kapal Tunda Tempel)

Kapal tunda memiliki tenaga yang besar bila dibandingkan dengan ukurannya. Kapal tunda zaman dulu menggunakan mesin uap, saat ini menggunakan mesin diesel. Mesin induk kapal tunda biasanya berkekuatan antara 750 sampai 3000 tenaga kuda (500 s.d 2000 kW , tetapi kapal yang lebih besar digunakan dilaut lepas dapat berkekuatan sampai 25. 000 tenaga kuda. Kebanyakan mesin yang digunakan sama dengan mesin kereta api, tetapi di kapal menggerakkan baling-baling. Dan untuk keselamatan biasanya digunakan minimum dua buah mesin induk.

c. Kegiatan Sandar dan Lepas Sandar Menggunakan Kapal Tunda

a. Prosedur *Berthing* (di Dermaga Panjang)

Hal – hal yang harus dipersiapkan :

- 1) Agent sudah menginformasikan kedatangan kapal yang membutuhkan jasa kapal tunda kepada pihak Pelindo.
- 2) Pihak Pelindo sudah menginput data kedatangan kapal yang membutuhkan jasa kapal tunda.
- 3) Pihak agent sudah melakukan pembayaran penggunaan jasa kapal tunda.

- 4) Pihak Pelindo sudah menentukan siapa pandu, berapa jumlah kapal tunda yang digunakan dari dan kemana kapal akan disandarkan serta tanggal dan jam pengoperasiannya.
- 5) Pihak agent sudah mendapatkan izin olah gerak (kedatangan) kapal dari pihak syahbandar sehingga proses *berthing* dapat dilakukan.

Proses *berthing* :

- 1) Pandu akan melihat jadwal giliran kapal siapa yang akan dipandunya.
- 2) Pandu sudah mendapatkan izin olah gerak (kedatangan) kapal.
- 3) Pandu menuju dermaga sambil menghubungi *crew* kapal tunda untuk mempersiapkan segala peralatan yang akan dibutuhkan dan *start engine*.
- 4) Pandu segera tiba didermaga dan segera kapal tunda menjemput pandu. Pandu naik keatas kapal tunda kemudian berangkat menuju kapal yang akan dipandu.
- 5) Jika kapal tunda sudah berada didekat kapal maka kapal tunda akan merapat secara perlahan, kemudian *crew* kapal tanker akan menurunkan tangga untuk jalan naiknya pandu ke atas kapal.
- 6) Pandu naik ke atas kapal dan *crew* kapal mengarahkan pandu menuju *deck* untuk menjumpai *master* dan memberitahukan kondisi perairan laut Panjang serta menyarankan jalur yang akan dilewati.
- 7) Setelah pandu berhasil naik keatas kapal, kapal tunda akan bergerak ke sisi atau kanan kapal sesuai arahan pandu.
- 8) Jika sudah berada disamping kapal yang di tunda, kapal takan mengeluarkan tali tambang kearah kapal tunda yang akan mengikat tali tersebut dengan tali pengikat.
- 9) Bila sudah terikat *crew* kapal akan menarik tali dengan mesin keatas kapal, kemudian mengikatnya ketempat penyangga.
- 10) Jika sudah terikat kapal akan bergerak secara perlahan menuju dermaga sambil diiringi dengan kapal tunda sampai berada didekat dermaga.
- 11) Saat berada didekat dermaga kapal akan mengurangi daya dorong seminim mungkin yang kemudian kapal tunda akan menjadi penggerak dan pengubah arah penggerakan kapal (*bermanuver*).

- 12) Kapal tunda akan mendorong atau menarik kapal untuk bersandar dan mengubah arahnya sesuai arahan pandu.
- 13) Penentuan jarak dan luas sandar kapal ditentukan oleh pandu dengan pertimbangan informasi dari dermaga melalui radio.
- 14) Orang dermaga akan menginformasikan kepada pandu jarak dan luas posisi sandar kapal kemudian pandu akan mempertimbangkan informasi dari dermaga.
- 15) Jika kapal sudah diposisi yang tepat orang dermaga akan menginformasikan kepada pandu bahwa kapal *on position*.
- 16) Kapal berhasil sandar didermaga, kemudian orang dermaga akan melakukan *moring* (mengikat tali *spring* dan *trost* ke dermaga) agar kapal tetap berada di posisi seharusnya.
- 17) Jika orang dermaga telah selesai melakukan *mooring*, kapal akan melepaskan tali pengait dari kapal tunda kemudian kembali ke tempatnya dan pandu akan mengucapkan terimakasih.
- 18) Pandu di bawah turun dari kapal menuju dermaga melalui tangga yang telah disediakan segera menuju dermaga.

d. Instansi – instansi yang terkait dalam dalam penundaan kapal

- 1) Kantor Otoritas Pelabuhan (KSOP/Adpel)
Merupakan instansi pemerintah yang mengawasi operasional pelabuhan. Mereka bertanggung jawab atas izin masuk dan keluar kapal serta koordinasi keselamatan pelayaran.
- 2) Pelindo (Pelabuhan Indonesia)
Perusahaan pelabuhan yang mengelola jasa penundaan kapal di beberapa pelabuhan di Indonesia. Mereka menyediakan kapal tunda dan layanan terkait lain
- 3) PT Pelni (Pelayaran Nasional Indonesia)
Terlibat dalam pengaturan logistik dan operasi kapal tunda yang berfungsi dalam kegiatan penundaan kapal.
- 4) Kementerian Perhubungan
Sebagai pengawas utama dari semua aktivitas pelayaran dan pelabuhan, termasuk layanan penundaan kapal.
- 5) Asosiasi Pengusaha Kapal Tunda Indonesia (APKTI)

Organisasi yang menaungi perusahaan penyedia jasa kapal tunda, memberikan dukungan dan regulasi terkait bisnis tersebut.

B. Kendala yang Dihadapi dan Cara Mengatasinya dalam Pelayanan Pemanduan dan Penundaan Kapal BSP XXV Melalui Sistem Phinnisi

1. Kendala yang pernah dihadapi dalam Pelayanan Pemanduan dan Penundaan Kapal BSP XXV Melalui Sistem Phinnisi adalah sebagai berikut :
 - a. Masalah jaringan yang membuat agent tidak dapat *log-in* ke aplikasi
 - b. Terjadinya *human error* pada saat penginputan data kapal
 - c. Kesejangan komunikasi antara pihak agent dan Nakhoda kapal dalam memberikan informasi dalam pelayanan pemanduan dan penundaan kapal.
2. Cara yang dilakukan karyawan PT. Bahtera Kencana Djaya Lampung Untuk mengatasi kendala – kendala dalam Pelayanan Pemanduan dan Penundaan Kapal BSP XXV Melalui sistem Phinnisi adalah sebagai berikut :
 - a. Memuat ulang koneksi dan perangkat beralih antara *wifi* dan data seluler
 - b. Apabila pada saat pengajuan belum bisa, kitaa harus merestart sistem
 - c. Agent harus meghubungi Nakhoda untuk memberikan informasi dalam pelayanan pemanduan dan penundaan kapal.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Pelayanan Pemanduan dan Penundaan Kapal BSP XXV Melalui Sistem Phinnisi oleh PT. Bahtera Kencana Djaya Lampung Sistem PHINNISI (*Port and Harbor Integration and Information System*) menggambarkan modernisasi dan digitalisasi pelayanan pelabuhan di Indonesia. PHINNISI adalah sistem teknologi informasi yang dikembangkan untuk mengintegrasikan dan mempermudah berbagai layanan pelabuhan, termasuk pemanduan dan penundaan kapal, sehingga operasional di pelabuhan menjadi lebih efisien, transparan, dan terkoordinasi. Implementasi sistem ini bertujuan untuk meningkatkan kecepatan dan ketepatan layanan, mengurangi potensi kesalahan manusia, serta memaksimalkan keamanan dan keselamatan pelayaran di pelabuhan.

Sebaiknya sebelum permohonan pada aplikasi PHINNISI ada baiknya dilakukan pemeriksaan ulang untuk meminimalisir terjadinya kesalahan yang di sebabkan oleh *human error*. Oleh karena itu dengan penulisan makalah ini dimana membahas ??tentangPelayanan Pemanduan dan Penundaan Kapal BSP XXV Melalui ??Sistem Phinnisi semoga dapat bermanfaat bagi kita semua pada ??umumnya dan tenaga kerja operasional *shipping agency*.

DAFTAR REFERENSI

- Gultom, N. A., & Ginting, D. (2024). *Peranan jasa keagenan untuk menunjang pelayanan kapal pada perusahaan PT. Lintas Nusantara Pasifik Batam. Innovative: Journal of Social Science Research*, 4(2), 8585–8595.
- Kotler, P., & Keller, K. L. (2016). *Marketing management* (15th ed.). Pearson.
- Nainggolan, F., Yusnidah, Y., & Sabila, F. H. (2023). *Prosedur perpanjangan sertifikat nasional pencegahan pencemaran dari kapal TB Pancaran 118 pada KSOP oleh PT. Dean Shipping Agensi Batam. Jurnal Manajemen dan Ekonomi Kreatif*, 1(4), 316–329.
- Nasution, P. D. V., Dirhamsyah, D., & Sabila, F. H. (2024). *Implementasi sistem Inaportnet dalam pelayanan kapal di Terminal Sarana Citra Nusa Kabil pada PT. Snepac Shipping Batam. Wawasan: Jurnal Ilmu Manajemen, Ekonomi dan Kewirausahaan*, 2(4), 265–271.
- Pakpahan, S. L., & Sabila, F. H. (2023). *Implementation of the ISM code for MV ships. Eastern fair at PT Pelayaran Multi Jaya Samudera Belawan. Jurnal Rimba: Riset Ilmu Manajemen Bisnis dan Akuntansi*, 1(3), 329–340.
- Pane, H. C., Ginting, D., & Sabila, F. H. (2024). *Sistem pengembalian dan pengambilan container empty di depo PT. Tanto Intim Line Cabang Medan Belawan. Jurnal Adiguna Maritim Indonesia*, 1(2), 49–53.
- Pasaribu, L. U. R. E., Dirhamsyah, D., & Sabila, F. H. (2023). *Process clearance in & clearance out Millennium 806 use the application B-SIM by PT. Putra Samudera Inti in the area Free Trade Zone Batam. Wawasan: Jurnal Ilmu Manajemen, Ekonomi dan Kewirausahaan*, 1(4), 403–410.
- Rakawitan, F., & Sabila, F. H. (2023). *Persiapan peralatan dan dokumen sebelum melaksanakan aktivitas bongkar curah kering pada PT Wahana Intradermaga Niaga Belawan. Jurnal Riset Manajemen*, 1(3), 372–382.
- Sabila, F. H., & Rahmah, A. (2023). *Pengurusan jasa kepelabuhanan di Kantor BP Batam menggunakan sistem B-SIMS pada PT. Sukses Makmur Samudra Berjaya Batam. Journal of Maritime and Education (JME)*, 5(2), 509–514.
- Sabila, F. H., Danilwan, Y., & Rafli, M. (2024). *Analisis ketersediaan fasilitas bongkar muat terhadap pelayanan di kapal KM Kelud pada PT Pelni (Persero) Cabang Medan. Journal of Maritime and Education (JME)*, 6(2).
- Saifuidin, D., Subardi, A., & Susilo. (2020). *Penyebab dan upaya penanganan tumpahan minyak pada kegiatan bunker di atas kapal LPG/C Decora. Jurnal Sainstek Maritim*, 21(1), 39–46.
- Simarmata, J., & Sabila, F. H. (2023). *Proses penerbitan grosse akta kapal di KSOP Khusus Batam pada PT. Gardatama Anugerah Segara Sejahtera Batam. Jurnal Riset Manajemen*, 1(4), 429–436.
- Stopford, M. (2009). *Maritime economics* (3rd ed.). Routledge.
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

- Widodo, H., & Tri Wahyuni, E. (2020). *Manajemen penanggulangan tumpahan minyak di laut akibat dari pengoperasian kapal. Majalah Ilmiah Gema Maritim*, 22(1), 60–66.
- Rahman, A., & Yusran, R. (2021). *Pelayanan pemanduan dan penundaan kapal di Indonesia: Studi kasus sistem Phinnisi*. Penerbit Maritim Nusantara.
- Anugerah, H. D., Indrawati, I., & Lia. (2024). *Prosedur pelayanan jasa kapal menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 57 Tahun 2015*.
- Harahap, S. (2022). *Inovasi sistem pemanduan kapal: Phinnisi dan digitalisasi pelabuhan*. Penerbit Nusa Bahari.
- Sabila, F. H., & Bancin, S. B. (2024). *Proses bongkar muat container di depo oleh PT Prima Indonesia Logistik Belawan. Journal of Maritime and Education (JME)*, 6(1), 55–61.
- Siregar, G. A., Siregar, N. S., & Sabila, F. H. (2025). *Prosedur penerbitan sertifikat safe manning kapal pada Kantor Syahbandar oleh PT. Gardatama Anugerah Segara Sejahtera Batam. Jurnal Manajemen dan Bisnis Ekonomi*, 3(1), 173–181.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal