

Mekanisme Pengajuan Permohonan *Bunker* Bahan Bakar untuk Kapal di Pelabuhan Cilacap

Sahudiyono¹, Slamet Pamujianto^{2*}, Arneta Fitri Kirana³, Firmansyah⁴
^{1,2,3,4,5}Sekolah Tinggi Maritim Yogyakarta, Jl. Magelang KM 4.4, Yogyakarta 55284, Indonesia

* Corresponding Author. E-mail : aan.slamet.pamujianto@gmail.com.HP:081357421081

Abstrak

PT. Arghaniaga Pancatunggal Cabang Cilacap merupakan salah satu agent *bunker* resmi dari PT. Pertamina yang akan melakukan *Supply bunker* atau menyediakan bahan bakar dengan Sistem *Ship to Ship* melalui MT. Anugerah Dewi 2. Beberapa hal yang menjadi kendala dalam *Supply bunker* kapal seperti cuaca yang tidak bagus, kurangnya koordinasi antara *ship owner*, perusahaan keagenan dan perusahaan agen *bunker* dalam pengurusan dokumen pendukung *supply bunker*. Terjadi selisih perhitungan *sounding* antara kapal *Supply bunker* dengan *sounding receiving bunker* dikarenakan human eror. Kurang maksimalnya kedisiplinan *Crew* selama proses pelaksanaan *Supply bunker* berlangsung. Sistem eror pada *web inaportnet*, *phinnisi* dan *ibs pelindo* ketika dilakukan penginputan data. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dalam hal ini sesungguhnya adalah prosedur penelitian yang menghasilkan data-data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati. Hasil dari penelitian ini bahwa PT. Arghaniaga Pancatunggal setelah mengetahui informasi tersebut langsung melakukan *follow up* kepada *ship owner* atau kepada kapten dari masing-masing kapal dengan menawarkan harga yang ditawarkan, jumlah bahan bakar, metode pembayaran yang digunakan serta tempat pelaksanaan kegiatan.

Kata Kunci: *Supply Bunker, Ship to Ship, Agen bunker*

Abstract

PT. Arghaniga Pancatunggal Cilacap Branch is one of the official bunker agents of PT. Pertamina which will supply bunkers or provide fuel with the Ship to Ship System through MT. Anugerah Dewi 2. Several things that are obstacles in the Supply of ship bunkers such as bad weather, lack of coordination between ship owners, agency companies and bunker agent companies in managing supporting documents for bunker supply. There is a difference in the calculation of sounding between the bunker supply ship and the sounding receiving bunker due to human error. The lack of maximum discipline of the Crew during the implementation of the Supply bunker process. System errors on the inaportnet, phinnisi and ibs pelindo websites when data input is carried out. This study uses a qualitative research method in this case it is actually a research procedure that produces descriptive data in the form of written or spoken words from people and observable behavior. The results of this study are that PT. After learning this information, Arghaniga Pancatunggal immediately followed up with the ship owner or the

captain of each ship by offering the price offered, the amount of fuel, the payment method used and the location where the activity was carried out.

Keywords: *Supply Bunker, Ship to Ship, Bunker agent*

PENDAHULUAN

Transportasi laut merupakan pilihan utama dalam pengiriman barang, terutama untuk jarak jauh karena kapasitas angkutnya yang besar dan biaya operasional yang relatif murah dibandingkan moda transportasi lainnya (Purnomo et al., 2022). Gray (2020) menyebutkan bahwa sebagai rantai pasok produk, transportasi merupakan sarana unggul yang bisa diandalkan tidak terkecuali transportasi laut. Keunggulan-keunggulan ini mendorong banyak pelaku bisnis untuk berinvestasi di sektor maritim, sehingga meningkatkan pertumbuhan ekonomi di bidang pelayaran (Astriawati et al., 2024). Seiring dengan meningkatnya permintaan terhadap layanan transportasi laut, perusahaan pelayaran dituntut untuk memberikan layanan yang berkualitas, terutama dalam hal ketepatan waktu pengiriman (Prasetiawan et al., 2024).

Demi tersampainya muatan pada penerimanya sesuai dengan waktunya maka selama proses pengiriman muatan dengan kapal ke suatu pelabuhan harus memperkirakan kebutuhan yang dibutuhkan oleh kapal selama perjalanan. Pemenuhan kebutuhan kapal dapat dilakukan di suatu pelabuhan tempat kapal berlabuh atau di pelabuhan terdekat. Beberapa pelayanan kebutuhan kapal yang dapat dilakukan sebagai stok selama kapal berlayar seperti *supply* bahan bakar, *Supply* air bersih (Mulić & Tomić, 2020), *Supply* logistik, pelayanan *crew*, perbaikan dan pemeliharaan kapal. Selama proses pelayaran kebutuhan kapal membutuhkan perusahaan keagenan yang akan membantu untuk memenuhi segala kebutuhan yang berkaitan dengan kapal dan *crew* kapal baik kapal sendiri maupun kapal charter.

Guna menunjang keberlangsungan selama proses berlayar *crew* kapal maupun *ship owner* diharuskan memperkirakan ketersediaan kebutuhan kapal salah satunya seperti bahan bakar kapal (Wibowo et al., 2024). Ketersediaan bahan bakar harus diperkirakan guna menghindari beberapa hal yang dapat menghambat selama kapal berlayar. Salah satu pelayanan kebutuhan *Supply bunker* merupakan kegiatan penyaluran atau pengisian bahan bakar kapal untuk menjaga ketersediaan bahan bakar kapal selama kapal melakukan perjalanan untuk berlayar (Muchairul & Hartanto, 2022). Ada beberapa jenis bunker menurut Ajie (2023) dalam penelitiannya antarlain *bunker* MFO (Bahan bakar minyak laut) adalah produk penyulingan minyak bumi dan terwujud sesudah residu dan sebelum aspal, *bunker* MDO (minyak diesel laut) adalah jenis bahan bakar minyak campuran antara minyak berat dengan minyak ringan dengan kandungan minyak ringan yang lebih sedikit dan *bunker* LO (oli pelumas) adalah *Lubrication Oil* purifier kapal (Astriawati et al., 2023).

PT. Arghaniaga Pancatunggal Cabang Cilacap merupakan salah satu agent *bunker* resmi dari PT. Pertamina yang akan melakukan *Supply bunker* atau menyediakan bahan bakar dengan Sistem *Ship to Ship* melalui MT. Anugerah Dewi

2. (Sambodho et al., 2018) Sistem *Ship to Ship* merupakan penyaluran pengisian bahan bakar dari kapal ke kapal di wilayah perairan cilacap. Pelaksanaan proses *Bunker* BBM secara *Ship to Ship* dapat dilaksanakan di beberapa tempat seperti di sekitar Pelabuhan Tanjung Intan, *Ourter Bar* (di tengah laut) serta di sekitar wilayah perairan cilacap yang dapat disebut dengan *Anchorage Area* atau dimana tempat kapal melakukan *anchor* atau turun jangkar untuk melakukan proses kegiatan bongkar atau muat barang hingga menunggu giliran untuk kegiatan selanjutnya (Sari & Utami, 2021). Namun dalam kegiatan pelaksanaan *Supply bunker* tidak terlepas dari beberapa kendala yang dapat menghambat proses *Supply bunker*.

Beberapa hal yang menjadi kendala dalam *supply bunker* kapal seperti cuaca yang tidak bagus sehingga terjadi hujan dan ombak laut yang besar yang mengakibatkan proses *supply bunker* sedikit terhambat. Kurangnya koordinasi antara *ship owner*, perusahaan keagenan dan perusahaan agen *bunker* dalam pengurusan dokumen pendukung *supply bunker*. Terjadi selisih perhitungan *sounding* antara kapal *supply bunker* dengan *sounding receiving bunker* dikarenakan *human eror*. Kurang maksimalnya kedisiplinan *crew* selama proses pelaksanaan *Supply bunker* berlangsung. Sistem eror pada *web inaportnet*, phinnisi dan ibs pelindo ketika dilakukan penginputan data.

Bunkering adalah istilah pengisian bahan bakar kapal yang digunakan sebagai persediaan bahan bakar selama kapal berlayar atau selama kapal beroperasi (Rayhan Putra, 2024). Kegiatan *supply bunker* juga memerlukan beberapa dokumen pendukung yang berkaitan dengan *bunker* serta melewati proses perizinan kepada instansi terkait seperti KSOP dan Pelindo setempat dengan tujuan agar selama proses *supply bunker* berjalan dengan baik serta dengan pengawasan penuh karena bahan bakar termasuk ke dalam barang berbahaya yang sangat mudah memicu kebakaran. Faktor manusia merupakan aspek krusial dalam keselamatan transportasi laut yang mendapat perhatian besar dari IMO. Kesalahan manusia, sebagai bagian dari faktor manusia, dapat mengakibatkan konsekuensi fatal seperti hilangnya nyawa, kerusakan lingkungan, atau kerugian ekonomi. Oleh karena itu, pemahaman mendalam mengenai potensi kesalahan manusia menjadi fokus utama bagi badan pengawas maritim untuk meningkatkan keselamatan di laut. (Erdem et al., 2021)

Pada proses kegiatan *supply bunker* juga dapat mengakibatkan kecelakaan seperti kebocoran selang pengisian yang dapat mengakibatkan tumpahan minyak ke laut. Sholihah et al., (2020) menyatakan bahwa ketika kapal sandar di pelabuhan akan dilakukan pemeriksaan oleh pejabat syahbandar dalam pemenuhan aturan serta pada proses bongkar muat barang berbahaya harus sesuai dengan regulasi yang sudah ditetapkan dalam isi Marpol Annex I dengan menjelaskan kapal, nahkoda, serta *crew* harus mengetahui bentuk prosedur yang berhubungan dengan pencegahan polusi oleh minyak dengan baik, namun apabila tidak dapat dilakukan maka kapal tidak diijinkan untuk berlayar (Sholihah et al., 2020).

Sebelum kegiatan *supply bunker* dilakukan selama proses persiapan harus mempersiapkan beberapa peralatan yang dibutuhkan, serta beberapa dokumen pendukung lain untuk menunjang keberlangsungan kegiatan *supply bunker* karena selama proses kegiatan *supply bunker* maupun sebelum dan setelah kegiatan *supply bunker* harus melewati beberapa tahap yang tidak mudah serta memerlukan

beberapa penanganan khusus. Untuk itu peneliti ingin memberikan judul pada jurnal ini "Analisis risiko dan mitigasi dalam operasi *Supply bunker* ship-to-ship dari MT. ANUGRAH DEWI 2 oleh keagenan PT. Arghaniaga Pancatunggal Cabang Cilacap di *anchorage* area.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dalam hal ini sesungguhnya adalah prosedur penelitian yang menghasilkan data-data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati. Jenis penelitian kualitatif merupakan jenis penelitian dengan penemuan yang susah di temukan menggunakan pengukuran statistik. Ada beberapa pola khusus pada pendekatan kualitatif dengan mengutamakan pada aspek deskripsif menurut data yang diperoleh dilapangan (Iswanto et al., 2024). Penggunaan data primer adalah data yang didapat melalui wawancara sumber kompeten dan memiliki wewenang dari tema penelitian dalam hal ini peneliti mewawancarai staff karyawan, *crew* kapal, dan juga observasi langsung melihat prosedur *supply Bunker* dilakukan sedangkan data sekunder adalah data pendukung yang telah ada untuk di jadikan sebagai bukti data dilapangan dapat berupa laporan, grafik dan dokumen dokumen lain yang mendukung yang dapat memberikan data dan gambaran umum terkait *supply bunker*. Analisis data merupakan upaya didalam mendapatkan dan menata secara sistematis kumpulan hasil observasi, wawancara dan dokumentasi lainnya untuk mendalami tentang pembahasan penelitian ini dan membandingkan dengan temuan lain yang sejenis (Rijali, 2019).

Subjek wawancara adalah dengan berdialog secara lisan dan bertatap muka dengan tenaga kerja dari pelindo yang berada di dermaga, staff karyawan KSOP Kelas II Cilacap, *Crew* MT. Anugerah Dewi 2 dengan kapten kapal, para pekerja KSOP Kelas II Cilacap dan Karyawan dari PT. Arghaniaga Pancatunggal cabang Cilacap dan pembimbing di lapangan saat praktek kerja dan beberapa orang lainnya. Analisa deskriptif bertujuan untuk mendapatkan informasi-informasi keadaan yang ada saat ini. Analisa deskriptif *peneliti* gunakan untuk menjabarkan proses *Supply bunker* secara detail mulai dari persiapan, proses *Supply bunker* hingga penyelesaian *supply bunker*. Sedangkan untuk pendekatan kualitatif *peneliti* menganalisa monitoring *supply bunker*. Selain menggunakan metode deskriptif, peneliti juga menggunakan

HASIL DAN PEMBAHASAN

PT. Arghaniaga Pancatunggal cabang Cilacap merupakan salah satu perusahaan agen *bunker* resmi dari PT. Pertamina yang bergerak di bidang jasa maritim yang berada di wilayah cilacap. Perusahaan yang merupakan cabang agen dari PT. Arghaniaga Pancatunggal memiliki kantor pusat di Tangerang Selatan, Banten. Owner atau pemilik dari PT. Arghaniaga Pancatunggal cabang Cilacap adalah PT. Ridia Akusa Utama. Perusahaan cabang yang berada di cilacap memiliki peran untuk melayani permintaan *Supply bunker* melalui kapal *supply* yaitu MT. Anugerah Dewi 2. PT. Arghaniaga Pancatunggal cabang cilacap yang terletak di Jl. Letnan Jend. Suprpto No.4 Sidakaya, Kec. Cilacap Selatan, Kabupaten Cilacap,

Jawa Tengah menjadi kantor yang digunakan untuk mengelola segala proses administrasi terkait *supply bunker*. *Supply bunker* merupakan proses penyaluran bahan bakar diatas kapal untuk menjaga ketersediaan bahan bakar kapal selama kapal melakukan perjalanan untuk berlayar yang merupakan permintaan dari nakhoda kapal melalui perusahaan keagenan untuk dilakukan pengisian bahan bakar. Diantaranya untuk kapal *tanker*, kapal *cargo*, *tug boat*, *mooring boat*, dan kapal-kapal lainnya di sekitar perairan yang tidak dapat dijangkau oleh transportasi darat sehingga dilakukan *Supply bunker* menggunakan kapal *supply* (Audi et al., 2021).

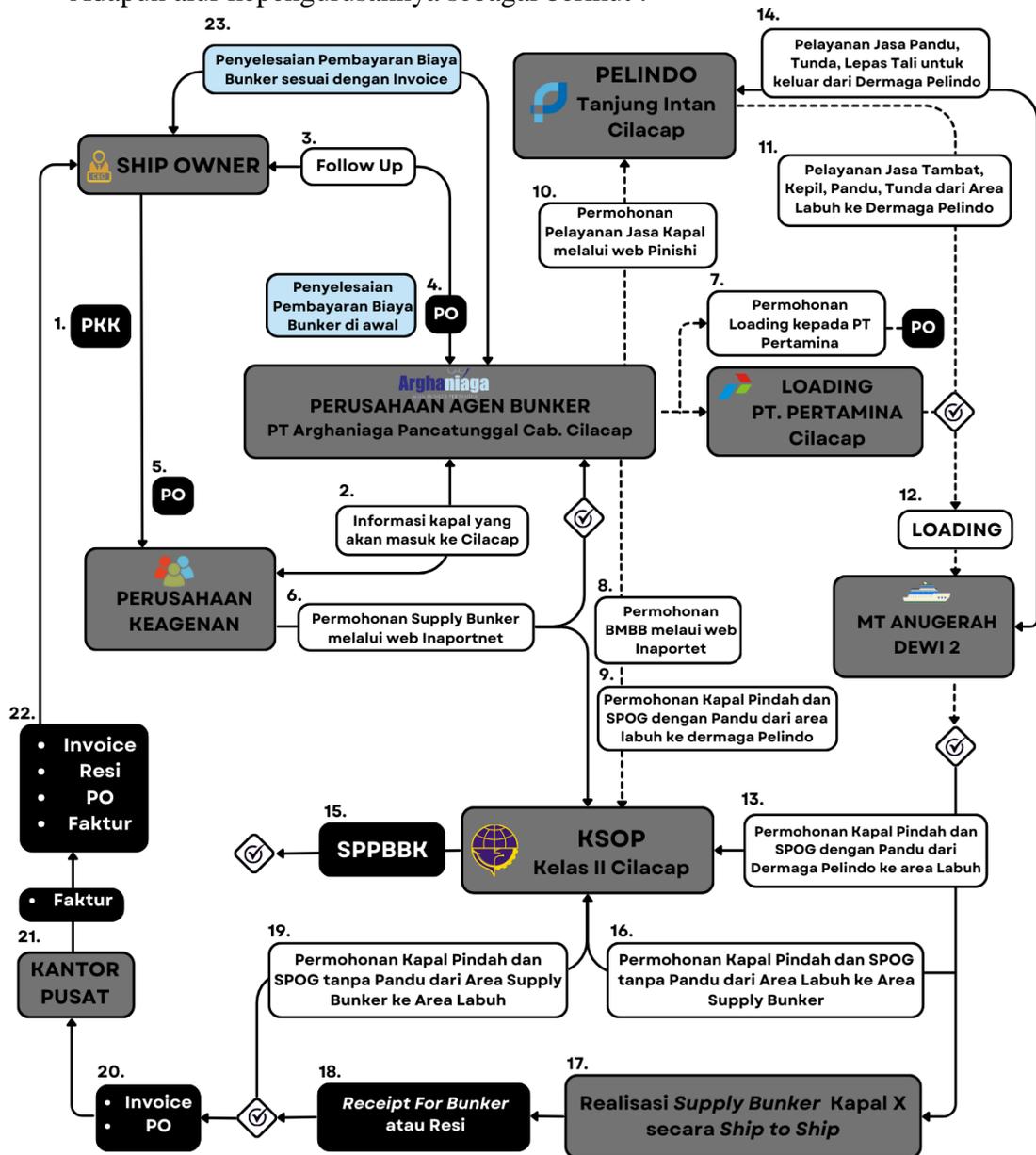
PT. Arghaniaga Pancatunggal melalui kapal MT. Anugerah Dewi 2 menjadi kapal terbesar yang dimiliki oleh perusahaan yang berperan sebagai pemasok bahan bakar dan dioperasikan di wilayah cilacap Jawa Tengah dengan kapasitas tanki yang dimiliki sekitar 2.000.000 Liter. PT. Arghaniaga Pancatunggal cabang Cilacap menjadi perusahaan yang berperan dalam memberikan dukungan terhadap aktivitas PT. Pertamina khususnya dalam kegiatan penjualan bahan bakar minyak. Jenis bahan bakar yang di sediakan oleh PT. Arghaniaga Pancatunggal cabang cilacap meliputi jenis bahan bakar Marine *Fuel Oil* (MFO) dan *High Speed Diesel* (HSD B35 / Solar). Dalam penyaluran bahan bakar atau proses *Supply bunker* ke kapal lain melalui sistem *ship to ship*. *Ship to Ship* adalah proses pemindahan muatan dalam bentuk gas, padat ataupun cair dari kapal ke kapal yang sama jenis maupun yang berbeda jenis sesuai dengan kebutuhan suatu kapal. Perusahaan Arghaniaga Pancatunggal telah bekerjasama dengan beberapa perusahaan agen pelayaran khususnya di wilayah cilacap seperti PT. Trans Power Marine, PT. Tridaya Mutiara Samudera, PT. Samudera Makmur Agensi, PT. Pelayaran Bahtera Adhiguna dan beberapa perusahaan agen pelayaran lainnya.

Pengajuan kepengurusan *Supply bunker* dapat melalui konfirmasi dari pihak perusahaan keagenan yang selanjutnya dilanjutkan beberapa tahapan dan proses yang panjang hingga bahan bakar dapat tersalurkan dengan baik. Banyaknya jumlah bahan bakar yang akan di *supply* serta nominal harga yang cukup fantastis sehingga proses kepengurusannya harus sesuai dan jauh lebih rumit dan tidak seperti pembelian bahan bakar di SPBU pada umumnya. Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) dimana proses ini adalah sebelum tiba di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap *ship owner* mengadakan komunikasi dengan perusahaan keagenan yang sudah ditunjuk. *Ship owner* akan memberikan informasi mengenai data terkait rencana kedatangan kapal kepada perusahaan keagenan untuk dilakukan pengajuan permohonan kedatangan kapal (PKK) kepada instansi terkait seperti Kantor syahbandar kelas II Cilacap. Ketentuannya Pemberitahuan kedatangan kapal (PKK) dilakukan 1 (satu) sampai 2 (dua) hari sebelum kapal tiba di pelabuhan Tanjung Intan Cilacap agar pihak perusahaan keagenan dapat mempersiapkan segala kebutuhan yang dibutuhkan oleh kapal dan *crew* seperti pelayanan Logistik, *Bunkering*, *Crew anchoring on/sign off*.

Informasi penting yang terlampir didalam Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) berisi data kapal dari Nama/*Voyage*, Bendera, Pemilik Kapal, Agen Pelayaran, Perkiraan Tiba dan Berangkat, Pelabuhan Asal/Tujuan, Labuh Kedatangan/Labuh Keberangkatan, Rencana Kegiatan dan informasi penting yang menjadi bagian dari kedatangan kapal. Data PKK yang diterima perusahaan

keagenan nantinya akan dilakukan permohonan kedatangan kapal dan clearance in kepada pihak KSOP Kelas II Cilacap melalui *web inaportnet* guna dapat dilanjutkan proses kegiatan kapal dan pelayanan kebutuhan kapal. Dokumen PKK yang sudah disetujui oleh pihak syahbandar akan diterbitkan melalui *web inaportnet* yang dapat diakses oleh perusahaan keagenan.

Adapun alur kepengurusannya sebagai berikut :



Gambar 1. Alur Pelaksanaan *Supply bunker* oleh PT. Arghaniaga Pancatunggal Cabang Cilacap

Perusahaan Keagenan Kapal di Cilacap, bekerja sama dengan PT. Arghaniaga Pancatunggal, secara proaktif memberikan informasi terkini mengenai kedatangan kapal-kapal yang akan berlabuh di Pelabuhan Tanjung Intan, Cilacap.

(PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 11 TAHUN 2016, 2016) menjelaskan bahwa ” Usaha Keagenan Kapal adalah kegiatan usaha untuk mengurus kepentingan kapal perusahaan angkutan laut asing dan/ atau kapal perusahaan angkutan laut nasional selama berada di Indonesia.” Data kapal yang meliputi identitas, jadwal kedatangan, dan tujuan bongkar muatan, terutama batubara di Dermaga PLTU Adipala dan S2P, akan disampaikan melalui pesan WhatsApp kepada pihak operasional PT. Arghaniaga Pancatunggal. Perusahaan keagenan seperti PT. Bahtera Adhiguna, PT. Transpower Marine, dan PT. Samudera Makmur Agensi merupakan beberapa mitra yang aktif memberikan data tersebut. Informasi ini selanjutnya akan menjadi bahan evaluasi dan tindak lanjut oleh bagian pemasaran dan kepala cabang PT. Arghaniaga Pancatunggal untuk melakukan pendekatan langsung kepada para pemilik kapal, seperti PT. Puteri Maju Sukses, PT. Lumuso Pratama Line, dan PT. Pelayaran Manalagi, guna memperkuat kerjasama bisnis di masa mendatang.

Sebagai tindak lanjut atas informasi kedatangan kapal, Divisi Pemasaran atau Kepala Cabang PT. Arghaniaga Pancatunggal secara proaktif menawarkan jasa pelayanan pengisian bahan bakar kapal (*bunkering*) berupa Marine Fuel Oil (MFO), High Speed Diesel (HSD), atau Biosolar (B35) kepada perusahaan pemilik kapal (*ship owner*). Penawaran kompetitif yang telah disusun berdasarkan data pasar akan disampaikan secara langsung kepada divisi pengadaan barang dari perusahaan *ship owner*. Proses persuasi yang intensif bertujuan untuk menggaet *ship owner* sebagai pelanggan baru dan mencapai kesepakatan harga yang saling menguntungkan. Setelah tercapainya kesepakatan, perusahaan *ship owner* akan menerbitkan *Purchase Order* (PO) sebagai bentuk formal persetujuan untuk melakukan transaksi pembelian bahan bakar. PO ini menjadi dasar bagi PT. Arghaniaga Pancatunggal untuk melanjutkan proses pengadaan dan penyaluran bahan bakar sesuai dengan permintaan *ship owner*.

Purchase Order adalah dokumen pengadaan barang yang dibuat oleh *ship owner* dengan menuliskan informasi permintaan *Supply bunker* meliputi jenis bahan bakar, jumlah bahan bakar, lokasi pengisian bahan bakar, nama kapal, type kapal, tanggal pengisian bahan bakar, pemilik kapal, hingga syarat pembayaran yang dilakukan, beberapa perusahaan *ship owner* juga dapat mencantumkan harga yang sudah disepakati antara supplier dan *receiving bunker*. *Purchase Order* (PO) menjadi dokumen penting sebagai bukti awal dilakukan pengadaan *Supply bunker* yang nantinya juga menjadi salah satu syarat untuk kegiatan *Loading* kepada PT. Pertamina sebelum dilakukan *Supply bunker*.

Sebagai bentuk formal permintaan layanan pengisian bahan bakar (*bunkering*), perusahaan pemilik kapal (*ship owner*) wajib menerbitkan *Purchase Order* (PO) kepada perusahaan keagenan yang telah ditunjuk. PO ini kemudian menjadi dasar bagi perusahaan keagenan untuk mengajukan permohonan *Supply bunker* secara resmi kepada Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Cilacap melalui sistem online INA PORTNET. Proses pengajuan ini melibatkan PT. Arghaniaga Pancatunggal sebagai perusahaan agen *bunker* yang akan memverifikasi dan mengelola permintaan tersebut. Pengajuan permohonan *Supply bunker* melalui INA PORTNET merupakan suatu keharusan mengingat

bahan bakar kapal dikategorikan sebagai barang berbahaya yang memerlukan izin khusus dari otoritas pelabuhan untuk proses pengisiannya.

Setelah pengajuan permohonan *Supply bunker* melalui sistem INA PORTNET diverifikasi dan disetujui oleh Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Cilacap, maka akan diterbitkan Surat Perizinan Pengisian Bahan Bakar Kapal (SPPBBK). Dokumen ini merupakan syarat mutlak yang harus dimiliki sebelum pelaksanaan pengisian bahan bakar dan berlaku selama 24 jam. SPPBBK berfungsi sebagai bukti bahwa kegiatan tersebut telah sesuai dengan regulasi yang berlaku dan telah mendapatkan izin dari otoritas pelabuhan. Sebelum pelaksanaan pengisian bahan bakar, perusahaan agen *bunker* juga wajib mengajukan permohonan *loading* bahan bakar kepada PT. Pertamina yang merupakan aktivitas dengan potensi bahaya terdiri dengan berbagai resiko (Ilmansyah et al., 2020). Prosedur ini bertujuan untuk memastikan ketersediaan stok bahan bakar sesuai dengan kebutuhan pelanggan dan merupakan bagian dari kebijakan kerjasama antara perusahaan agen *bunker* dengan PT. Pertamina sebagai pemasok utama.

Proses pengadaan bahan bakar kapal oleh PT. Arghaniaga Pancatunggal sangat bergantung pada permintaan spesifik dari pemilik kapal (*ship owner*) yang tertuang dalam *Purchase Order* (PO). Setiap permintaan PO harus dipenuhi secara akurat untuk menghindari penumpukan stok bahan bakar mengingat fluktuasi harga yang terjadi setiap tanggal 1 dan 15 setiap bulannya. Perusahaan agen *bunker* mengajukan permohonan *loading* bahan bakar melalui platform My Pertamina, menyertakan PO sebagai dasar perhitungan dan memenuhi persyaratan yang ditetapkan. Harga bahan bakar yang diperoleh dari PT. Pertamina bersifat dinamis dan mempengaruhi harga jual yang ditawarkan kepada *ship owner*. Penetapan harga jual final dilakukan melalui negosiasi antara kedua belah pihak dan bersifat rahasia untuk menjaga kepentingan bisnis masing-masing perusahaan.

Seluruh proses administrasi terkait pengadaan dan pengiriman bahan bakar kapal, mulai dari permohonan *loading* hingga pelaksanaan bongkar muat, dikelola oleh divisi keuangan PT. Arghaniaga Pancatunggal. Setelah permohonan *loading* disetujui oleh PT. Pertamina, akan diterbitkan *Loading Order* (LO) sebagai bukti pembelian resmi. Dokumen LO ini kemudian digunakan sebagai dasar untuk mengajukan permohonan izin bongkar muat barang berbahaya (BMBB) kepada Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Cilacap melalui sistem INA PORTNET. Proses pengajuan BMBB ini bertujuan untuk mendapatkan izin dan pengawasan dari pihak berwenang mengingat sifat bahan bakar yang berbahaya. Selain itu, setiap pergerakan kapal MT. Anugerah Dewi 2, termasuk saat akan melakukan kegiatan *loading* di dermaga multipurpose, juga memerlukan izin dari KSOP untuk memastikan keselamatan pelayaran dan operasional pelabuhan. Seluruh layanan kepanduan dan tambat selama berada di wilayah pelabuhan akan menggunakan jasa yang disediakan oleh Pelindo.

Sebelum melakukan kegiatan *loading* di Dermaga Multipurpose milik Pelindo, MT. Anugerah Dewi 2 wajib mengajukan beberapa perizinan melalui sistem online INA PORTNET. Perizinan yang diperlukan meliputi permohonan kapal pindah dan Surat Permohonan Persetujuan Olah Gerak Kapal (SPOG) kepada Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Cilacap. Selain itu,

perusahaan juga perlu mengajukan Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) dan Pemberitahuan Kunjungan Kapal (PKK) kepada Pelindo melalui sistem PHINNISI. Permohonan kapal pindah diajukan melalui fitur "Layanan Kapal Pindah" di INA PORTNET, sedangkan SPOG diajukan melalui tab "Layanan, SPS SPOG". Kedua perizinan ini bertujuan untuk mengatur lalu lintas kapal, memastikan keselamatan pelayaran, dan memastikan bahwa semua prosedur operasional di pelabuhan dijalankan sesuai dengan peraturan yang berlaku. Setelah permohonan disetujui, KSOP akan menerbitkan Surat Persetujuan Olah Gerak Kapal yang menjadi dasar bagi kapal untuk memasuki Dermaga Multipurpose dan melakukan kegiatan *loading*.



Gambar 2. Pemanduan kapal MT. Anugerah Dewi 2 Memasuki Dermaga

Setiap kapal yang hendak memasuki wilayah dermaga milik Pelindo, termasuk MT. Anugerah Dewi 2 yang akan melakukan kegiatan *loading*, wajib mengajukan permohonan pelayanan jasa kapal melalui sistem PHINNISI. Permohonan ini mencakup pengajuan PPKB (Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang) yang berisi rincian kegiatan kapal, seperti lokasi awal dan akhir, waktu pelaksanaan, serta jenis layanan yang dibutuhkan (tambat, pandu, tunda, kepil). Sebelumnya, kapal juga perlu mengajukan PKK (Pemberitahuan Kunjungan Kapal). Seluruh proses ini terintegrasi dengan sistem INA PORTNET, sehingga permohonan kapal pindah dan SPOG (Surat Permohonan Persetujuan Olah Gerak Kapal) juga harus diajukan melalui sistem tersebut. Setelah PPKB disetujui, sistem PHINNISI akan mengeluarkan EPB (Estimasi Perhitungan Biaya) yang harus dibayarkan sebelum layanan kapal diberikan. Dengan demikian, Pelindo dapat mengatur dan mengoptimalkan penggunaan fasilitas dermaga serta memastikan keselamatan dan kelancaran operasional pelabuhan.

Setelah memperoleh persetujuan dari Pelindo, MT. Anugerah Dewi 2 akan dipandu dan ditunda menuju Dermaga Multipurpose untuk melakukan kegiatan *loading* bahan bakar. Proses *loading* melibatkan penyambungan pipa dari Terminal Bahan Bakar Minyak (TBBM) PT. Pertamina ke tangki penyimpanan kapal. Jenis bahan bakar yang ditransfer, seperti Marine Fuel Oil (MFO) dan High Speed Diesel (HSD), akan menentukan jenis pipa dan peralatan yang digunakan. Selama proses *loading*, kecepatan alir bahan bakar akan diatur untuk memastikan keselamatan dan efisiensi operasi. Perusahaan agen *bunker*, dalam hal ini PT. Arghaniaga

Pancatunggal, akan dikenakan biaya sewa penggunaan pipa dan peralatan. Setelah proses *loading* selesai, dokumen-dokumen resmi seperti resi, surat pengantar pengiriman, dan invoice akan diterbitkan sebagai bukti transaksi dan dikirimkan ke divisi keuangan perusahaan. Seluruh kegiatan ini dilakukan di bawah pengawasan pihak keamanan untuk memastikan keselamatan dan keamanan operasi. Setelah menyelesaikan kegiatan *loading* di Dermaga Multipurpose, MT. Anugerah Dewi 2 diwajibkan untuk kembali ke area labuh *Ship to Ship* Tanjung Sodong Cilacap. Sebelum melakukan pergerakan ini, kapal harus mengajukan permohonan kapal pindah dan Surat Permohonan Persetujuan Olah Gerak Kapal (SPOG) kepada Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Cilacap melalui sistem INA PORTNET. Permohonan ini serupa dengan prosedur saat kapal akan memasuki dermaga, di mana data-data kapal seperti lokasi awal, lokasi akhir, waktu permohonan pandu tunda, dan tujuan pergerakan harus diisi secara lengkap. Setelah permohonan disetujui, KSOP akan menerbitkan nomor SPOG dan izin olah gerak kapal. Dengan demikian, kapal dapat melakukan perjalanan dari dermaga menuju area labuh dengan aman dan sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Proses bongkar muat barang di pelabuhan melibatkan serangkaian prosedur yang kompleks, termasuk permohonan pelayanan jasa kapal. Setelah menyelesaikan kegiatan *loading* di Dermaga Multipurpose, kapal MT. Anugerah Dewi 2 wajib mengajukan permohonan untuk menggunakan jasa pandu dan tunda guna keluar dari dermaga. Permohonan ini diajukan melalui sistem online PHINNISI dan mencakup informasi detail mengenai kapal, lokasi awal dan akhir, serta waktu yang direncanakan untuk pelayanan jasa. Perlu diperhatikan bahwa biaya pelayanan jasa kapal umumnya telah dibayarkan di muka saat kapal memasuki dermaga. Setelah permohonan diajukan, pihak Pelindo akan melakukan verifikasi dan memberikan persetujuan. Setelah mendapatkan persetujuan, petugas pandu dan tunda akan segera merapat ke kapal untuk membantu proses keluar dari dermaga. Sebelum kapal ditunda, petugas mooring akan melakukan pelepasan tali tambat kapal dari dermaga. Seluruh proses ini dilakukan secara terkoordinasi untuk memastikan keselamatan dan kelancaran operasi. Sebelum melakukan kegiatan *bunkering*, kapal wajib memiliki Surat Pengawasan Pengisian Bahan Bakar Kapal (SPPBBK) yang diterbitkan oleh KSOP Kelas II Cilacap. Dokumen ini merupakan persyaratan mutlak untuk memastikan bahwa kegiatan *bunkering* dilakukan sesuai dengan peraturan dan standar keselamatan yang berlaku. Permohonan SPPBBK diajukan oleh perusahaan agen *bunker* melalui sistem INA PORTNET. Setelah selesai melakukan kegiatan *loading*, kapal MT. Anugerah Dewi 2 seringkali perlu melakukan kegiatan *bunkering* di lokasi yang berbeda. Untuk itu, kapal harus kembali mengajukan permohonan kapal pindah dan Surat Permohonan Persetujuan Olah Gerak Kapal (SPOG) kepada KSOP Kelas II Cilacap. Permohonan ini diajukan melalui sistem INA PORTNET dan mencakup informasi mengenai lokasi awal, lokasi akhir, serta tujuan kegiatan *bunker*. Perlu dicatat bahwa untuk kegiatan *bunker* di luar dermaga, kapal umumnya tidak memerlukan jasa pandu dan tunda dari Pelindo.

Kegiatan *Supply bunker* melibatkan pemindahan bahan bakar dari kapal tanker ke kapal penerima. Proses ini dilakukan secara hati-hati dan mengikuti prosedur keselamatan yang ketat. Sebelum memulai proses *bunkering*, dilakukan

persiapan yang meliputi pengecekan peralatan, pengukuran tangki, dan pemasangan perlengkapan keselamatan. Selama proses *bunkering*, kecepatan aliran bahan bakar dipantau secara ketat untuk menghindari terjadinya kebocoran atau kecelakaan. Setelah proses selesai, dilakukan pemeriksaan ulang untuk memastikan jumlah bahan bakar yang dipindahkan sudah sesuai dengan yang tercatat. Setelah selesai melakukan kegiatan *bunkering*, akan diterbitkan dokumen bukti penyerahan bahan bakar, seperti resi *bunker*. Dokumen ini akan menjadi dasar untuk pembuatan invoice dan faktur. Invoice akan dikirimkan kepada pemilik kapal sebagai tagihan atas layanan yang telah diberikan. Pembayaran tagihan dilakukan sesuai dengan kesepakatan yang telah dibuat antara perusahaan agen *bunker* dan pemilik kapal. Dalam pelaksanaan kegiatan *bunkering*, terdapat beberapa kendala yang sering ditemui, seperti kendala cuaca, kendala teknis pada peralatan, dan kendala dalam koordinasi antar pihak terkait. Selain itu, aspek keselamatan kerja juga menjadi perhatian utama. Perusahaan agen *bunker* perlu memastikan bahwa seluruh personel yang terlibat dalam kegiatan *bunkering* telah dilengkapi dengan pengetahuan dan keterampilan yang memadai serta mematuhi prosedur keselamatan yang berlaku.

SIMPULAN

PT. Arghaniaga Pancatunggal setelah mengetahui informasi tersebut langsung melakukan *follow up* kepada *ship owner* atau kepada *captain* dari masing-masing kapal dengan menawarkan pelayanan *supply bunker*. Setelah *ship owner* bersedia dan sepakat dengan harga yang ditawarkan kemudian *ship owner* memberikan permohonan kepada perusahaan keagenan yang nantinya akan dibuktikan permohonan izin melalui *inaportnet* kepada perusahaan agen *bunker* dan KSOP Kelas II Cilacap. Perusahaan agen *bunker* akan melakukan Kegiatan *Loading* dulu sebelum melakukan *Supply bunker* dengan pengajuan kepada PT. Pertamina, perizinan kepada KSOP Kelas II Cilacap dan permohonan pelayanan jasa kapal untuk kegiatan *loading* di Dermaga kepada Pelindo hingga terlaksananya kegiatan *loading*. Setelah muatan sudah di muat baru MT. Anugerah Dewi 2 bisa melakukan *Supply bunker* secara *Ship to Ship* kepada kapal yang mengajukan permohonan di area *bunker* sesuai dengan tempat yang disepakati. Seluruh pergerakan kapal menuju area *bunker* harus melalui perizinan kepada KSOP Kelas II Cilacap melalui “kapal pindah” dan “SPOG” di *web inaportnet*. Realisasi *Supply bunker* sudah dilakukan selanjutnya pihak dari PT. Arghaniaga Pancatunggal akan meminta tanda tangan kepada nahkoda kapal *receiving bunker* melalui dokumen Receipt for *Bunker* atau Resi sebagai tanda bukti penerimaan dari *Supply bunker* yang sudah dilaksanakan. Dokumen resi yang sudah di tanda tangan oleh pejabat kapal akan dibawa ke kantor untuk di proses guna dilakukan penerbitan dokumen invoice dan faktur sebagai bukti penagihan dan bukti pembelian bahan bakar kapal kepada PT. Arghaniaga Pancatunggal yang akan diserahkan kepada *ship owner*. Diharapkan penelitian selanjutnya dapat meneliti lebih jauh tentang beberapa hambatan pada penelitian ini dilihat pada segi prosedur pengurusan dokumen, penerapan standar (SOP) proses dan komitmen karyawan dalam menjalankan tugas.

DAFTAR PUSTAKA

- Ajie, S. (2023). *Pelaksanaan Bunker High Speed Diesel Di Mv. Meratus Manado*. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Astriawati, N., Dekanawati, V., Sahudiyono, S., Kusuma, A. C., Subekti, J., & Handojo, B. (2024). Link And Match Socialization Of Maritime Vocational College Graduates In The Field Of Shipping With The Business And The Industrial World. *Ijcs: International Journal Of Community Service*, 3(1), 88–97.
- Astriawati, N., Subekti, J., & Prasetyo, D. D. (2023). Perawatan Sistem Pelumasan Mesin Utama Akasaka K28fd Pada Kapal Mv. Intan 81. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, 21(2), 86–93.
- Audi, A., Setiyantara, Y., Astriawati, N., & Suganjar, S. (2021). Evaluasi Pelaksanaan Inert Gas System (Igs) Pada Kapal Tanker (Studi Kasus Di Kapal Mt. Winson No. 5 Milik Perusahaan Winson Oil Singapore). *Jurnal Sains Dan Teknologi Maritim*, 21(2), 126–140.
- Erdem, P., Akyuz, E., & Arslan, O. (2021). The Role Of Human Factors In Maritime Environmental Risk Assessment: A Case Study Of Oil Spill Response. *Transactions Of The Royal Institution Of Naval Architects Part A: International Journal Of Maritime Engineering*, 163(A2), 101–110. <https://doi.org/10.5750/Ijme.V163ia2.761>
- Gray, R. S. (2020). Agriculture, Transportation, And The Covid-19 Crisis. *Canadian Journal Of Agricultural Economics*, 68(2), 239–243. <https://doi.org/10.1111/Cjag.12235>
- Ilmansyah, Y., Mahbubah, N. A., & Widyaningrum, D. (2020). Penerapan Job Safety Analysis Sebagai Upaya Pencegahan Kecelakaan Kerja Dan Perbaikan Keselamatan Kerja Di Pt Shell Indonesia. *Profisiensi: Jurnal Program Studi Teknik Industri*, 8(1), 15–22.
- Iswanto, I., Pamujianto, S., Fahrurozi, A., Sumardi, S., & Fatrodin, F. (2024). Optimalisasi Prosedur Pelayanan Perusahaan Pelayaran Sebagai Agen Bunker Dalam Pemuatan Oil Product. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, 22(2), 170–183. <https://doi.org/10.33489/Mibj.V22i2.370>
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 11 Tahun 2016, Pub. L. No. Nomor Pm 11 Tahun 2016, Menteri Perhubungan Republik Indonesia (2016).
- Muchairul, A., & Hartanto, C. F. B. (2022). Optimalisasi Pelayanan Distribusi Bahan Bakar Minyak Industri Dengan Spob Sederhana Citra Gemilang 03 Oleh Pt. Sederhana Karya Musi Palembang. *Proceeding Of National Seminar On Maritime And Interdisciplinary Studies*, 1(1), 159–169.
- Mulić, R., & Tomić, I. J. (2020). Supplying Ships With Safe Drinking-Water. *International Maritime Health*, 71(2), 123–128. <https://doi.org/10.5603/Imh.2020.0022>
- Prasetiawan, S. T., Widyanto, H., Azria, F., & Astriawati, N. (2024). Optimalisasi Prosedur Pelayanan Kapal Oleh Pt. Salam Pasific Indonesia Lines. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, 22(1), 75–87.
- Purnomo, C., Dekanawati, V., Astriawati, N., Sumardi, S., & Syahputra, G. (2022). Analisis Simulasi Distribusi Logistik Menggunakan Metode Transportasi. *Saintara: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim*, 6(2), 84–90.

- Rayhan Putra, D. E. R. (2024). *Optimalisasi Proses Bunker Ship To Ship Di Mt. B Star Mengacu Pada Bunker Supply Agreement*. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Rijali, A. (2019). Analisis Data Kualitatif. *Alhadharah: Jurnal Ilmu Dakwah*, 17(33), 81–95.
- Sambodho, K., Sulisetyono, A., Masroeri, A. A., & Setyorini, P. D. (2018). Kajian Ship-To-Ship Transfer Pada Lng Carrier. *Iptek Journal Of Proceedings Series*, 2.
- Sari, R. D. A. K., & Utami, I. R. (2021). Monitoring Aktivitas Bunker Oleh Keagenan Pt Arpeni Pratama Ocean Line Tbk Cabang Jepara Di Anchorage Area Tanjung Jati B. *Muara: Jurnal Manajemen Pelayaran Nasional*, 4(1).
- Sholihah, I. R., Basuki, M., & Santosa, P. I. (2020). Penilaian Risiko Pekerjaan Bunker Untuk Mencegah Tumpahan Minyak Di Atas Kapal Sesuai Isgott Pada Km. Camara Nusantara I. *Prosiding Seminar Teknologi Kebumihan Dan Kelautan (Semitan)*, 2(1), 11–18.
- Wibowo, W., Astriawati, N., Kristianto, L., & Baskoro, R. (2024). Aktivitas Perawatan Sistem Bahan Bakar Mesin Diesel Tipe 12 Pc4–2v. *Majalah Ilmiah Gema Maritim*, 26(1), 10–17.