

ANALISIS VESSEL PERFORMANCE MELALUI PERHITUNGAN PEMAKAIAN BUNKER DI PT. PERTAMINA (PERSERO) SHIPPING

Krisdamayanti¹⁾, Rosliawati²⁾, Bachri³⁾

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Jalan Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode pos. 90172
Telp. (0411) 3616975; Fax (0411) 3628732
E-mail: pipmks@pipmakassar.com

ABSTRAK

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana vessel performance melalui perhitungan pemakaian bunker di PT.Pertamina Shipping serta hambatan-hambatan apa saja yang mengurangi vessel performance. Penelitian ini dilaksanakan di PT.Pertamina Shipping, Jakarta Utara, selama penulis melaksanakan praktek darat (PRADA) dari bulan Juli 2018 hingga bulan Juli 2019. Sumber data adalah data primer yang langsung diperoleh dari tempat penelitian dengan cara observasi, wawancara dengan beberapa karyawan serta pihak lain yang berkaitan dengan judul skripsi ini. Hasil yang diperoleh dari penelitian ini menunjukkan bahwa *vessel performance* melalui perhitungan pemakaian *bunker* di PT. Pertamina Shipping belum optimal. Dari permasalahan tersebut maka dapat disimpulkan bahwa perhitungan pemakaian bunker sangat berperan besar dalam pengawasan *vessel performance*. Sehingga kerugian akibat kelebihan penggunaan bunker di PT. Pertamina Shipping menjadi lebih kecil.

Kata Kunci: *vessel performance*, *bunker*, PT.Pertamina Shipping

1. PENDAHULUAN

Bahan bakar minyak (BBM) adalah komoditas strategis yang dibutuhkan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dunia industri di tanah air, baik masyarakat yang dekat dengan sumber produksi BBM itu maupun yang jauh. Jarak yang memisahkan masyarakat dari sumber produksi BBM tersebut harus ditangani melalui penyediaan transportasi yang dapat mengangkut minyak dan gas untuk disalurkan secara massal, maka perusahaan perminyakan memegang peranan penting dalam menyalurkan BBM ke pulau-pulau yang tersebar di Indonesia. PT. Pertamina (Persero) *Shipping* hadir dalam membantu pendistribusian minyak di Indonesia dengan mengandalkan kapal *tanker* sebagai alat transportasi dalam rangka distribusi muatan minyak agar dapat dikonsumsi oleh masyarakat dan dunia industri. Tidak hanya

mengandalkan kapal tanker milik PT. Pertamina (Persero) *Shipping* itu sendiri, tetapi PT. Pertamina juga bekerjasama dengan beberapa perusahaan pelayaran ternama di Indonesia seperti PT. Waruna Nusa Sentana, PT. Barokah Gemilang Perkasa, PT. Soechi Lines, PT. Buana Listya Tama, PT. Inti Energi Lines dan masih banyak lagi dalam hal sewa menyewa kapal dalam membantu kegiatan pendistribusian minyak dan gas di seluruh tanah air.

Besarnya kebutuhan bahan bakar minyak di Indonesia membuat kapal-kapal tanker PT. Pertamina baik milik maupun charter harus bekerja sesuai ketentuan yang telah ditetapkan oleh PT. Pertamina, hal ini dikarenakan apabila kapal-kapal tidak memenuhi ketentuan yang berlaku maka akan berimbas pada kerugian waktu dan bahan bakar. Kerugian inilah yang akan diperhitungkan oleh PT. Pertamina *Shipping*, namun sebelum itu PT. Pertamina Shipping tidak akan semena-mena melayangkan kerugian tanpa adanya ketentuan serta dokumen pendukung yang menjadi pertimbangan bahwasanya terjadinya penyimpangan atau pelanggaran atau kekurangan kinerja kapal dalam pelaksanaan kontrak kerja.

Kapal harus berlayar pada *service speed* yang dijamin. Kehilangan waktu yang timbul sebagai akibat dari berkurangnya jaminan kecepatan kapal, akan dihitung berdasarkan perbedaan antara waktu aktual yang ditempuh untuk pelayaran dari *buoy* laut ke *buoy* laut dibandingkan dengan waktu yang diperlukan untuk pelayaran yang sama sesuai jaminan kecepatan. C/P Pertamina Time Klausul No. 9.3 Part II Jaminan Pemilik atas *Rate* Pembongkaran Muatan “Pemilik menjamin *rate* pembongkaran muatan yang diatur dalam part III Pasal 4 (selanjutnya disebut “*Rate* Pembongkaran Muatan”). Kerugian waktu dihitung jika waktu aktual yang diperlukan untuk melakukan pembongkaran muatan lebih lama dibandingkan dengan waktu normal jika muatan dibongkar sesuai dengan *Rate* Pembongkaran Muatan.

C/P Pertamina Time Klausul No. 9.4 Part II Jaminan Pemilik atas Pemakaian *Bunker* “ Pemilik menjamin bahwa pemakaian *bunker* tidak melebihi batasan pemakaian *bunker* sebagaimana yang diatur pada part III pasal 2 dan pasal 3 (selanjutnya disebut “jaminan pemakaian *bunker*”). Khusus jaminan pemakaian *bunker* pada jaminan kecepatan berlaku jika kekuatan angin tidak melebihi skala Beaufort 4 untuk tipe kapal small II keatas atau Skala Beaufort 3 untuk tipe kapal Small I kebawah (Small I, Bulk Lighter, Satgas dan SPOB). Pemilik menjamin bahwa tidak akan ada pengambilan keuntungan dari selisih pemakaian *bunker* lebih kecil dari jaminan pemakaian *bunker*. Selisih pemakaian *bunker* ini akan diperhitungkan pada setiap pelayaran.

Jika terdapat pemakaian *bunker* lebih besar dari jaminan pemakaian *bunker*, maka kelebihanannya akan diperhitungkan berdasarkan harga *bunker* PERTAMINA dan dipotong dari uang sewa serta kerugian dimaksud akan diperhitungkan pada setiap pelayaran”.

Dalam pelayaran pendistribusian bahan bakar minyak dan gas masih banyak terdapat indikasi kalkulasi *slow speed & over bunker*. Begitu pula dengan kasus indikasi *slow pumping & over bunker* baik yang dinyatakan sebagai status *claim* dan yang berstatus *unclaim*.

Maka berdasarkan uraian diatas, penulis tertarik untuk meneliti dan membahas tentang *vessel performance* dengan judul analisis *vessel performance* melalui perhitungan pemakaian *bunker* di pt. Pertamina (persero) *shipping*.

Bertitik tolak dari latar belakang di atas, maka rumusan masalah penelitian ini adalah bagaimana prosedur perhitungan pemakaian *bunker* di PT. Pertamina (Persero) *Shipping* dan hambatan-hambatan apa saja yang dapat mengurangi *vessel performance* di PT. Pertamina (Persero) *Shipping*.

2. TINJAUAN PUSTAKA

A. kerangka konseptual

1. Landasan Hukum Tentang Undang-Undang Pelayaran
2. Landasan Hukum Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 169 Tahun 2000 Tentang Pokok-Pokok Organisasi PERTAMINA

B. pengertian analisis

analisis merupakan sekumpulan kegiatan, aktivitas dan proses yang saling berkaitan untuk memecahkan masalah atau memecahkan komponen menjadi lebih detail dan digabungkan kembali lalu ditarik kesimpulan.

C. pengertian vessel performance

Heru Triandy (2014) menegaskan bahwa “vessel performance adalah hasil atau tingkat keberhasilan kapal secara keseluruhan selama periode tertentu dalam melaksanakan kegiatan operasional dibandingkan dengan standar kinerja, target, sasaran, atau kriteria yang telah ditentukan / disepakati terlebih dahulu antara PERTAMINA selaku *charterer* dengan *ship owner* yang tercantum dalam *charter party*”.

D. pengertian bunker

Capt. Sutyar (2010) mengatakan bahwa *bunker* dalam dunia kemaritiman diartikan sebagai simpanan bahan bakar untuk kapal, jadi dapat diartikan dengan mudah bahwa *bunker* adalah suatu simpanan atau cadangan bahan bakar kapal yang akan digunakan untuk perjalanan berlayar.

E. jenis-jenis vessel performance

1. pumping performance
2. loading performance
3. speed performance

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan di Jakarta Utara mulai juli 2018 sampai dengan juli 2019. Adapun data dilakukan di perusahaan pelayaran PT. Pertamina (Persero) Shipping Jakarta.

Penelitian ini menggunakan beberapa teknik pengumpulan data yang penulis anggap tepat, antara lain: data primer adalah data yang diperoleh peneliti secara langsung dari sumber aslinya yang berupa wawancara (*interview*) dan data sekunder adalah data yang diperoleh melalui media perantara atau secara tidak langsung yang berupa buku, catatan, bukti yang telah ada. Metode dokumentasi adalah teknik pengumpulan data melalui dokumen.

Populasi penelitian merupakan jumlah objek secara keseluruhan atau generalisasi dari objek atau subjek yang memiliki kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan diambil kesimpulannya. Adapun populasi data dalam penelitian ini yaitu semua data perhitungan pemakaian *bunker* SSOB 2018 dan data perhitungan SPOB 2019 di PT. Pertamina (Persero) *Shipping*

Sampel penelitian adalah bagian dari populasi atau bagian dari karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Adapun sampel yang diambil dalam penelitian ini adalah data perhitungan pemakaian bunker kapal MT. Vijayanti dan LPGC Nusa Bright di PT. Pertamina (Persero) *Shipping*.

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah observasi (pengamatan), *interview* (wawancara), *library research* (penelitian Kepustakaan) dan teknik dokumentasi.

Teknik analisa data yang digunakan adalah teknik deskriptif kualitatif adalah pengolahan data kualitatif yang telah diperoleh melalui gambaran fakta-fakta atau karakteristik yang sebenarnya.

4. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Perhitungan *Slow Pumping & Over Bunker*

1. Dokumen *Ship Figure Before Discharge*

Hal pertama yang harus dilakukan dalam perhitungan SPOB yaitu dengan melihat dokumen *before discharging* MT. Vijayanti yang memberikan informasi lokasi dan waktu pembongkaran dilaksanakan.

2. Dokumen *Discharging Agreement*

Langkah kedua sebelum menghitung kelebihan pemakaian *bunker* MT. Vijayanti yaitu dengan memperhatikan dokumen *discharging agreement* kapal MT. Vijayanti untuk melihat waktu pembongkaran dilaksanakan.

3. Dokumen *Tanker Time Sheet*

Hal ketiga yang perlu dilakukan dalam perhitungan SPOB yaitu memperhatikan dokumen *tanker time sheet* MT. Vijayanti. Dokumen *tanker time sheet* merupakan dokumen yang menginformasikan sedikit informasi tentang kapal MT. Vijayanti, seperti nama kapal MT. Vijayanti, berbendera Indonesia dan dinahkodai oleh Capt. Soeprpto dengan ukuran kapal 11.431GRT dan 16.636DWT.

4. Dokumen *Dry Certificate*

Ke empat yaitu melihat dokumen *dry certificate* MT. Vijayanti yang merupakan *certificate* yang menyatakan bahwa MT. Vijayanti dengan nomor *voyage* VIJ/001/D/01/19 di pelabuhan Tanjung Gerem pada tanggal 15 Januari 2019 pukul 15.54 – 16.18 waktu setempat telah membongkar habis muatan diatas kapal dengan pernyataan *Remaining On Board* tanki 1,2,3,4,5,6 P/S *empty*.

5. Dokumen *Letter Of Protes*

Langkah kelima yang selanjutnya dilakukan yaitu melihat dokumen *letter of protes* yang dibuat oleh *Head of Marine* Tg. Gerem karena kapal MT. Vijayanti terindikasi tidak memenuhi

persyaratan pembongkaran dalam *charter party* yaitu dimana *discharging rate* dalam *charter party* 500kl/hour dengan *back pressure* 7kl/hr ,namun pada kenyataan dilapangan *discharging rate* yang dicapai MT. Vijayanti yaitu 433.431 kl/hr dengan *back pressure* 2.88 kl/hr.

6. Kalkulasi Perhitungan *Slow Pumping&Over Bunker* MT. Vijayanti Hal terakhir yang dilakukan dalam perhitungan *slow pumping & over bunker* MT. Vijayanti yaitu menghitung kelebihan pemakaian *bunker* dengan format yang telah ditentukan oleh fungsi BOC berdasarkan dokumen pendukung yang telah dianalisa terlebih dahulu.

B. Perhitungan *Slow Speed & Over Bunker*

- 1) Dokumen *Master Cable* LPGC Nusa Bright Voy. 014/D5/18
- 2) Dokumen *Master Cable* LPGC Nusa Bright Voy. 015/L/18
- 3) Kalkulasi Perhitungan *Slow Speed&Over Bunker* LPGC Nusa Bright

Hambatan Yang Menyebabkan Berkurangnya Vessel Performance

- a) Cuaca
- b) Kondisi Kapal
- c) *Human Error*
- d) Alat Pemompaan

Upaya Yang Harus Di Lakukan

- a. Pihak *owner* harus bekerjasama dengan Badan Meteorologi, Klimatologi dan Geofisika (BMKG) terkait kondisi cuaca yang buruk. Jika kapal mengalami gangguan perjalanan yang disebabkan oleh cuaca, maka *owner* kapal harus memiliki bukti yang kuat untuk dilaporkan kepada pihak Pertamina.
- b. Perawatan yang intensif harus terus dilakukan terhadap kapal-kapal *tanker* yang sudah tua agar tetap prima meskipun sudah berumur, namun jika kapal sudah terlalu tua maka sebaiknya

diganti dengan kapal yang baru. Begitu pula dengan alat pemompaan, perawatan pompa harus tetap dimaksimalkan.

- c. Pelatihan serta pemberitahuan tentang keputusan dan aturan dalam *charter party* juga harus lebih dikuasai oleh nahkoda dan awak kapal sebelum naik ke atas kapal agar mencegah terjadinya *human error*.

5. PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Penyebab terjadinya *slow speed & over bunker* yaitu *speed* yang digunakan MT. Vijayanti tidak sesuai dengan ketentuan *charter party* dan penyebab terjadinya kerugian *slow pumping* dan *over bunker* pada kapal LPGC Nusa Bright yaitu karena *flowrate* yang tidak tercapai.
2. *Vessel performance* di PT. Pertamina (Persero) Shipping, jika diamati dari indikasi kasus perhitungan kelebihan pemakaian *bunker* sepanjang tahun 2018 sampai 2019 masih belum optimal.

B. Saran

1. Penulis memberikan saran sebaiknya PT. Pertamina (Persero) Shipping menyampaikan ke MT. Vijayanti dan LPGC Nusa Bright serta kapal charter lainnya agar beroperasi sesuai dengan ketentuan *charter party* sehingga tidak terjadi kerugian *slow pumping & over bunker* dan *slow speed & over bunker*.
2. PT. Pertamina disarankan untuk memiliki alat pemompaan yang memiliki kekuatan yang besar di seluruh pelabuhan khusus milik PT. Pertamina agar *vessel performance* di PT. Pertamina (Persero) Shipping lebih optimal.

DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Badan Diklat Perhubungan.(2000).*Chemical Tanker Familiarization*. Jakarta: DEPHUB
- [2]. Branch E. Alan. (1995). *Dictionary Of Shipping International Business Trade Terms And Abbreviations*. London : Fourth Edition
- [3]. Sutyar & Rais Thamrin.(2010).*Kamus Istilah Pelayaran & Perkapalan*. Jakarta: Pustaka Beta
- [4]. <http://www.artikelsiana.com/2017/10/pengertian-analisis-tujuan-analisis.html> . Diakses pada tanggal 10 September 2019
- [5]. <http://ilmukelautanperikanan.blogspot.com/2015/05/kapal-tanker.html>. Diakses pada tanggal 21 September 2019
- [6]. <http://belajarcargosurveyor.blogspot.com/p/bunker.html>. Diakses pada tanggal 10 Oktober 2019
- [7]. <https://www.pertamina.com>. Diakses pada 17 Oktober 2019
- [8]. Keputusan Presiden Republik Indonesia. (2000). *Pokok- Pokok Organisasi Pertamina*, No. 169.
- [9]. Kirk & Miller. (2004). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Mouleong
- [10]. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Pasal 309
- [11]. Kosasih Engkos & Prof. Capt. Hananto Soewedo.(2007).*Manajemen Perusahaan Pelayaran*. Jakarta: Rajawali Pers
- [12]. PT. Pertamina Perkapalan. (Juli 2007). *Pertatime III Part II*. Jakarta
- [13]. Triandy, H. (2014). *Pocket Book Bunker & Operation Compliance*. Jakarta: BOC Edisi ke-2

- [14]. *Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran & Undang-Undang RI.Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara*. Jakarta: Permata Press