

ANALISIS TONASE KAPAL UNTUK MENGATASI KERUGIAN AKIBAT KELEBIHAN *TONNAGE AVAILABILITY* PADA PENCHARTERAN KAPAL DI PT PERTAMINA

Anisah, Khairunnisa

Abstrak

PT. Pertamina (Persero) Perkapalan, sebuah perusahaan yang bergerak dibidang industri hulu yang bertugas mendistribusikan minyak dan gas di Indonesia mengalami kerugian. Kerugian tersebut dapat dikurangi dengan melakukan analisis tonase (tonnage review) muatan/kargo yang akan diangkut dari tonase kapal yang tersedia. Namun dalam pelaksanaannya hasil analisa memberikan ketidaksesuaian antara tonase muatan dengan tonase kapal yang tersedia sehingga tonase kapal yang tersedia lebih sedikit atau berlebih dari tonase muatan yang akan dibawa. Hal ini sering terjadi karena permintaan akan migas di Indonesia mengalami fluktuasi baik menurun atau meningkat dan kondisi tersebut diperparah dengan pemilihan kapal yang kurang tepat. Hasil analisis didapatkan, PT. Pertamina (Persero) Perkapalan dalam periode over tonnage availability sebesar 38 kali dari 68 kali pengangkutan yang terjadi atau sekitar 55.8%. Angka ini menunjukkan tingkat kelebihan tonnage availability yang cukup besar. Dengan teknik multi port PT. Pertamina (Persero) Perkapalan dapat menekan kerugian akibat kelebihan tonnage availability pada periode September 2007 yang sebelumnya berkisar US \$ 4,250,051.73 menjadi US \$ 2,900,646.83. Angka ini turun sekitar 68.2% atau berkurang US \$ 1,349,404.9.

Kata kunci : *tonnage, requirement, availability,*

PENDAHULUAN

Perkembangan dunia migas maju pesat didukung dengan dikeluarkannya Undang-Undang Migas No. 44 Tahun 1961 oleh pemerintah namun peningkatan ini tidak diikuti oleh perkembangan dalam hal pendistribusian minyak dan gas bumi ke seluruh pelosok Negara Indonesia. Saat ini Pertamina memiliki kapal sebanyak 55 unit kapal dengan tonase sekitar 320,000 DWT. Untuk itu Pertamina harus mencharter kapal berbendera Indonesia rnaupun asing dan pada tahun 2000 Pertamina telah memiliki 36 unit kapal milik dengan tonase lebih dari 770,000 DWT.

Dalam memenuhi daya angkut migas, Pertamina mencoba menyediakan kapal-kapal milik ataupun charter yang tonasenya disesuaikan dengan jumlah migas yang

Anisah

Staf Pengajar Jurusan Teknik Sipil

Fakultas Teknik Universitas Negeri Jakarta

Khairunnisa

Lulusan D III Transportasi

akan didistribusikan pada masing-masing unit wilayah. Namun daya angkutkapal kapal yang cenderung bervariasi menyebabkan kesulitan dalam memuat migas tersebut. Dalam hal tersebut perlu dilakukan analisa mengenai jumlah tonase daya angkut kapal (*tonnage availability*) dan jumlah migas yang akan diangkut (*tonnage requirement*). Analisa ini merupakan salah satu bagian penting dalam perusahaan yang menentukan *performance* perusahaan. Analisa tonase penting karena hasil perhitungannya merupakan hal utama yang hampir selalu dipertimbangkan dalam pengambilan keputusan dan juga berguna untuk menilai apakah pengelolaan kapal sudah maksimal.

LANDASAN TEORI

1. Pengertian Kapal

Menurut (Kamus Besar Bahasa Indonesia, 2008) kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut (sungai dan sebagainya). Sedangkan menurut Kep.Dir. PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia tentang Tarif Pelayanan Jasa Kapal di Pelabuhan Tanjung Priok (Bab 1 Pasal I) mendefinisikan kapal sebagai kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang digerakkan dengan (tenaga mekanik, tenaga mesin atau ditunda, termasuk kendaraan air yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, semua kendaraan air dalam bentuk alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. (UU Tahun 1962 No. 1 tentang Karantina Laut (Pasal 1) mengatakan bahwa kapal ialah semua alat pengangkut, juga termasuk kepunyaan Angkatan Bersenjata yang dapat berlayar. Jenis kapal yang dibutuhkan oleh Pertamina adalah kapal tanker.

2. Time Charter (T/C)

Time charter adalah jenis charter dimana syarat pembayaran sewanya didasarkan waktu tertentu. Kapal di.sewa lengkap dengan awak kapal dan semua perlengkapannya. Sementara keperluan awak menjadi tanggung jawab pemilik kapal Hal yang perlu diperhatikan dalam *time charter* sebagai berikut;

- 1) Tanggal, nama, dan alamat dari pemilik kapal dan pencharter.
- 2) Perincian kapal.
- 3) Keadaan kapal dan kelasnya.

- 4) Batas pelayaran.
- 5) Uang sewa, cara pembayarannya, dan mata uang yang digunakan.
- 6) Kerusakan/kelambatan dikenakan *off hire*
- 7) Waktu penyewaannya (*chartering*) dimulai
- 8) Hak pencharter untuk menyiapkan keberanian dan kemungkinan untuk dapat mengganti nakhoda atau *chief engineering*,
- 9) Tindakan yang akan dilakukan jika terjadi masalah,
- 10) Cara kapai mengadakan dok tahunan pada waktu kontrak masih belum berakhir.

Charter kapal jenis ini menyewa hanya untuk satu kali perjalanan (*voyage*) atau lebih. biasanya *pemilik kapal* menanggung semua *biaya kecuali . biaya bongkar muat dan* pencharter harus membayar uang tambang sesuai dengan jumlah ton atau jumlah tertentu untuk satu pelayanan.

3. Tonnage Review

Tonnage review adalah proses analisa dan perhitungan antara *tonnage availability* dengan *tonnage requirement* yang kemudian dijadikan satu kesatuan informasi yang terdiri dari jumlah unit dan DWT kapal charter & milik yang sedang beroperasi dibandingkan dengan jumlah unit/dwt kapal yang dibutuhkan untuk mengangkut sejumlah kargo.

4. Tonnage Availability

Tonnage availability adalah jumlah ruang muat yang tersedia pada kapal untuk mengangkut nominasi kargo yang direncanakan.

5. Tonnage Requirement

Tonnage requirement adalah kebutuhan jumlah ruang muat pada kapal untuk mengangkut nominasi kargo yang direncanakan.

PEMBAHASAN

Perhitungan Analisa Tonase

Perhitungan *tonnage review* dapat dibuat dengan memperhatikan aspek *tonnage requirement* dan *tonnage availability* dengan kondisi:

- *tonnage requirement* = *tonnage availability* (sesuai)

- *tonnage requirement* > *tonnage availability* (terjadi ketidaksesuaian/kapal kurang)

- *tonnage requirement* < *tonnage availability* (Kapal berlebih)

Salah satu faktor yang menjadi penyebab ketidaksesuaian antara tonase dengan tonase kapal ialah besarnya fluktuasi yang terjadi terhadap permintaan akan minyak dan gas bumi di Indonesia. Kondisi ini dapat dilihat pada *review* dengan hasil *tonnage requirement* > *tonnage availability* yang berarti konsumsi akari migas meningkat. Begitu juga dengan hasil *tonnage requirement* < *tonnage availability* yang pada prinsipnya tonase kapal yang tersedia berlebih yang menandakan konsumsi akan migas di Indonesia menurun.

Untuk menganalisa *tonnage requirement* hal yang harus diperhatikan adalah total kargo yang akan diangkut, port days kapal, sea days, RTD, commision days dan total voyage. ECC tonase kapal adalah DWT kapal dikalikan 0,9 sedangkan ECC kargo efektif adalah RTD kapal dikalikan total kargo dibagi commision days.

ECC kapal (1.350) dan ECC kargo (725,36) sehingga terjadi kelebihan *tonnage availability*.

Dari hasil analisa, kerugian yang disebabkan oleh kelebihan *tonnage availability* periode September 2007 dapat dikurangi dari US \$ 4,250,051.73 menjadi US \$ 2,900,646,83. Angka ini diperoleh setelah menganalisa dengan cara *multi port* atau penggabungan beberapa pelabuhan muat/bongkar dalam satu wilayah unit pemasaran dengan *grade* yang sama. Selain dengan *multi port*, juga dilakukan langkah pemutusan kontrak penggunaan kapal charter (*real charter*) karena kapal dengan *over tonnage availability* dapat menampung tonase muatan dari unit lain yang mengalami *under tonnage* dengan *grade* yang sama dalam satu unit pemasaran.

KESIMPULAN

1. Perhitungan Analisa Tonase merupakan analisa tentang tonase yang dibutuhkan (*tonnage requirement*) dan tonase yang tersedia (*tonnage availability*) yang kemudian dijadikan suatu informasi berupa unit tonase yang dibutuhkan untuk mengangkut suatu muatan tertentu yang biasa disebut *Tonnage Review*. Dan yang menjadi penyebab terjadinya ketidaksesuaian antara *tonnase requirement* dengan *tonnage availability* yaitu tingkat fluktuasi permintaan akan minyak dan gas di Indonesia. Selain itu, pengadaan kapal yang tidak sesuai dengan tonase muatan merupakan faktor yang menjadi penyebab ketidaksesuaian tersebut.
2. PT. Pertamina (Persero) Perkapalan dalam periode *over tonnage availability*

sebesar 38 kali dari 68 kali pengangkutan yang terjadi atau sekitar 55.8%. Angka ini menunjukkan tingkat kelebihan *tonnage availability* yang cukup besar.

3. Dengan teknik multi port PT. Pertamina (Persero) Perkapalan dapat menekan kerugian akibat kelebihan *tonnage availability* pada periode September 2007 yang sebelumnya berkisar US \$ 4,250,051.73 menjadi US \$ 2,900,646.83. Angka ini turun sekitar 68.2% atau berkurang US \$ 1,349,404.9.

SARAN

Untuk kemajuan perusahaan di masa yang akan datang guna dijadikan bahan pertimbangan bagi pihak-pihak yang berkepentingan, penulis memberikan saran-saran sebagai berikut:

1. Untuk menghindari ketidaksesuaian antara *tonnage requirement* dengan *tonnage availability*, sebaiknya koordinasi antara fungsi Analisa Tonase dengan fungsi Komersil & Charter yang melakukan pengadaan sewa kapal lebih ditingkatkan.
2. Pengadaan kapal charter dilaksanakan setelah ada perhitungan analisa *tonnage requirement* dan *tonnage availability*-nya.

DAFTAR PUSTAKA

- Istopo, (1992), *Unimoda dan Multimoda Transport*, Yayasan Indonesia Freight Forwarders Foundation, Jakarta.
- Karsafman, (2008), *Pengenalan Tarif Jasa Pelabuhan, Diktat Perkuliahan*, Jakarta.
- Nasution, (2004), *Manajemen Transportasi*, Ghalia, Jakarta.
- Salim, (2002), *Manajemen Transportasi*, RajaGrafindo Persada, Jakarta.
- Suyono, (2003), *Shipping : Pengangkutan Intermmodal Ekspor Impor Melalui Laut*, Penerbit PPM, Jakarta.