

## **ANALISIS TERJADINYA KETERLAMBATAN PENYANDARAN KAPAL TANKER PT. PERTAMINA DI PELABUHAN TANJUNG PRIOK**

**Rosmawita Saleh**

### **ABSTRAK**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana proses penyandaran kapal tanker di pelabuhan khusus Pertamina. Bagaimana pula tugas dan tanggung jawab petugas lapangan (operasional) mengurus dokumen kapal yang berhubungan dengan instansi-instansi terkait di pelabuhan Tanjung Priok. Metode yang dipergunakan di dalam penelitian ini adalah metode deskriptif yaitu dengan observasi langsung ke lapangan, ke PT. Pertamina Tongkang Cabang Tanjung Priok. Di dalam hal ini diperlukan juga data dan fakta mengenai terjadinya keterlambatan kapal bersandar di pelabuhan khusus Pertamina, yaitu dengan teknik wawancara (interview) dan studi kepustakaan.

Alasan meneliti topik ini karena mengingat PT. Pertamina Tongkang sebagai agen kapal charter terbesar, yang tidak terlepas dari peranannya menangani operasional penyandaran kapal-kapal tanker. Di dalam penelitian ini akan didapat solusi pemecahan penyebab keterlambatan dan langkah-langkah yang harus ditempuh secara manajemen (non teknis dan teknisnya) pada saat penyandaran kapal tersebut. Apabila terdapat suatu koordinasi yang baik antara pihak instansi yang terkait dengan pihak PT. Pertamina sebagai penyedia pelabuhan serta pihak kapal, maka penyandaran kapal akan berjalan dengan lancar dan baik.

*Kata kunci : Keterlambatan penyandaran, kapal tanker, pelabuhan Tanjung Priok*

### **PENDAHULUAN**

Negara Indonesia memiliki potensi sumberdaya alam yang beraneka ragam yang mana untuk mencukupi semua kebutuhannya dilakukanlah perdagangan/ barter, yang disebut dengan ekspor dan impor. Dalam hal tersebut adanya negara pengirim dan negara penerima.

Bangsa Indonesia sebagai salah satu negara penghasil minyak, kenyataannya minyak yang siap dipakai untuk masyarakat tidak mencukupi kebutuhan dalam negeri.

Perusahaan Pertambangan Minyak dan Gas Bumi (Pertamina) adalah suatu perusahaan yang didirikan berdasarkan hukum dan peraturan Perundang-undangan Republik Indonesia dan satu-satunya perusahaan yang bergerak di

*Rosmawita Saleh*

*Staf Pengajar Jurusan Teknik Sipil*

*Prodi D III Transportasi Fakultas Teknik Universitas Negeri Jakarta*

bidang Pengusahaan Pertambangan Minyak dan Gas Bumi di Indonesia, yang meliputi pencarian, *eksploitasi* dan *eksplorasi* pertambangan minyak di seluruh Indonesia Untuk efektifnya pengelolaan angkutan minyak dan gas/chemical, maka Pertamina melimpahkan atau menyerahkan kepada pihak PT. Pertamina Tongkang (PTK), sehingga PT. Pertamina Tongkang dalam menjalankan misinya tetap konsisten mengutamakan kepentingan rakyat dan selalu memperhatikan aspek Ketahanan Nasional dan Wawasan Nusantara serta mengupayakan peningkatan pelayanannya melalui keagenan kapal milik atau kapal charter yang masuk di pelabuhan khusus Pertamina.

Dewasa ini, bahan bakar menjadi sangat penting fungsinya bagi kebutuhan masyarakat. Dalam hal ini bagian operasional menyadari adanya keterlambatan kapal sandar di pelabuhan yang berkaitan dengan adanya keterlambatan keberangkatan kapal dari pelabuhan asal. Hal ini tidak menutup kemungkinan adanya keterlambatan kedatangan kapal tanker yang bermuatan BBM tidak dapat langsung sandar di pelabuhan, dan harus menunggu di perairan bahkan pembongkarannya dialihkan ke tempat lain hal demikian berpengaruh terhadap kinerja Operasional PT. Pertamina Tongkang yang melaksanakan penyandaran kapal yang akan sandar dan melaksanakan kegiatannya.

### **MAKSUD DAN TUJUAN PENELITIAN**

Maksud penelitian ini untuk meminimalkan masalah yang terjadi pada saat penyandaran kapal, seperti ketepatan waktu, tugas dan tanggung jawab petugas lapangan (operasional) dalam mengurus dokumen kapal dan sebagainya. Sedangkan tujuan penelitian ini memberikan masukan kepada pihak Pertamina untuk membuat jadwal yang tepat, meningkatkan kinerja petugas operasional dan teliti/tanggap menerima informasi supaya tidak terjadi kesalahan di masa sekarang dan mendatang.

### **RUANG LINGKUP**

Penelitian ini hanya dititikberatkan pada kapal tanker PT Pertamina Tongkang di pelabuhan khusus Tanjung Priok, dalam hubungan dengan informasi-informasi terkait sebagai pengguna jasa pada saat in-out clearan.

## Landasan Teori

### 1. Pengertian Pelabuhan

Pelabuhan sebagai *“terminal point”* untuk kapal laut dan kendaraan air lainnya, merupakan komponen logistik teknis yang tidak terpisahkan dari penyelenggaraan angkutan laut dalam fungsinya sebagai lingkungan kerja khusus (Tjetjep Karsafman, 2003: 30)

Dikatakan bahwa pelabuhan adalah sebagai terminal point, dimana terminal itu sendiri dapat diartikan sebagai suatu lokasi untuk tempat mengumpulkan barang atau muatan lainnya, baik manusia atau hewan yang diatur secara terpadu untuk ditindak lanjuti dalam pendistribusianya.

Untuk dapat memahami lebih lanjut dari pelabuhan itu sendiri, pengertian pelabuhan dan beberapa hal-hal lainnya yang terkait akan diuraikan, sebagai berikut:

*Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi yang digunakan sebagai tempat sandar, berlabuh, naik turun penumpang dan bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi (Peraturan Pemerintah NO. 69 Tahun 2001 Bab I Pasal 1 tentang Kepelabuhan)*

Berdasarkan pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa pengertian pelabuhan itu mencakup sebagai prasarana dan suatu sistem, yaitu pelabuhan adalah suatu lingkungan kerja yang terdiri dari area daratan dan perairan yang dilengkapi dengan fasilitas yang memungkinkan berlabuh dan tambatnya kapal, untuk terselenggaranya bongkar muat barang serta turun naiknya penumpang dari suatu moda transportasi laut (kapal kemoda transportasi lainnya atau sebaliknya).

Dari pengertian pelabuhan tersebut di atas, maka dapat dilihat bahwa fungsi pelabuhan adalah sebagai tempat berlabuh kapal sebagai terminal, transfer barang dan penumpang yang pada dasarnya merupakan rangkaian kegiatan perekonomian suatu Negara (Peraturan Pemerintah No. 23 Tahun 1985 Bab I pasal 1A)

### 2. Jenis - Jenis Pelabuhan

a. Pelabuhan Umum adalah meliputi pelabuhan untuk melayani angkutan laut, angkutan sungai, dan danau, dan angkutan penyeberangan serta

dipergunakan untuk membongkar dan memuat komoditi sejenis (**UU RI No. 21/1992 tentang pelayaran pasal 23 ayat 2**).

- b. Pelabuhan Khusus adalah pelabuhan yang penggunaannya khusus untuk kegiatan sektor perindustrian, pertambangan dan pertanian yang pembangunan dan pengoperasiannya dilakukan oleh instansi yang bersangkutan untuk kegiatan bongkar muat bahan baku dan hasil produksinya dilakukan sendiri, atau yang tidak dapat ditampung oleh pelabuhan yang diberlakukan untuk umum.

- c. Pelabuhan daratan

Pelabuhan daratan, merupakan suatu tempat tertentu di daratan dengan batas-batas yang jelas, dilengkapi dengan fasilitas bongkar muat, lapangan penumpukan dan gudang serta prasarana dan sarana angkutan barang dengan cara pengemasan khusus dan berfungsi sebagai pelabuhan umum. (PP No. 70 tahun 1996 pasal 1 butir 2)

### **3. Fungsi pelabuhan dalam arti yang lebih luas yaitu :**

- a. Sebagai *interface* pelabuhan mempunyai fungsi sebagai interface dalam arti pelabuhan menyediakan berbagai fasilitas dan pelayanan jasa yang dibutuhkan untuk perpindahan (*transfer*) dari kapal ke angkutan darat atau sebaliknya, dan atau memindahkan barang-barang dari kapal yang satu ke kapal yang lainnya' dalam arti *transshipment*.

Pelabuhan sebagai titik singgung atau tempat pertemuan dua moda/sistem transportasi yaitu transportasi laut dan transportasi darat termasuk angkutan sungai (*Inland waterways*). Ini berarti pelabuhan harus menyediakan berbagai fasilitas dan pelayanan jasa yang dibutuhkan untuk kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang (*transfer/pemindahan barang*) dari kapal ke angkutan darat atau sebaliknya.

- b. Pelabuhan sebagai *link*

Pelabuhan sebagai salah satu mata rantai dari sistem transportasi. Sebagai mata rantai transportasi, pelabuhan tidak terlepas dari mata rantai transportasi lainnya baik dilihat dari kinerja maupun dari segi biaya sangat mempengaruhi tingkat efisiensi dan menentukan tingkat biaya

transportasi dan menentukan tingkat biaya transportasi secara keseluruhan. Sebagai link adalah dipandang sebagai salah satu mata rantai dalam proses transportasi mulai dari tempat asal barang sampai ke tempat tujuan.

c. Sebagai *Gateway*.

Pelabuhan berfungsi sebagai *gateway* atau pintu gerbang dari suatu negara atau daerah. Konsepsi pelabuhan sebagai *gateway* dapat merupakan :

Pelabuhan sebagai satu-satunya pintu masuk atau keluarnya barang sebagai komoditi dari/ke suatu negara atau daerah, dalam hal ini pelabuhan memegang peran sangat penting bagi perekonomian negara atau daerah tersebut.

Pelabuhan sebagai pintu gerbang, maka kapal-kapal asing yang memasuki pelabuhan tersebut karena peraturan perundang-undangan. Pelabuhan berfungsi sebagai *Gateway* atau pintu gerbang dari suatu negara atau suatu daerah artinya pelabuhan berfungsi sebagai tempat pergerakan arus lalu lintas barang, hewan dan penumpang serta berperan sangat penting bagi pertumbuhan ekonomi baik regional maupun nasional.

d. Sebagai industri-industri *Entity* artinya pelabuhan diharapkan dapat mendorong pertumbuhan dan perkembangan perdagangan, transportasi, pelayaran dan bahkan industri itu sendiri demi menunjang pertumbuhan ekonomi suatu daerah.

e. Pengertian Operasi

Operasi adalah kegiatan untuk mengubah masukannya (yang berupa faktor-faktor produksi/operasi) menjadi keluaran sehingga lebih bermanfaat dari pada bentuk aslinya.

Perencanaan Operasi (*operation planning*) adalah perencanaan operasi sebelum kapal tiba di pelabuhan dimaksud untuk merencanakan dan menyelenggarakan operasi di pelabuhan sedemikian rupa guna mencapai alokasi sumberdaya pelabuhan yang efisien mungkin dan waktu kapal di pelabuhan sesingkat mungkin. Menyelesaikan semua pengurusan dokumen yang bersangkutan dan pelayanan kapal, bongkar muat. Dalam kamus besar bahasa Indonesia, 1991. Pengertian Operasional ialah

kegiatan pelaksanaan rencana yang telah dikembangkan. Untuk mengetahui rencana unit Operasional sebelum kedatangan kapal Tanker.

#### 4. Pengertian Kapal

Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin, atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang berpindah (UU Pelayaran RI No 21 Tahun 1992 Pasal 1 ayat 2).

Proses pengiriman muatan di pelabuhan khusus dilakukan dengan menggunakan sarana angkut seperti tanker yang khusus mengangkut muatan curah cair.

##### Pengertian Tanker

Tanker adalah kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut muatan curah cair.

Ruang di penyimpanan pada kapal tanker merupakan tangki-tangki yang dibatasi oleh sekat-sekat kedap air, menjadi beberapa kompartemen. Kapal jenis ini tidak memerlukan crane/derek, untuk kegiatan bongkar muat menggunakan pompa kapal yang dialirkan oleh tenaga dari kapal sendiri dan pompa yang terdapat di darat dengan menggunakan pipa-pipa distribusi yang dihubungkan dengan tangki-tangki penyimpanan di darat.

#### 5. Pengertian Sandar Tanker

Sandar Tanker adalah suatu kegiatan untuk menyandarkan atau merapatkan tanker ke darat/pelabuhan untuk melakukan kegiatan bongkar muat.

Klasifikasi Tanker:

|                                     |                       |
|-------------------------------------|-----------------------|
| a. Lighter                          | s/d 1250 DWT          |
| b. Small - I                        | 1251 s/d 3500 DWT     |
| c. Small - II                       | 3501 s/d 6500 DWT     |
| d. General Purpose I (GPI)          | 6501 s/d 16500 DWT    |
| e. General Purpose II (GP II)       | 16501 s/d 25000 DWT   |
| f. Medium Range I (MR I)            | 25001 s/d 40000 DWT   |
| g. Medium Range II (LR)             | 80001 s/d 160000 DWT  |
| h. Large Range (LR)                 | 80001 s/d 160000 D WT |
| i. Very Large Crude Carrier (VLCC)  | 160001 s/d 300000 DWT |
| j. Ultra large Crude Carrier (ULCC) | lebih dari 300001 DWT |

## PEMBAHASAN

Selain untuk memperkuat daya saing PT. Pertamina Tongkang Cabang Tanjung Priok berupaya meningkatkan performasi sebagai Agent. Dan salah satu untuk meningkatkan performasi sebagai Agen tersebut adalah ketepatan dan kecepatan pelayanan kapal, adapun ketepatan dan kecepatan pelayanan kapal antara lain dilihat dari ketepatan waktu kapal di jadwal dari pelabuhan awal. Pelaksanaan perencanaan dan pelaksanaan in/out clearance yang seefektif mungkin, dalam hal hubungan dari pihak ke pihak-pihak yang berhubungan dengan penyandaran kapal Tanker (Pusat Pelayanan Satu Atap, PPSA), Bea dan Cukai, Imigrasi, Karantina, dan Syahbandar dapat terjalin hubungan dengan baik. Dalam pelaksanaan penyandaran kapal Tanker maka peranan Unit Operasional yang diharapkan:

Setiap kegiatan penyandaran Kapal Tanker harus dilakukan pengendalian dan pengawasan setiap harinya (*day to day Operational*) petugas operasional bertanggung jawab atas segala kejadian di atas kapal pada saat kapal di pelabuhan.

### A. Persiapan Pelayanan sebelum kapal tiba

Sebelum kapal tiba di pelabuhan Tanjung Priok, kapten kapal akan mengirimkan *master cable* dan rencana kegiatannya kepada pihak Agent. Berdasarkan hal tersebut maka bagian operasional Agent akan membuat permohonan sarana untuk mendapatkan fasilitas layanan di pelabuhan oleh instansi terkait dan Pertamina.

Adapun urutan mendapatkan pelabuhan dan fasilitas pelabuhan adalah dengan cara sebagai berikut :

- 1) Bagian operasional membuat surat pemberitahuan Rencana Kedatangan Kapal (RKK) yang ditujukan kepada instansi-instansi pelabuhan Tanjung Priok, yaitu :
  - a) Adminstrator Pelabuhan (ADPEL) Tanjung Priok  
Menerima pemberitahuan Rencana Kedatangan Kapal (RKK) dilampiri Surat Penunjukan Keagenan, surat Pemberitahuan Keagenan Kapal Asing (PKKA) untuk kapal berbendera asing/luar negeri, Rencana Pola

Trayek (RPT) untuk kapal berbendera Indonesia, Tonnage Certificate, Ship Particular, International Ship Security.

b) PT (Persero) Pelabuhan Indonesia II Tanjung Priok

Surat pemberitahuan kepada PT (Persero) Pelabuhan Indonesia II Tanjung Priok menerangkan bahwa akan ada kapal keagenan/ milik PT. Pertamina Tongkang yang memasuki wilayah kerja PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II Tanjung Priok.

c) Direktorat Jenderal Bea dan Cukai

Agen menyerahkan surat pemberitahuan rencana kedatangan sarana pengangkut dan Pemberitahuan Umum (PU) kepada Bea dan cukai serta dilampirkan *manifest* sebanyak 2 lembar untuk kapal yang membawa muatan dan bagi kapal yang tidak membawa barang agen hanya menyerahkan pemberitahuan Manifest Nil ke kantor Bea dan Cukai. Surat pemberitahuan tentang rencana kedatangan sarana pengangkut dan manifest tersebut diterima petugas pabean, kemudian petugas tersebut memberikan bukti tanda terima rencana kedatangan sarana pengangkut kepada agen. Selanjutnya untuk diberikan layanan sebagaimana fungsi dan tugasnya.

d) Kepala Pelabuhan Khusus Pertamina

Kepala pelabuhan khusus Unit Pemasaran Tiga menerima pemberitahuan kedatangan kapal dari agen pelayaran bahwa ada kapal yang akan sandar di pelabuhan. Dalam pemberitahuan tersebut dilampiri surat permintaan izin tambat dan Nota Kedatangan Kapal yang sebelumnya telah ditanda tangani pihak Administrator Pelabuhan Tanjung Priok.

Setelah menerima pemberitahuan rencana kedatangan kapal dari agen, kepada pelabuhan khusus maka dilakukan pengecekan tentang schedule kapal tersebut, apakah sesuai dengan jadwalnya atau tidak apabila sesuai, maka ditetapkan Berthing Prospect untuk kegiatan tersebut kemudian mempersiapkan segala keperluan untuk kelancaran sandar kapal tersebut. Bagi pelabuhan yang khusus untuk kegiatan bongkar muat Migas seperti: minyak dan gas chemical lainnya, maka

pelaksanaan bongkar muat dikerjakan oleh pihak Unit Pemasaran III sendiri bersama personilnya, bukan perusahaan bongkar muat.

e) Kantor Imigrasi

Tujuan pemberitahuan kedatangan kapal ke kantor imigrasi yaitu agar imigrasi memeriksa Anak Buah Kapal (ABK) dan paspor yang dimiliki oleh crew kapal.

f) Kantor Karantina dan Kesehatan

Tujuan dari pemberitahuan ini agar pihak kesehatan pelabuhan memeriksa keadaan atau kesehatan crew dan kondisi kesehatan kapal,

g) Kesatuan Pengamanan Pantai dan Pelabuhan (KPPP) dan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP)

Pemberitahuan kedatangan kapal kepada KPPP dan KPLP agar pihak tersebut mengawasi dan menjaga keamanan pelabuhan tempat kapal akan melakukan bongkar muat.

- 2) Bagian operasional membuat surat Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) dan diserahkan ke pihak PT (Fersero) Pelabuhan Indonesia II, untuk mendapatkan tempat sandar kapal, apabila kapal tersebut sandar di pelabuhan umum Tanjung Priok.

## **B. Pelayanan Pada saat Kedatangan Kapal**

Sebelum kapal memasuki kawasan perairan pelabuhan Tanjung Priok, pihak agen pelayaran selalu memantau kapal melalui *Handy Talky* untuk menanyakan langsung secara pasti jam berapa kapal tersebut tiba. Setelah diketahui waktu kedatangan kapal, maka agen segera menghubungi *mooring boat* supaya bersiap membantu penambatan kapal tersebut. Selain menghubungi *mooring boat*, agen menghubungi pihak kepanduan supaya bersiap-siap untuk memandu kapalnya. Setelah kapal sandar di pelabuhan dengan aman, maka kapal tersebut akan diperiksa oleh pihak-pihak terkait, yaitu sebagai berikut :

- a) Syahbandar, mengenai masa berlaku dokumen-dokumen yang dimiliki oleh kapal dan keterangan mengenai crew kapal yang terdapat dalam *crew list*.
- b) Imigrasi, mengenai dokumen awak kapal seperti *passport*, *shorepass* untuk awak kapal asing yang keluar masuk pelabuhan.
- c) Bea cukai, mengenai status dan kelengkapan dokumen dari muatan yang akan di bongkar.
- d) Karantina, mengenai status kesehatan kapal dan crew serta pemeriksaan *port health clearance* pelabuhan asal, juga pemeriksaan *deratting certificate*.
- e) Petugas Keagenan PT Pertamina Tongkang, untuk mengambil dokumen-dokumen keperluan *clearance in*, yaitu : *Arrival Condition*, *Last Port Clearance*, *Bill of Lading*, *Notice of Readines (NOR)*, *Manifest*, *Crew List*, Paspur, buku Pelaut, Buku Kesehatan, dan sertifikat-sertifikat kapal. Dokumen-dokumen ini nantinya akan dibawa untuk keperluan *clearance in* di kantor Syahbandar, Imigrasi, dan karantina Kesehatan Pelabuhan.

### C. Hubungan antara Peran Unit Kerja Operasional dengan Kelancaran Penyandaran Kapal

Keberhasilan dan Kelancaran penyandaran kapal tanker tidak terlepas dari perencanaan yang akurat dan efektif dari Staf Operasional yang bertugas. Dimana kapal setelah lego jangkar/Sudah memasuki daerah pelabuhan Tanjung Priok menjadi tanggung jawab PT. Pertamina tongkang cabang Tanjung Priok.

### D. Permasalahan yang Dihadapi

Laporan Harian Keterlambatan Kapal

| No | Nama Kapal      | LOA    | GRT       | Flag      | Draft | Kapal Tiba |       | Realisasi |       |
|----|-----------------|--------|-----------|-----------|-------|------------|-------|-----------|-------|
|    |                 |        |           |           |       | Tanggal    | Jam   | Tanggal   | Jam   |
| 1  | MT Gagar Mayang | 175.95 | 25.108 GT | Singapore | 9.8 M | 170606     | 17.15 | 18.06.06  | 10.00 |

Sumber Data : PT. Pertamina Tongkang Cabang Tanjung Priok

- Penyebab timbulnya permasalahan

Dikarenakan kapal memuat Gasolin melebihi waktu yang ditentukan. Sehingga kapal yang akan mengangkat kepelabuhan Tanjung Priok tertunda.

- Berikut adalah dampak-dampak yang akibatnya antara lain :
  - 1) Kapal-kapal harus menunggu dan berlabuh di kolam perairan sebelum dapat sandar di pelabuhan. Karena pelabuhan sudah ditempati kapal yang selanjutnya. Di berthing schedule, dan kemungkinan akan dialihkan ke pelabuhan lain.
  - 2) Semakin meningkatnya biaya operasional di pelabuhan
  - 3) Penilaian dari mitra kerja lain, terhadap kinerja pelayanan yang kurang baik.
  - 4) Kondisi psikis staf operasional Pertamina yang terganggu

#### **E. Pemecahan Masalah yang Dihadapi**

Dari permasalahan serta kendala-kendala yang dihadapi, diharapkan PT. Pertamina Tongkang cabang Tanjung Priok dapat segera mengevaluasi kinerja pelabuhan terutama dalam hal Penetapan waktu sandar dan koordinasi yang baik dengan pihak Kapal sehingga akan menghasilkan Kinerja Operasi yang lebih baik apabila dibanding dengan tahun sebelumnya. Sehingga dengan demikian secara konkrit, pemecahan masalah yang dapat ditempuh melalui :

1. Mengevaluasi secara periodik dan cermat data-data operasi Penyandaran tanker kasus per kasus sehingga dapat diketahui tingkat kelemahannya dan sekaligus langkah koreksinya.
2. Menetapkan standarisasi waktu pelayanan sehingga dapat dijadikan sebagai berikut pedoman dalam pelaksanaannya dan dapat dijadikan acuan untuk mengukur kinerja pelayanan.
3. Meningkatkan kegiatan koordinasi dengan pihak terkait dan pengawasan terhadap pelaksanaan penyandaran tanker itu sendiri.

## **KESIMPULAN**

1. Masih adanya kendala dalam proses penyandaran kapal yang disebabkan kapal datang terlambat atau tidak sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan.
2. Akibat yang ada dari keterlambatan kapal sandar : Biaya yang dibebankan kepada pihak owner bertambah tinggi, kondisi psikis petugas Operasional yang bertugas.
3. Kesiapan Unit Kerja Operasional dalam penyandaran kapal sejauh ini tidak menjadi penyebab utama keterlambatan penyandaran kapal namun disebabkan oleh pihak kapal.
4. Karena fasilitas pelabuhan yang dimiliki Pertamina dan mereka yang menetapkan Berthing Prospectnya, sehingga kapal Tanker yang datang terlambat tidak dapat langsung sandar.

## **SARAN**

Berdasarkan kesimpulan yang ada maka dapat di simpulkan sebagai berikut:

1. PT. Pertamina Tongkang cabang Tanjung Priok harus lebih mengoptimalkan kinerja penyandaran kapal Tanker dan selalu menjaga hubungan baik dengan pihak penyewa.
2. Dari permasalahan keterlambatan kapal sandar di pelabuhan yang disebabkan kesalahan dari informasi dari nakhoda kapal kepada agen Pertamina Tongkang cabang Tanjung Priok dapat menghambat kegiatan operasional penyandaran kapal Tanker. Oleh karena itu pihak PT. Pertamina Tongkang harus lebih teliti dalam menerima informasi mengenai rencana kedatangan kapal yang telah diberikan Well nakhoda sebelum kapal sandar di pelabuhan.
3. Untuk melaksanakan penyandaran kapal harus ada jadwal yang tepat yang mana nakhoda kapal harus menginformasikan keadaan kapal kepada Agen.
4. Tingkatkan SDM para petugas operasional supaya permasalahan bisa teratasi sesuai dengan kinerjanya.

## DAFTAR PUSTAKA

- BPS dan Dephub, 2002, *Distribusi Ekspor Impor*, Dephub
- BPS dan Dephub, 2007, *Distribusi Ekspor Impor*, Dephub
- Buletin Pertamina, Jakarta, 2003.
- Ditjen Hubla, SKB Dit. Jen. Hubla & Dirut Pertamina Tahun 1972, "*Tentang Hak-Kak dan Kewajiban Pertamina di Pelsus Dersus*."
- Karsafman, Tjeptjep, "*Operasi Terminal Khusus*" Diktat Kuliah Operasi Terminal Khusus, D III Transportasi Laut dan Kepelabuhanan Universitas Negeri Jakarta, 2004.
- Nasution, H.M.N. 1996, *Manajemen Transportasi*, Penerbit Ghalia Indonesia
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 69 Tahun 2001, "Tentang Kepelabuhanan".
- Salim, 2002, *Manajemen Transportasi*, Raja Grafindo Persada, Jakarta
- Singarimbun, Masri dan Efendi, Sofyan, 1985, *Metode Penelitian Survey*, LP3S, Jakarta
- Subagyo, Pangestu, "*Manajemen Operasi* ", Yogyakarta : BPFE.
- Suyono, 2003, *Shipping: Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*, Penerbit PPM, Jakarta.
- Undang-undang Republik Indonesia No. 21 Tahun 1992, "*Tentang Pelayaran*".
- PT. Pelayaran Indonesia (2004), *Company Profile*, PT. Multi Terminal Indonesia, Jakarta.
- Suyono, *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut Edisi Revisi*, PPM, Jakarta, 2003
- SW, Soepadi, *Profile Port of Tanjung Priok* PT.(persero) Pelabuhan Indonesia II, Jakarta, 2003