

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Semakin ketatnya persaingan bisnis migas dengan masuknya kompetitor serta guna tetap menjaga dan mengemban amanat dan kepercayaan yang telah diberikan oleh pemerintah kepada manajemen PT. Pertamina (Persero), maka diperlukan inovasi dan upaya-upaya berkelanjutan untuk melakukan perbaikan di berbagai proses dan aktivitas bisnis dengan tetap menjalankannya sesuai dengan tata kelola perusahaan yang baik (*Good Corporate Governance*) dan untuk mencapai visi dan misi perusahaan yang secara konkrit dan bertahap terlihat pada target pencapaian laba tahun berjalan pada khususnya.

Untuk mewujudkan visi dan misi Pertamina menjadi perusahaan *energy* kelas dunia, diperlukan langkah-langkah berani, konkrit, dan inovatif baik yang berdampak besar ataupun kecil, jangka pendek ataupun panjang yang secara Pertamina akan terakumulasi dan menjadi besar dirasakan dampaknya untuk kemajuan dan kelangsungan bisnis yang akan datang.

Selama tahun 2012, volume angkutan *cargo* perkapalan Pertamina tercatat mencapai 88,891 juta KL atau setara 68,323 juta long ton (LT), meningkat sekitar 8,5% dibandingkan 81,93 juta KL, atau setara 64,11 LT, pada tahun 2011. Jumlah kargo tersebut terdiri atas minyak mentah 36,18 juta KL atau setara 29,85 juta LT, BBM 34,43 juta KL atau setara 26,29 juta LT, dan Non BBM 18,28 juta KL atau sekitar 12,18 juta LT. Kegiatan pengangkutan

muatan tersebut dilakukan dengan mengoperasikan sebanyak 180 unit kapal, terdiri dari 44 unit kapal milik sendiri dan 136 unit kapal charter.

Selain melaksanakan tugas pengangkutan kargo ke seluruh wilayah Indonesia, Perkapalan Pertamina juga mengembangkan bisnis dalam usahanya berkontribusi menghasilkan profit, di antaranya :

1. Penyewaan *Floating Storage & Offloading* (FSO) dan penyewaan kapal (*charter out*). Di tahun 2012, pendapatan untuk bisnis *charter out* ini telah mencatatkan pemasukan sebesar Rp 532,91 Milyar, dengan pangsa pasar yaitu internal anak perusahaan Pertamina dan eksternal seperti KKKS.
2. 5 unit usaha jasa maritim yakni Teknik Bawah Air (TBA), Unit Usaha Dok Sorong, Unit Usaha Dok Pangkalan Brandan atau Pangkalan Susu (PB/PS), Unit Usaha Dok Bagus Kuning dan Unit Usaha Dok Balikpapan. Unit Usaha Dok merupakan unit usaha yang bergerak dalam mereparasi atau merawat kapal, reparasi atau perawatan *Single Point Mooring* (SPM), Buoy, dan kegiatan perbengkelan lainnya milik Pertamina maupun pihak lain. Sepanjang tahun 2012, pendapatan usaha jasa maritim dan bidang usaha lainnya yang dilaksanakan seluruh *Marine* di seluruh wilayah Indonesia telah mencatatkan pemasukan sebesar Rp 555,71 Milyar.

Pertamina bidang Perkapalan mempunyai 24 proyek investasi, yang terdiri dari 23 proyek investasi pembangunan kapal baru dan 1 proyek investasi konversi Kapal Geudondong menjadi FSO. Dari sejumlah proyek yang dilaksanakan pada tahun tersebut, Pertamina telah menerima *delivery* kapal

sebanyak 8 unit di tahun 2012. Sedangkan sisanya sebanyak 16 proyek investasi akan diserahkan-terimakan ke Pertamina dalam kurun waktu 2013-2014.

Kapal-kapal yang di *delivery* selama 2012 adalah:

- a. MT. Meditrans (Small I 3,500 LTDW).
- b. MT. Gas Attaka (LPG Carrier 3,500 CuM).
- c. MT. Mauhau (Small I 3,500 DWT).
- d. MT. Gamkonora (LR 85.000 DWT).
- e. FSO Geudondong / Aberkha.
- f. MT. Kakap (Small II 6,500 DWT).
- g. MT. Musi (Small I 3,500 LTDW).
- h. MT. Gas Arjuna (LPG 3.500 CuM)

Khusus untuk Indonesia, peluang bisnis perkapalan sangat besar. Rencana peningkatan kilang regional dan tren penemuan sumur minyak yang sekarang kebanyakan di lepas pantai akan menaikkan kebutuhan *Floating Storage & Offloading* (FSO) atau tangki timbun apung.

Saat itu dalam mengemban tugasnya, Pertamina *Shipping* mengoperasikan tidak kurang dari 173 kapal, yang 68 kapal diantaranya adalah armada milik, sementara sisanya adalah kapal sewaan. Selain melayani kepentingan internal, terutama angkutan yang terkait FSO dan angkutan *crude* ke kilang, Pertamina Shipping juga mempunyai lini bisnis yang melayani kebutuhan eksternal

untuk mendapatkan profit. Lini bisnis *Shipping* meliputi layanan pengangkutan dan layanan *marine* atau kelautan.

Layanan pengangkutan ini meliputi *oil tanker*, *gas carier*, *petrochemical* dan FSO. Beberapa yang menjadi *group costumer*-nya yaitu IISC, Refinery Unit, S&D, Petral, PHE ONWJ, PHE WMO dan CNOOC. Sedangkan untuk layanan *marine*, *Shipping* melayani *underwater services*, *mooring master*, galangan kapal dan keagenan. Selama ini menjadi pelanggannya adalah PEP Region Jawa, PEP Pangkalan Susu, PEP Sangatta, KKKS Kondur, PT Badak NGL, PT BLT, PT Apol, UPMS, dan Refinery Unit.

Bisnis *Shipping* yang paling baru adalah penyediaan jasa dan FSO yang kini memang lagi *booming*. *Floating Storage and Offloading* (FSO) menjadi pilihan utama yang digunakan dalam pengeboran lepas pantai oleh karena kemudahan dan efektifitasnya. FSO adalah bangunan yang terapung, sehingga tidak terbatas oleh lautan yang dalam. FSO ada yang berasal dari kapal *tanker* bekas ataupun kapal *tanker* baru. Kapal *tanker* bekas ini dirancang ulang dan hanya difungsikan sebagai tangki terapung yang tidak bergerak/ berlayar. Kapal *tanker* ini diikat dan ditambat sampai dasar permukaan laut, agar posisinya tetap. FSO yang berada di perairan Indonesia umumnya berasal dari kapal *tanker* bekas yang memiliki umur lebih dari 25 tahun. Pemilihan kapal *tanker* bekas untuk dijadikan FSO didasarkan atas keuntungan yang lebih besar daripada harus membuat kapal baru untuk FSO. Karena kapal sudah berumur lebih dari 25 tahun kemungkinan timbul penurunan kualitas (*fatigue life*) dari bahan (baja). Sehingga harus dilakukan pemeriksaan rutin ataupun

dengan naik dok untuk menjaga kualitas kapal dan hal ini akan menambah biaya operasional, diperkuat melalui Pasal 5 Ayat 1 (a) Kepmenhub No. 33/2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut menyebutkan penggunaan kapal di dalam negeri harus memenuhi persyaratan maksimal berusia 20 tahun dan layak laut yang dibuktikan dengan sertifikat kapal.

Teekay merupakan salah satu perusahaan internasional yang bergerak dalam transportasi *crude oil* - energi perminyakan di laut, penyimpanan dan produksi terbesar di dunia, telah berpengalaman mengkonversi kapal-kapal *tanker shuttle* yang sudah tua menjadi unit FSO yang cukup andal, sehingga memperpanjang kehidupan kapal. Misalnya, *Occidental Petroleum* mengontrak *Teekay* untuk mengkonversi kapal *tanker shuttle* serta menjadi kapal FSO dan penggunaannya tersebar pada ladang-ladang minyak Al Rayyan, yang terletak sebelah timur laut dari semenanjung Qatar. Selain itu, dalam perjanjiannya dengan Statoil, *Teekay* saat ini sedang melakukan proses konversi kapal-kapal *tanker crude oil* yang dibangun pada tahun 1995 dan dikonversi menjadi unit FSO untuk kilang Gina Krog di Laut Utara.

Kajian Konversi Kapal Tua LR dan MR menjadi *floating storage* produk *crude* atau *black oil* yang merupakan salah satu terobosan diantara banyak program MOE (*Marketing & Operation Excellence*).

Kajian ini dimaksudkan untuk memberikan wawasan, tambahan, masukan dan pertimbangan kepada manajemen Pertamina mengenai kelayakan terobosan upaya kapal-kapal tua tipe LR dan MR khususnya dari aspek biaya

dan juga aspek operasional guna berkontribusi dalam meningkatkan pendapatan perusahaan.

Berdasarkan uraian di muka menarik penulis untuk meneliti lebih lanjut dengan mengambil judul “Upaya Pengelolaan Kapal *Tanker* Usia di atas 25 Tahun Melalui Konversi FSO di PT. Pertamina Perkapalan Jakarta”

B. Identifikasi Masalah

Kapal-kapal milik PT. Pertamina (Persero) yang saat ini berfungsi sebagai tangki terapung (FSO) untuk kebutuhan sendiri dengan memiliki ukuran kapal cukup besar, yaitu: LR 80000 DWT dan MR 30000 DWT dengan jenis kapal *Tanker Crude Black Oil* di usia kapal tersebut yang sudah mencapai lebih dari 25 tahun (sudah tua). Kondisi lambung *single hull* yang rawan mengalami penipisan plat yang mengakibatkan mudah robek jika dioperasikan sebagai kapal *trading*, sehingga berpotensi terjadi pencemaran laut jika terjadi kecelakaan. Namun demikian tangki-tangki pengangkut *crude oil* tersebut sesungguhnya masih layak dipergunakan sebagai *Floating Storage Offloading* (FSO) atau tangki timbun apung. Dengan demikian, perlu dilakukan kajian lanjut terutama yang terkait dengan aspek ekonomi dan operasionalnya.

C. Batasan Masalah

Agar topik bahasan tidak melebar dan sejalan dengan indentifikasi masalah diatas, maka penelitian ini hanya terbatas pada kajian kapal-kapal milik PT. Pertamina (Persero) dimana jumlahnya 68 armada dengan jenis kapal *tanker* pengangkut *Crude Oil*, *Product Oil* dan *Gas Carrier* dengan berbagai bobot dan ukuran. Untuk itu pada batasan masalah ini diambil hanya

kapal berjenis *Crude Oil* saja yang telah berusia diatas 25 tahun yang saat ini digunakan sebagai *Floating Storage*. Nama armada yang dimaksud adalah MT. Gebang, MT. Gunung Kemala dan MT. Cendrawasih.

D. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka perumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Apakah kapal-kapal *tanker* pengangkut *crude oil* (MT. Gebang, MT. Gunung Kemala dan MT. Cendrawasih) dapat dikonversi menjadi *Floating Store & Offloading* ?
2. Apakah secara ekonomis dan operasional kapal-kapal *tanker* tersebut layak dikonversi sebagai *Floating Store & Offloading* ?

E. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan :

1. Untuk mengetahui apakah kapal-kapal *tanker* pengangkut *crude oil* (MT. Gebang, MT. Gunung Kemala dan MT. Cendrawasih) dapat dikonversi menjadi *Floating Store & Offloading*.
2. Untuk mengetahui apakah secara ekonomis dan operasional kapal-kapal *tanker* tersebut layak dapat dikonversi sebagai *Floating Store & Offloading*.

F. Manfaat dan Kegunaan Penelitian

Untuk menambah wacana atau hasana pengetahuan tentang pengelolaan upaya kapal *tanker* LR dan MR usia diatas 25 tahun melalui konversi ke FSO sederhana.

1. Bagi penulis dapat mengetahui perbandingan efisiensi harga saat difungsikan sebagai kapal *trading* dan saat difungsikan sebagai *Floating Store Offloading*.
2. Bagi kalangan akademisi pada umumnya, menambah khasanah sekaligus dapat dijadikan bahan kajian atau penelitian lanjut khususnya yang terkait dengan upaya dan operasional kapal-kapal pengangkut *crude oil* menjadi *Floating Store Offloading*.
3. Bagi perusahaan memberikan sumbangan pemikiran untuk upaya penggunaan kapal yang sudah tua dengan mengkonversinya menjadi *Floating Store & Offloading* yang pada gilirannya memberikan kontribusi terhadap efisiensi anggaran.

G. Sistematika Penulisan

Untuk mendapatkan gambaran yang singkat dan jelas tentang pembahasan dalam skripsi ini. Penulis membagi dalam 5 (lima) Bab, agar lebih sistematis dan mudah di pahami, tiap-tiap bab terdiri dari sub-sub bab yang menjelaskan komponen dari permasalahan yang diambil dalam penelitian ini.

BAB I. PENDAHULUAN

Bab ini di uraikan tentang latar belakang masalah, perumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II. LANDASAN TEORI

Bab ini menjelaskan mengenai tinjauan pustaka yang berisikan teori-teori atau pemikiran-pemikiran yang melandasi judul

penelitian yang disusun sedemikian rupa sehingga merupakan satu kesatuan utuh yang dijadikan landasan penyusunan kerangka pemikiran, atau istilah lain dalam penelitian yang dianggap penting.

BAB III. METODE PENELITIAN

Bab ini menjelaskan mengenai jenis metode penelitian, waktu dan tempat penelitian, sumber data, teknis analisis data, dan prosedur penelitian.

BAB IV. ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini menjelaskan mengenai uraian hasil penelitian dan pemecahan masalah guna memberikan jalan keluar atas masalah yang dihadapi dalam upaya mengkonversi kapal *tanker* ke FSO di PT. Pertamina Perkapalan Jakarta.

BAB V. PENUTUP

Sebagai bagian akhir dari penulisan skripsi ini, maka akan ditarik kesimpulan dari hasil analisa dan pembahasan masalah. Dalam bab ini penulis juga akan menyumbangkan saran yang mungkin dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang terkait sesuai dengan fungsi penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP