

BAB II

FAKTA DAN PERMASALAHAN

A. FAKTA.

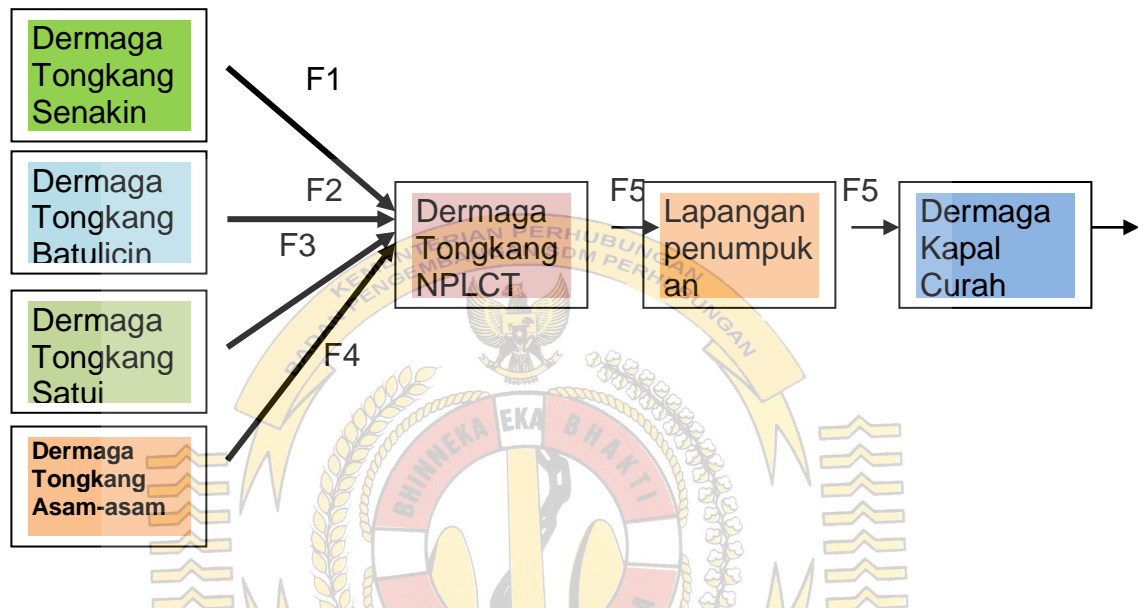
NPLCT (*North Pulau Laut Coal Terminal*) merupakan Terminal khusus Batubara dalam pengoperasian dan targetnya adalah produksi atau pengapalan batubara yang maksimal dengan harga yang baik, sebagai pemilik barang (*Shipper*) juga pengelola pelabuhan itu sendiri, sedang pendapatan dari jasa kepelabuhanan bukan yang utama. Target pengiriman batubara mulai dari loading port di tambang sampai tiba di pelabuhan NPLCT, pembongkaran, pengaturan penumpukan di lapangan penumpukan (*Stockpile*) ,pemuatan di kapal harus sesuai dengan waktu.yang direncanakan.

Kegiatan pelabuhan meliputi antara lain :

1. Pengiriman Set Tongkang Kosong (Tongkang+Tugboat) ke dermaga Tambang, ada 4 lokasi tambang semuanya terletak di Kalimantan selatan yang akan memasok batubara ke pelabuhan NPLCT.
 - a) Tambang Senakin dengan jarak 36 mile laut
 - b) Tambang Batulicin dengan jarak 40 mile laut
 - c) Tambang Satui dengan jarak 76 mile laut.
 - d) Tambang Asam-asam dengan jarak 91 mile laut.
2. Pengiriman set isi (Loaded) ke Dermaga bongkar NPLCT.
3. Penyandaran dan pembongkaran di NPLCT.
 - a) Dermaga bongkar mempunyai 4 fasilitas dermaga bongkar, pembongkaran dilakukan dengan *conveyor* (Ban berjalan)ke lapangan penumpukan
 - b) Tongkang yang sudah dibongkar dikirim kembali ke Tambang.
4. Pembongkaran, Batubara dibongkar kemudian dialirkan melalui conveyor kelapangan penumpukan.

5. Pengapalan, memindahkan batubara dari *Stockpile* dengan alat *Reclaimer* melalui *conveyor* sepanjang 1,2 kilometer dimuat ke kapal dengan alat *Shiploader*.

Gambar Aliran Rantai Pasok.



Memiliki empat daerah penambangan batubara yaitu di Senakin, Satui, Asam-asam dan Batulicin. Hasil produksi batubara didistribusikan melalui pelabuhan pemasok (Sembilang, Air Tawar, Satui, Asam-asam dan Batulicin) ke sebuah terminal pelabuhan ekspor batubara yaitu North Pulau Laut Coal Terminal (NPLCT) yang berada di Pulau Laut, Kabupaten Kotabaru. NPLCT dapat dikatakan sebagai pelabuhan utama PT Arutmin Indonesia, dengan kapasitas pengiriman batubara sebesar 14 juta MT batubara per tahun. Sebagai gambaran aktivitas Pelabuhan, NPLCT dalam satu tahun menangani sekitar 160 kapal dan 1700 tongkang.

Bagi sebagian besar perusahaan penambangan batubara, pelabuhan merupakan salah satu rantai utama dalam proses bisnis produksi-distribusi-pemasaran

Aliran produksi batubara dari lokasi tambang Senakin (F1), BatuLicin (F2), Satui (F3) dan Asam-asam (F4) akan diterima di dermaga tongkang NPLCT

kemudian akan ditimbun di lapangan penimbunan batubara. Jumlah keseluruhan aliran produksi batubara ini (F5) atau disebut juga kapasitas produksi, yang kemudian diangkut oleh kapal curah untuk diekspor. Pengaturan pengiriman tongkang ke Tambang (*Barges Cycling*) dan kedatangan di pelabuhan, dan jadwal kedatangan kapal haruslah sesuai supaya didapat produksi yang ditargetkan karena banyaknya bagian-bagian yang bisa mempengaruhi rantai pasok (*Supply Chain*) terhambat, peralatan mekanik dan elektrik, ketersediaan suku cadang pada alat-alat pemuatan sangat penting.

Penongkangan, rangkaian pasokan Batubara dimulai dari pengiriman tongkang ke Loading port (Tambang), pemuatan Tongkang, perjalanan ke pelabuhan NPLCT, Pembongkaran dari Tongkang ke lapangan penumpukan (*Stockpile*) melalui belt conveyor dengan maksimum kapasitas bongkar 2000 ton per jam, selesai satu round voyage (*Barge cycling*), dalam satu bulan rata-rata 155 *Barge cycling*. Setelah dibongkar kemudian ditempatkan di lapangan penumpukan kemudian melalui sabuk berjalan (*Belt Conveyor*) sejauh 1,3 kilo meter, dimuat di kapal dengan maksimum kapasitas 4000 ton per jam, dalam 1 bulan rata-rata 18 kapal ukuran kapal *Panamax* yaitu 65.000 ton bisa dimuat. Disini penulis mengidentifikasi masalah yang akan menimbulkan keterlambatan rantai pasok, sehingga tidak tercapai target dari perusahaan.



Sumber PT.Arutmin Gambar II. 1 Tongkang Self Discharging Barge,

Penongkangan, (*Barging*) dengan rata rata 155 kedatangan tongkang dari tambang masing masing dengan muatan 7000 ton Batubara sama dengan 1,1 juta ton per bulan. Upaya untuk menghindari hal hal yang berpotensi keterlambatan pasokan Batubara antara lain ;

1. Membuat Standar Of Prosedure (SOP), pemberangkatan Tongkang ke Loading port di area Tambang yaitu ;
2. Surat surat Kapal penarik (Tugboat) dan Tongkang masih berlaku
3. Surat Ijin Berlayar dari Syahbandar di atas kapal
4. Kecukupan awak kapal diatas kapal
5. Kecukupan Bahan bakar dan air tawar
6. Periksa tali-tali penarik (Towing rope/wire)
7. Periksa Draft depan dan belakang kanan-kiri, sesuai standard tongkang kosong tersebut , (cara cepat mengetahui bila ada bagian yang bocor).
8. Rencana pelayaran (Passage planning) yang sudah di setting di GPS (Global Positioning Satellite) kapal, untuk menentukan *waypoint* dalam pelayaran.

Jarak loading port ke discharging port tetap, maka sudah ditentukan jarak tempuh (*steaming time*) nya. Satu Barge cycling dihitung mulai waktu selesai bongkar sampai waktu mulai bongkar lagi di periode berikutnya, ini terdiri dari rincian sebagai berikut :

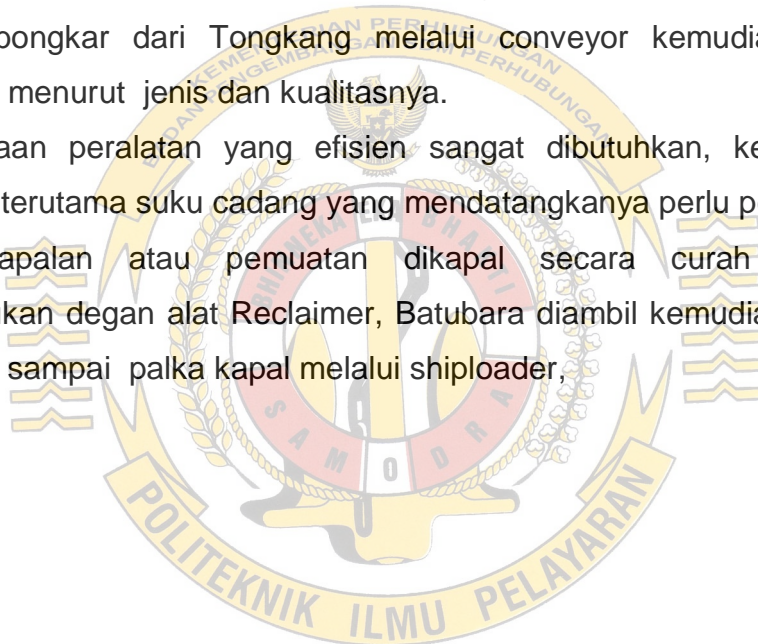
- a) Waktu selesai bongkar sampai ke Mulai pelayaran (Completed discharging ke Beginning of sea voyage /BOSV)
- b) Mulai pelayaran (BOSV) ke Selesai pelayaran (End of Sea Voyage)
- c) Selesai pelayaran ke Tempat sandar (waktu olah gerak untuk sandar / Approaching time)
- d) Waktu pemuatan (Loading Time)
- e) waktu selesai pemuatan ke Titik tempat mulai pelayaran (Beginning of sea voyage)
- f) Waktu pelayaran ketempat pelabuhan bongkar (Steaming time)
- g) Titik Tiba ke Tempat sandar

- h) Waktu sandar sampai ke waktu selesai pembongkaran (Discharging Time)
- i) Perhitungan jumlah muatan (Cargo) memakai Belt scale figure, secara digital otomatis.

Dengan merinci batas batas waktu dalam satu putaran (Barge Cycling), bisa terlihat di bagian mana yang berpotensi menjadikan keterlambatan pasokan Batubara. Ketersediaan dan kecukupan Batubara di stockpile sangatlah penting, untuk menghindari keterlambatan pemuatan dikapal. Pengaturan pada lapangan Penumpukan (Stockpile management) pada bagian ini Batubara mulai dibongkar dari Tongkang melalui conveyor kemudian di timbun di Stockpile menurut jenis dan kualitasnya.

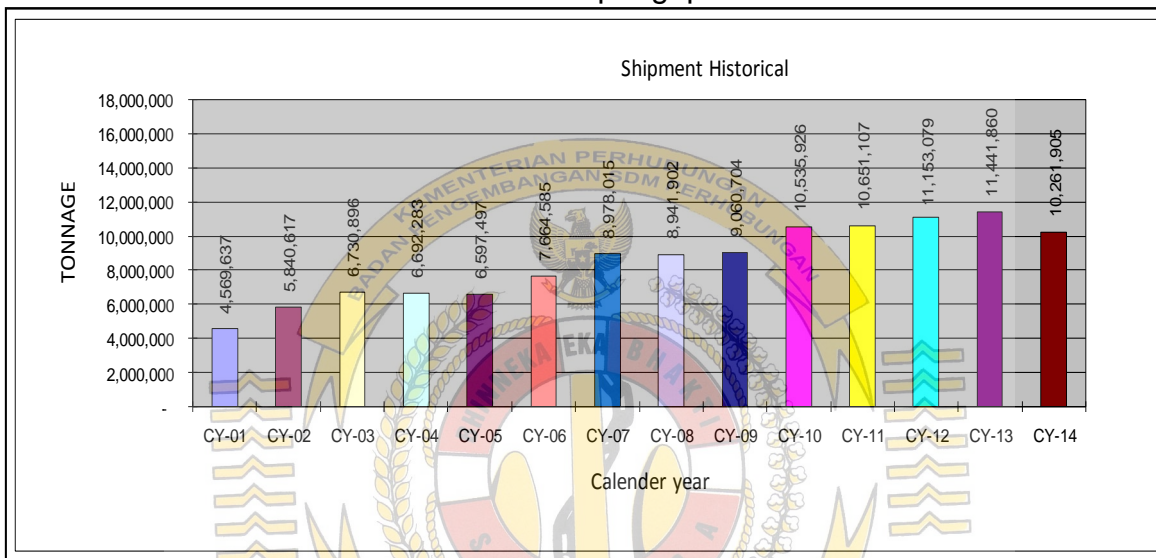
Pengelolaan peralatan yang efisien sangat dibutuhkan, ketersediaan suku cadang , terutama suku cadang yang mendatangkannya perlu pemesanan lama.

Pengapalan atau pemuatan dikapal secara curah dari lapangan penumpukan degan alat Reclaimer, Batubara diambil kemudian dialirkan lewat conveyor sampai palka kapal melalui shiploader,



dikapalkan ke pelabuhan pembeli. Pengapalan adalah rantai pasokan yang terakhir dari penambangan Batubara, pengapalan ke pembeli (*Buyer*), karena kebanyakan dijual secara FOB (Free ON Board), yaitu tanggung jawab penjual sampai diatas kapal.

Tabel II.1
Data pengapalan



Sumber PT.Arutmin.

Diawali dari kedatangan kapal, penyandaran ke Dermaga, pemuatan ke kapal, pelepasan dari dermaga, berakhir rangkaian kegiatan penambangan sampai ke penjualan. Kecuali penjualanya secara CIF (Cost Insurance and Freight)

Dimulai dari informasi kedatangan kapal. Kapal akan memberi informasi lewat Agent (Email atau Faximili), setelah berangkat dari pelabuhan terakhir, kemudian berturut-turut 14 hari, 7 hari, 3 hari, 48 jam, 24 jam, sebelum kapal tiba. Dengan radio VHF bila telah bisa menjangkau stasiun radio didarat, kegiatannya sebagai berikut:

1. Telex Nahkoda (Master kapal), yang berisi kedatangan kapal itu sendiri, rencana jumlah pemuatan, serta Loading sequence nya

b. Ship Agent akan melayani kapalnya untuk mengurus ijin kapal masuk di pelabuhan dan kegiatannya selama ada di Indonesia. Kegiatan Keagenan kapal :

- 1) Telex atau Email Nahkoda ke alamat alamat yang terkait (All party concern), Keagenan kapal , Ship owners, pihak pelabuhan
- 2) Agent mengurus kedatangan kapal ke kantor pelayanan pemerintahan
- 3) Bea cukai untuk ijin muat, dan pengawasan pemuatannya
- 4) Imigrasi untuk urusan awak kapal
- 5) Kantor Kesehatan pelabuhan
- 6) Kesyahbandaran untuk urusan keselamatan dan peraturan

c. Setelah pendapat ijin dari instansi kantor Kesehatan pelabuhan (Free Pratique Granted) bila dermaga kosong dan cargo siap, maka pihak pelabuhan melaksanakan penyandaran dengan mengirim petugas Pandu Laut dan 2 buah Harbour Tug untuk membantu penyandaran. Bila kapal masih menunggu giliran muat, maka diarahkan ketempat berlabuh jangkar di tempat yang telah ditentukan (anchorage A / outer). Bila giliran untuk dimuat berikutnya, maka akan di pandu sampai tempat berlabuh jangkar didaerah dekat dermaga (anchorage B /inner).

d. Pihak pengelola pelabuhan NPLCT yang juga sebagai pengirim barang (Shipper) mempersiapkan kedatangan kapal , mulai dari pemanduan, pemuatan, dan pelepasan dari dermaga.

e. Bila di dermaga kosong, kapal yang tiba, langsung dipandu untuk sandar di dermaga, bila masih menunggu karena antrian , kapal diarahkan ketempat berlabuh jangkar lewat radio kapal VHF.

Sebagai tolok ukur optimum pelabuhan NPLCT, ada tiga pendekatan yang teridentifikasi yaitu :

1. Jadwal kapal yang pasti
2. Ketersediaan tempat sandar (Dermaga)
3. Pengelolaan peralatan yang efisien

Dengan demikian bisa terlihat jadwal kedatangan kapal dan tongkang yang pasti dan waktu sandar kapal dan Tonkang yang pendek, akan menaikkan jumlah Kapal dan Tongkang yang sandar pada akhirnya jumlah pengapalan Batubara akan bertambah, berkaitan dengan ketersediaan dermaga (Berth Occupancy rate) dan didukung ketersediaan peralatan muat dan bongkar.

B. PERMASALAHAN

Dirangkaian kegiatan diatas penulis ingin membatasi bahasan mengenai upaya mempersingkat waktu kunjungan kapal selama di pelabuhan NPLCT. Kunjungan kapal kegiatannya diawali:

- 1) Kedatangan Kapal, penyerahan NOR (Notice Of Readiness)
- 2) Penyandaran oleh Pandu kapal, disediakan oleh pihak Terminal beserta 2 Harbour Tug, Mooring mens
- 3) Pemuatan,
 - a) Cek initial draft survey kalkulasi
 - b) Pemuatan Batubara dan pembuangan air ballast kapal.
 - c) Perpindahan pengisian dari satu palka ke palka yang lain.
 - d) Intermediate draft survey.
 - e) Final Draft survey (perhitungan muatan yang terakhir)
 - f) Kapal mendapat Surat Ijin berlayar (port clearance)
 - g) Pelepasan sandar oleh petugas Pandu.

Dari rangkaian kegiatan terakhir operational di terminal pemuatan Batubara penulis mengidentifikasi permasalahan antara lain :

- a) Jadwal kedatangan kapal kadang tertunda dan dengan Laycan kapal 10 hari
- b) Penerapan SOP (Standard Of Prosedure) Penyandaran kapal yang belum membantu mempercepat kapal sandar.
- c) Perhitungan Draft survey dilakukan di dermaga setelah kapal sandar.

- d) Pemuatan dikawal dengan Loading sequence tiap palka dilakukan 3 kali pengisian dan 4 kali pengisian untuk palka yang dipakai untuk trimming draft.



Gambar II. 2
Reclaimer

