

# PENANGANAN KONGESTI PADA TERMINAL UNTUK KEPENTINGAN SENDIRI (TUKS) DI PT PETROKIMIA GRESIK

Sulida Erliyana<sup>1)</sup>, Manda Kiki Riyanto<sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> Program Studi Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga dan Kepelabuhanan  
Akademi Pelayaran Niaga Indonesia  
e-mail : [erliyanasulida@yahoo.co.id](mailto:erliyanasulida@yahoo.co.id)

<sup>2)</sup> Taruna Program Studi Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga dan Kepelabuhanan  
Akademi Pelayaran Niaga Indonesia

## Abstact

The purpose of writing this final project is to identify and explain the handling congestion at private terminal PT. Petrokimia Gresik.

The method used in writing final project was an interview and literature, in this case to collect data in the form of data through observation of the object, the subject matter as well as the collection of documents and data relating to the congestion at private terminal PT. Petrokimia Gresik

Based on the result of the discussion had been obtained that the handling congestion at private terminal PT. Petrokimia Gresik, handling by planning the arrival and the departure of the vessel properly and appropriately, doing repair to the damage loading and unloading equipments, adding loading and unloading equipments on each vessels.

The conclusion of handling congestion at private terminal PT. Petrokimia Gresik was very essential. So, a vessel which was going to discharge of cargo at private terminal will not undergo demurrage and hopefully become despatch.

Keywords : Congestion, Demurrage, Despatch.

## A. PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan yang sebagian besar wilayahnya terdiri dari perairan dan sisanya daratan. Indonesia juga dikenal sebagai negara agrarisnya sehingga kebutuhan akan pupuk (Organik/Non Organik) tentu menjadi penting ketersediaannya di dalam negeri. Dengan demikian juga akan mempengaruhi ketahanan pangan nasional. Negara Indonesia tentu tidak boleh bergantung kepada negara lain untuk memenuhi kebutuhan pangannya. Di era globalisasi ini lahan pertanian juga terus berkurang dan tentu akan berpengaruh terhadap hasil

produksinya. Untuk itu pemerintah mengharapakan peningkatan produksi hasil pertanian dengan prosedur pemupukan yang baik. Pemerintah juga berusaha menjaga ketersediaan pupuk untuk para petani dan mensubsidinya. Penyaluran pupuk juga dalam pengawasan pemerintah karena merupakan barang bersubsidi. Berhubung kondisi Indonesia yang sebagian besar merupakan kepulauan, maka distribusi pupuk bersubsidi ini dari pabrik ke gudang - gudang sebagian besar dilakukan melalui laut atau sungai.

Untuk menunjang kegiatan angkutan laut ini agar proses

pendistribusian pupuk menjadi lancar, maka salah satu produsen pupuk yaitu PT. Petrokimia Gresik sudah memiliki Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) yang berada di dalam daerah lingkungan kerja (DLKr) dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan (DLKp) Gresik. Sarana pengangkut kapal sendiri dipilih karena memiliki efisiensi dan efektifitas yang tinggi dalam hal pengangkutan muatan. Untuk kelancaran kegiatan di terminal diharapkan PT.Petrokimia Gresik sebagai pengelola TUKS harus mengatur semua kegiatan dengan baik.

TUKS di perusahaan ini dikelola oleh sebuah departemen, yaitu Departemen Pengelolaan Pelabuhan (Lolapel) yang merupakan bagian dari struktur organisasi PT.Petrokimia Gresik.

Secara umum terminal disini sebagai salah satu sarana pendukung untuk pendistribusian produk – produk pupuk (subsidi/non subsidi) atau non pupuk dari PT. Petrokimia Gresik maupun untuk mendatangkan bahan baku dari luar negeri atau dalam negeri. Untuk itu pengelola terminal harus mengatur sedemikian rupa agar keluar dan masuknya kapal di dermaga berjalan dengan lancar dan terjadwal. Dengan kelancaran ini diharapkan proses pendistribusian produk menjadi lancar. Apabila sudah terjadi keterlambatan atau kemacetan untuk keluar dan masuknya kapal tentu hal ini menjadi kerugian, baik untuk produsen sekaligus pengguna terminal dan untuk konsumen. Keterlambatan keluar dan masuknya kapal tentu akan menimbulkan kongesti.

## B. LANDASAN TEORI

### 1. Pengertian Kongesti, *Demurrage*, dan *Despatch*

#### 1. Kongesti

Sesuai dengan apa yang sudah penulis sampaikan di bab sebelumnya, penulis akan membahas mengenai kongesti di terminal yang menyebabkan kemacetan di terminal dimana kapal tidak dapat masuk atau keluar ke atau dari terminal karena prosedur yang tidak lancar. Menurut Elok Widiyati dan Ridwan, (2014) menyatakan bahwa “Kongesti adalah situasi di gudang atau pelabuhan dimana muatan atau kapal tidak dapat masuk atau keluar ke atau dari gudang atau pelabuhan berhubung arus keluar atau masuk tidak diimbangi dengan prosedur yang lancar”. Kongesti sebisa mungkin untuk dihindari karena berpengaruh terhadap kelancaran arus kapal yang akan masuk atau keluar selanjutnya, dan juga berpengaruh terhadap *demurrage* atau *despatch*, sebab kapal - kapal yang melakukan pemuatan atau pembongkaran di terminal PT. Petrokimia Gresik merupakan kapal berdasarkan *Charter Party* (C/P).

#### 2. *Demurrage*

Kapal – kapal yang akan melaksanakan kegiatan bongkar muat di terminal petrokimia gresik adalah kapal – kapal yang sifatnya *trumper*, untuk kapal – kapal yang akan melaksanakan bongkar bahan baku dan barang dagangan di dalam kontrak akan tercantum yang namanya *Demurrage* dan *Despatch*. Apabila kapal sudah mengalami kongesti dan sudah melebihi waktu yang disediakan sesuai dalam perjanjian *charter party* maka kapal dikenakan *demurrage*. Menurut Abbas Salim, (1995) menyatakan

bahwa “*Demurrage* adalah denda yang dikenakan pemilik kapal kepada pencharter apabila ia

menggunakan kapal melebihi waktu yang tercantum dalam *charter party*”. Sedangkan menurut Elok Widiyati dan Ridwan, (2014) menyatakan bahwa “*Demurrage* adalah denda yang harus dibayarkan oleh penyewa kapal kepada *shipowner* karena waktu memuat atau membongkar muatan melebihi waktu yang telah disetujui saat menandatangani *charter party*”.

### 3. *Despatch*

Jika penyewa kapal mampu memuat atau membongkar tidak melebihi waktu yang telah disetujui sesuai *charter party* maka akan terjadi yang namanya *despatch*. *Despatch* ini tentu akan lebih menguntungkan bagi penyewa kapal. Menurut Elok Widiyati dan Ridwan, (2014) mengatakan bahwa “*Despatch* adalah kecepatan bongkar muat dimana waktu lebih cepat dari waktu yang ditentukan dalam *charter party*, pemilik kapal memberi uang premi kepada pemilik barang muatan dalam persentase sesuai perjanjian yang telah disetujui bersama dalam *charter party*”. Dan menurut Abbas Salim, (1995) menyatakan bahwa “*Despatch* adalah pembayaran kembali (*reward*) yang diberikan pemilik kapal kepada pencharter karena waktu menggunakan kapal lebih pendek dari pada waktu yang tercantum dalam *charter party*”. Setelah melihat kedua kutipan diatas, terlihat jelas bahwa akan sangat menguntungkan pihak penyewa kapal itu sendiri karena akan mendapatkan uang premi dari pemilik kapal.

## 2. Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) Di PT. Petrokimia Gresik

Terminal milik PT.Petrokimia Gresik dikelola oleh Departemen Pengelolaan Pelabuhan (Lolapel) yang merupakan bagian dari struktur organisasi perusahaan. TUKS ini berada di wilayah Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) Pelabuhan Gresik. Menurut UU. No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. DLKr, DLKp, Terminal dan TUKS adalah :

1. DLKr adalah wilayah perairan dan daratan pada pelabuhan atau terminal khusus yang digunakan secara langsung untuk kegiatan pelabuhan.

2. DLKp adalah perairan di sekeliling daerah lingkungan kerja pelabuhan

3. Terminal adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan/atau tempat bongkar muat barang.

4. TUKS adalah terminal yang terletak di dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.

Dan TUKS ini diusahakan atas persetujuan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : BX-437/PP008 tentang “Persetujuan Pengelolaan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri Di Dalam Daerah Lingkungan Kerja Dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan Gresik Guna Menunjang Kegiatan Usaha Di Bidang Industri Pupuk Buatan Dan Penyediaan

Tenaga Listrik PT.Petrokimia Gresik”.

Terminal di Petrokimia Gresik ini memiliki 3 dermaga, 2 dermaga sebagai fasilitas sandar atau tambat kapal atau tongkang ukuran antara 2.000 – 10.000 DWT (*Dead Weight Tonnage*). Dan 1 dermaga utama sebagai fasilitas sandar atau tambat kapal atau tongkang ukuran maksimum 60.000 DWT (sisi luar/laut) dan 30.000 DWT (sisi dalam/darat) dengan panjang 820 meter dengan lebar 25 meter (sisi selatan), 36 meter (sisi utara).

### C. PEMBAHASAN

#### 1. Kongesti Pada TUKS PT.Petrokimia Gresik

Setiap kegiatan bongkar muat di terminal pasti diharapkan berjalan sesuai rencana dan diharapkan pula kelancarannya tanpa hambatan, tetapi kenyataan di lapangan tidak selalu sesuai dengan perencanaan awal yang sudah matang. Kongesti sebisa mungkin untuk dihindari, karena memang akan sangat merugikan kedua belah pihak, yaitu antara *shipowner* dan pemilik barang sekaligus pencharter kapal dalam hal ini adalah PT. Petrokimia Gresik. , beberapa penyebab yang memungkinkan terjadinya kongesti kapal. Sehingga terkadang kapal yang sudah siap untuk sandar dan tambat harus menunggu kapal lainnya yang belum selesai melaksanakan bongkar muatnya. Apabila kongesti ini tidak dicegah dan ditangani dengan baik maka tentu akan menimbulkan yang namanya *demurrage*. *Demurrage* ini ada karena kapal – kapal yang bongkar muat di terminal petrokimia gresik merupakan kapal

*tramper* yang biasanya dalam kontrak perjanjian sewa menyewa ruangan palka kapal dicantumkan yang namanya *demurrage* dan *despatch*. *Demurrage* merupakan dampak yang akan terjadi bila kapal mengalami kongesti yang terlalu lama, sehingga kongesti kapal perlu ditangani dengan tepat agar mengurangi jumlah *demurrage* yang akan terjadi. Berikut ini akan dijelaskan penyebab terjadinya kongesti di TUKS PT.Petrokimia Gresik dan bagaimana penanganannya yang dilakukan oleh pihak pengelola TUKS.

#### 2. Penyebab Dan Penanganan Kongesti

Beberapa penyebab kongesti yaitu :

1. Peralatan bongkar muat yang mengalami kerusakan.

Dengan peralatan bongkar muat yang mengalami kerusakan tentu akan mengganggu prosesnya bongkar muat. Yang seharusnya waktu yang tersedia digunakan untuk bongkar muat menjadi waktu yang terbuang dan tidak efektif, dimana harus menunggu perbaikan peralatan yang rusak. Agar tidak banyak waktu yang hilang, maka perlu segera dilakukannya perbaikan terhadap alat bongkar muat yang rusak. Alat bongkar yang sering mengalami kerusakan di terminal petrokimia gresik adalah *Continuous Ship Unloader (CSU)*. CSU ini menggunakan prinsip menghisap muatan di dalam palka menggunakan pipa besar yang di dalamnya terdapat *screw* yang kemudian di angkut ke gudang menggunakan *conveyor*, *conveyor* dari CSU ini juga sering mengalami kerusakan di bagian –

bagiannya. Dengan kejadian rusaknya alat bongkar ini pihak Lolapel sebagai pengelola terminal terkadang menanganinya dengan cara melakukan pembongkaran muatan menggunakan alat *grab*, baik dari kapal maupun milik pihak Lolapel sendiri sambil menunggu diperbaikinya alat bongkar CSU yang mengalami kerusakan.

2. Terganggunya pasokan listrik dari pembangkit listrik milik PT. Petrokimia Gresik ke terminal untuk peralatan bongkar muat.

Ini merupakan salah satu penyebab kongesti yang sangat buruk, sebab dengan putusnya aliran listrik yang bersumber dari pembangkit listrik milik PT. Petrokimia Gresik ke terminal maka otomatis semua kegiatan bongkar muat yang menggunakan listrik tidak akan beroperasi. Terganggunya pasokan listrik ini biasanya terjadi karena adanya pemeliharaan atau kerusakan komponen dari sistem pembangkit listrik milik PT. Petrokimia Gresik. Untuk itu pihak pengelola terminal akan segera melakukan pembongkaran dan pemuatan menggunakan alat *grab* dan *hopper*, karena keterbatasan jumlah alat yang dimiliki maka akan di bagi penggunaannya. Tidak banyak yang bisa dilakukan dengan putusnya pasokan listrik. Hanya bisa mengandalkan alat *grab* dan *hopper*, karena alat ini menggunakan *crane* dari kapal.

3. Kedatangan kapal yang bersamaan tidak sesuai dengan jadwal.

Semua pihak tentu berharap kedatangan kapal sesuai dengan apa yang sudah direncanakan sejak awal. Apabila terjadi kedatangan kapal yang bersamaan dan dengan

jenis muatan yang sama, tentu akan mengganggu ketersediaan tempat sandar dan tambat di dermaga, jika kondisi dermaga masih penuh. Bila dermaga masih bisa memungkinkan untuk tambatnya kapal – kapal yang datang bersamaan, maka pihak pengelola terminal akan segera mengusahakan kegiatan bongkar dengan penambahan *grab* dan *hopper* untuk setiap kapal. Tindakan ini dilakukan agar tidak terjadi antrian kapal yang disebabkan oleh kedatangan kapal yang bersamaan. Dengan jenis muatan yang sama, maka proses bongkarnya akan sedikit lama. Sebab, kondisi gudang tidak akan cukup bila menerima *cargo* dua kapal sekaligus dengan jenis *cargo* yang sama. Gudang juga harus melakukan penumpukan menggunakan alat *wheel loader*. Untuk itu pihak Lolapel mengharapkan semua pihak bekerja lebih cepat agar semua proses bongkar dan muat berjalan normal kembali.

4. Perubahan cuaca (hujan) yang tidak menentu.

Untuk masalah hujan dan perubahan cuaca yang tidak menentu, tidak banyak yang bisa dilakukan pihak Lolapel. Cuaca yang buruk merupakan faktor alam dan tidak bisa dihindari. Muatan yang akan di bongkar dan di muat adalah berjenis curah kering, yaitu bahan baku pupuk atau pupuk yang sudah jadi. Muatan ini tentu tidak tahan dengan air dan mudah rusak. Berbeda dengan kegiatan bongkar muat dengan muatan belerang, apabila cuaca masih memungkinkan atau hanya gerimis masih bisa dilakukan proses bongkar muatnya. Apabila muatannya bahan baku cair seperti Amoniak, Asam Sulfat, Asam

Fosfat, atau bahan cair lainnya tidak masalah melakukan bongkar muat karena menggunakan kapal tanker dan penyaluran muatan yang menggunakan pipa yang menuju ke tangki penampungan.

#### 5. Kondisi Gudang yang penuh.

Dengan kondisi gudang yang penuh, maka kapal – kapal yang akan melaksanakan bongkar harus menunggu. Tidak mungkin menyimpan bahan baku dan pupuk yang sudah jadi di ruangan terbuka, karena bahan baku dan pupuk mudah rusak jika terkena air. Dengan penyebab seperti ini juga tidak banyak yang bisa dilakukan pihak pengelola terminal selain harus menunggu gudang yang sudah siap ruangnya.

Dari penjelasan diatas dapat kita lihat penyebab dan bagaimana penanganan dari kongesti kapal. Pihak Lolapel sebagai pengelola terminal dalam menangani kedatangan dan keberangkatan kapal berharap tidak akan terjadi kongesti. Dengan perencanaan yang matang sejak awal, diharapkan proses bongkar muat akan berjalan lancar dan sesuai rencana. Jika sudah terjadi kongesti tidak banyak yang bisa dilakukan kecuali berkerja lebih ekstra dan lebih cepat. Dukungan dari berbagai pihak juga sangat membantu dalam percepatan proses.

### D. KESIMPULAN

1. Pengelolaan Pelabuhan (Lolapel) yang merupakan bagian dari struktur organisasi PT.Petrokimia Gresik. 1. PT. Petrokimia Gresik merupakan perusahaan yang tergabung dalam *holding company* PT. Pupuk Indonesia. PT.

Petrokimia Gresik memproduksi pupuk dan produk non pupuk. Perusahaan ini memiliki fasilitas terminal sendiri untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat kapal yang membawa bahan baku produksi dan kapal – kapal yang akan mendistribusikan produknya.

2. Untuk menghindari terjadinya kongesti di terminal, maka pihak Lolapel mempersiapkan kedatangan dan keberangkatan kapal dengan baik dan terencana, selalu berkoordinasi dengan pihak – pihak yang berkepentingan dengan kapal selama berada di terminal petrokimia gresik.
3. Pihak Lolapel harus segera memperbaiki peralatan bongkar dan muat yang rusak, agar kegiatan bongkar muat pada setiap kapal tidak terlambat dan tidak menimbulkan *demurrage*.
4. Menambah peralatan bongkar dan muat pada setiap kapal apabila pasokan listrik ke terminal terganggu. Peralatan bongkar dan muat yang ditambah adalah *grab* dan *hopper*.
5. Setelah selesai proses bongkar muat, pihak Lolapel akan membuat dokumen Berita Acara (BA) Rampung. Diantaranya adalah dokumen Realisasi Bongkar Muat, *Statement of Fact*, dan *Realisasi Laytime Used* yang kemudian diserahkan kepada departemen terkait yang kapalnya menggunakan fasilitas terminal petrokimia gresik.

## DAFTAR PUSTAKA

- Lasse, D.A. 2014. *Manajemen Kepelabuhanan*. Jakarta: Rajawali Pers
- Republik Indonesia. 2008. *Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*.
- Salim, Abbas. 1995. *Manajemen Pelayaran Niaga dan Pelabuhan*. Jakarta: Dunia Pustaka Jaya
- Sasono, Herman Budi. 2012. *Manajemen Pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor*. Yogyakarta: Penerbit Andi
- Widiyati, Elok dan Ridwan. 2014. *Kamus Kepelabuhan dan Pelayaran*. Yogyakarta: Leutikaprio