

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**SKRIPSI**

**ANALISIS PERBANDINGAN SEWA KAPAL MENGGUNAKAN  
POLA *TIME CHARTER* DAN *VOYAGE CHARTER*  
OLEH PT. MINAMAS PLANTATION**

**Oleh :**

**SILVIA EKA PERMATA PUTRI**

**NRP. 13.7696/K**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV  
JAKARTA  
2017**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**SKRIPSI**

**ANALISIS PERBANDINGAN SEWA KAPAL  
MENGUNAKAN POLA *TIME CHARTER* DAN  
*VOYAGE CHARTER* OLEH PT. MINAMAS  
PLANTATION**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan  
Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV**

**Oleh :**

**SILVIA EKA PERMATA PUTRI**

**Nrp. 13.7696 / K**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV**

**JAKARTA**

**2017**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**

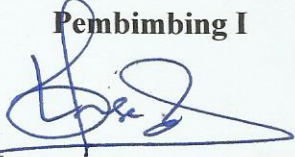


**TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI**

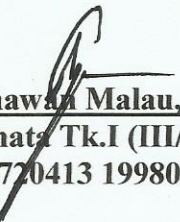
**Nama** : Silvia Eka Permata Putri  
**NRP** : 13.7696 /K  
**Program Pendidikan** : Diploma IV  
**Program Studi** : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan  
Kepelabuhanan  
**Judul** : Analisis Perbandingan Sewa Kapal Menggunakan  
Pola *Time Charter* dan *Voyage Charter* oleh  
PT. Minamas Plantation

Jakarta, Juli 2017

**Pembimbing I**


  
Larsen Barasa, SE, MMTr  
Penata Tk.I (III/d)  
NIP. 19720415 199803 1 002

**Pembimbing II**

  
April Gunawan Malau, SSi, MM  
Penata Tk.I (III/d)  
NIP. 19720413 199803 1 005

**Mengetahui**

**Ketua Jurusan KALK**

  
April Gunawan Malau, SSi, MM  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19720413 199803 1 005

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI**

**Nama** : Silvia Eka Permata Putri  
**NRP** : 13.7696 /K  
**Program Pendidikan** : Diploma IV  
**Program Studi** : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan  
Kepelabuhanan  
**Judul** : Analisis Perbandingan Sewa Kapal Menggunakan  
Pola *Time Charter* dan *Voyage Charter* oleh  
PT. Minamas Plantation

Penguji I

Drs. Bambang Sumali, MSc.  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 19601105 198503 1 001

Penguji II

Ferry Budi Cahyono, ST, MM.  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19810215 200212 1 001

Penguji III

Ir. T.J. Frans Kalangi, MT.  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 19560208 199003 1 003

Mengetahui  
Ketua Jurusan KALK

April Gunawan Malau, SSi, MM  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19720413 199803 1 005

## **KATA PENGANTAR**

Puji dan syukur penulis ucapkan atas kehadiran ALLAH SWT, yang telah memberikan Rahmat dan Kasih-Nya serta diiringi doa orang tua, keluarga, dan teman tersayang sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan program Diploma IV yang diselenggarakan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran, penulis membuat skripsi ini dengan judul :

### **“ANALISIS PERBANDINGAN SEWA KAPAL MENGGUNAKAN POLA *TIME CHARTER* DAN *VOYAGE CHARTER* OLEH PT. MINAMAS PLANTATION”**

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih terdapat beberapa kekurangan, baik ditinjau dari cara penyajian penulisan, penyajian materi, serta dalam penggunaan bahasa, mengingat akan keterbatasan kemampuan yang dimiliki oleh penulis.

Akan tetapi dalam penyusunan skripsi ini penulis mencoba merangkai skripsi ini dengan sebaik-baiknya didasarkan atas pengalaman yang diperoleh penulis selama menjalankan praktek kerja nyata di PT. Minamas Plantation dan dipandu oleh materi-materi yang diperoleh selama melaksanakan pendidikan dari beberapa buku referensi yang berhubungan dengan masalah yang dibahas dalam penulisan skripsi ini.

Untuk itu dengan segala kerendahan hati pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih dari lubuk hati teruntuk pihak-pihak yang telah membantu dan membimbing penulis dalam penyusunan skripsi ini, antara lain :

1. Capt. Sahattua P. Simatupang, MM., MH. , selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Bapak April Gunawan Malau, SSi, MM. selaku Ketua Jurusan KALK dan dosen pembimbing penulisan yang telah memberikan waktu untuk membimbing proses penulisan skripsi ini.
3. Bapak Larsen Barasa, SE, MMTr selaku Sekretaris Jurusan KALK dan dosen pembimbing materi yang telah memberikan waktu untuk membimbing materi skripsi ini.



4. Kepada seluruh staf pengajar dan staf pelaksana jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta yang telah memberikan ilmu dan bimbingannya selama penulis belajar di kampus STIP tercinta.
5. Kepada keluarga besar saya, Ibu Susianingsih dan Bapak Abdul Afie Mukafie yang selalu menjadi penyemangat dan inspirasi penulis. Terima kasih atas kasih sayang, doa, dukungan dan nasihat yang selalu menyertai penulis. Kepada nenek terhebat Hafiyah yang selalu mendoakan penulis. Serta adik-adik tercinta, Renaldy Rizky Syahputra dan Marcella Amalia Adinda yang senantiasa menjadi sosok adik yang selalu menjadi penghibur dan penyemangat dikala sedih.
6. Kepada Tante Lely dan Om Ratno yang sabar merawat dan menjaga saya selama berada di Jakarta. Serta adik-adik sepupu saya Rhasya Wahyusetya Pramudiaz, Athar Rigel Wahyusetya Narendra, dan Athallah Arqan Wahyusetya Saylendra yang selalu menjadi penghibur dan penyemangat dikala sedih.
7. Kepada seluruh manajer dan karyawan PT. Minamas Plantation, khususnya Pak Kristiadi Dedi, Pak Indra, Ibu Hesty, Senior Reza yang selalu sabar dalam membagi ilmunya kepada saya.
8. Kepada teman-teman angkatan 56 taruna/i seperjuangan disaat susah dan senang bersama selama di asrama maupun di luar asrama, dan kepada 33 taruni tersayang angkatan 56 terima kasih atas kenangan-kenangan yang tidak mungkin terlupakan baik senang maupun susah yang membuat penulis termotivasi menyelesaikan skripsi ini.
9. Kepada seluruh member DN 201 khususnya Intan Permata Sari yang bisa menjadi sosok kakak, roommate dan sahabat yang selalu menemani dikala senang dan susah. Serta kepada junior-junior Lela, Isra, Ayom, Iil, West, Siwi dan Kadek yang terkadang menjadi bahan iseng kami. Seluruh junior-junior angkatan 57, 58 dan 59 khususnya Stepiani, Igriva, Athiyah, Bunga, Kwano dan Dini yang selalu mendoakan dan mendukung penulis.
10. Kepada Intan, Muthia, Made dan Afifah yang sudah menjadi tempat penulis berkeluh kesah dikala senang dan sedih.
11. Kepada Senior Kartika, Senior Theresia, Senior Santa yang sudah membantu dan memberi semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.
12. Kepada seluruh teman-teman KALK terutama kelas KALK VIII A yang sangat saya cintai dan banggakan yang selalu berbagi saat susah dan senang.

13. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu – persatu terima kasih atas bantuannya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.

Akhirnya penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini jauh dari sempurna dan masih terdapat kekurangan-kekurangan, maka dengan segala kerendahan hati penulis mengharapkan tanggapan dan saran dari semua pihak yang sifatnya membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Semoga dengan selesainya skripsi ini dapat menambah wawasan dan ilmu yang berguna nantinya bagi penulis dan juga para pembaca di masa yang akan datang.

Jakarta, Juli 2017

Penulis,

**SILVIA EKA PERMATA PUTRI**  
**13.7696/K**

## DAFTAR ISI

	Halaman
SAMPUL DALAM .....	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI .....	ii
TANDA TANGAN PENGESAHAN .....	iii
KATA PENGANTAR .....	iv
DAFTAR ISI .....	vii
DAFTAR TABEL .....	ix
DAFTAR GAMBAR .....	x
DAFTAR LAMPIRAN .....	xi
 BAB I      PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang .....	1
B. Identifikasi Masalah .....	3
C. Batasan Masalah .....	3
D. Rumusan Masalah .....	4
E. Tujuan dan Manfaat .....	4
F. Sistematika Penulisan .....	5
 BAB II      LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka .....	7
B. Kerangka Pemikiran .....	21
 BAB III     METODOLOGI PENELITIAN	
A. Waktu dan Tempat Penelitian .....	22
B. Metodologi Pendekatan dan Teknik Pengumpulan Data .....	23
C. Subjek Penelitian .....	24
D. Teknis Analisis Data .....	24
 BAB IV     ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data .....	27
B. Analisis Data .....	38



	C. Alternatif Pemecahan Masalah .....	51
	D. Evaluasi Pemecahan Masalah .....	52
BAB V	PENUTUP	
	A. Kesimpulan .....	54
	B. Saran .....	55
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN		

## DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 4.1 Peta Lokasi Pabrik Kelapa Sawit PT. Minamas Plantation.....	27
Gambar 4.2 Dermaga CPO Minamas Plantation.....	31

## DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 4.1 Daftar Subsidiary Minamas Plantation di Indonesia.....	28
Tabel 4.2 Daftar Unit Perkebunan.....	32
Tabel 4.3 Daftar Pabrik Kelapa Sawit.....	32
Tabel 4.4 Fasilitas Dermaga Ekspor.....	33
Tabel 4.5 Fasilitas Dermaga Tongkang I .....	33
Tabel 4.6 Fasilitas Dermaga Tongkang II .....	34
Tabel 4.7 Daftar Kapal Sewa <i>Time Charter</i> PT Minamas Gemilang.....	35
Tabel 4.8 Daftar Nama Transportir.....	35
Tabel 4.9 Daftar Produksi CPO PT Minamas Gemilang.....	36
Tabel 4.10 Daftar Biaya Sewa Kapal <i>Time Charter</i> PT Minamas Gemilang.....	37
Tabel 4.11 Daftar Harga Tender.....	38
Tabel 4.12 Hasil Perhitungan Biaya <i>Voyage Charter</i> Kapasitas Rendah.....	44
Tabel 4.13 Hasil Perhitungan Biaya <i>Voyage Charter</i> Kapasitas Maksimal.....	46
Tabel 4.14 Perhitungan Biaya <i>Time Charter</i> dan <i>Voyage Charter</i> .....	47
Tabel 4.15 Perhitungan Efisiensi Waktu <i>Time Charter</i> dan <i>Voyage Charter</i> .....	49
Tabel 4.16 Perhitungan Efisiensi <i>Voyage</i> pada <i>Time Charter</i> dan <i>Voyage Charter</i> ..	50

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Struktur Organisasi PT Minamas Gemilang

Lampiran 2 *Ship Particular* Kapal Sewa *Time Charter*

Lampiran 3 Harga sewa *Time Charter*

Lampiran 4 *Charter Base Account*

Lampiran 5 Harga Tender Perusahaan Pelayaran

Lampiran 6 Produksi CPO

Lampiran 7 *Minamas Shipping*

Lampiran 8 *Shipping Monitoring*

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Pelabuhan industri di tanah air dari tahun ke tahun selalu meningkat seiring dengan pertumbuhan ekonomi masyarakat dunia yang menyebabkan tingkat kebutuhan masyarakat terus meningkat. Sebagai negara kepulauan yang luas, Indonesia merupakan salah satu negara penghasil kelapa sawit yang cukup tinggi di Asia. Hal ini disebabkan karena kelapa sawit merupakan tumbuhan yang hidup pada iklim tropis. Penanaman kelapa sawit di tanah Asia ternyata menghasilkan kualitas buah yang baik dan tumbuh dengan cepat. Secara ilmiah hal tersebut disebabkan oleh kualitas tanah Asia Tenggara yang baik, curah hujan dan cahaya matahari yang mencukupi. Hasil buah kelapa sawit yang ditanam di tanah Asia Tenggara ternyata dinilai pula lebih cocok untuk diolah menjadi minyak kelapa sawit guna memenuhi kebutuhan industri.

Kelapa sawit ternyata memiliki manfaat dan daya guna yang sangat tinggi. Setiap bagian dari kelapa sawit dapat diolah dan dimanfaatkan. Bagian-bagian yang dapat diolah tersebut diantaranya adalah daging buah kelapa sawit, inti kelapa sawit, cangkang, hingga limbahnya. Daging kelapa sawit kemudian dilakukan perebusan dan pemerasan hingga memberikan perubahan menjadi *Cruide Palm Oil* (Minyak Kelapa Sawit). Minyak kelapa sawit termasuk contoh dari muatan curah cair (*liquid bulk cargo*) yakni muatan curah yang berbentuk cairan yang diangkut dengan menggunakan kapal-kapal khusus. Salah satu perusahaan yang bergerak dalam penjualan minyak kelapa sawit yaitu PT. Minamas Plantation.

PT. Minamas Plantation merupakan anak perusahaan Malaysia yang berada di Indonesia yang terdiri dari tiga puluh lima subsidiary dan telah memiliki lahan seluas 288.057 ha yang tersebar di Sumatera, Kalimantan dan Sulawesi. Perusahaan ini memproduksi minyak kelapa sawit sekitar 800.000 ton/tahun. Dalam melakukan penjualan, perusahaan ini menggunakan sarana transportasi laut berupa kapal sebagai alat angkut untuk mengirimkan muatan tersebut kepada buyer. Kapal yang akan digunakan PT. Minamas Plantation merupakan transportasi yang disewa dengan menggunakan perjanjian *time charter* dan *voyage charter*.

*Voyage Charter* merupakan persetujuan sewa menyewa ruangan kapal antara pemilik kapal dan pencharter disertai dengan nahkoda dan anak buah kapal untuk satu kali atau lebih dari satu kali pelayaran. Pemilik atau pengusaha kapal harus melakukan pelayaran melalui trayek sebagaimana yang ditetapkan di dalam surat perjanjian *charter*. Meskipun ruangan kapal dipergunakan seluruhnya atau sebagian, pencharter wajib membayar sewa kapal sebagaimana yang sudah dijanjikan. Untuk melakukan *voyage charter* perusahaan melakukan tender dengan perusahaan – perusahaan pemilik kapal yang sudah bekerja sama dengan PT. Minamas Plantation. Tender dilakukan pada saat adanya kebutuhan akan ruang muatan kapal atau pada saat terjadinya peningkatan produksi minyak sawit sehingga diperlukan armada tambahan untuk mengangkut minyak kelapa sawit. Sedangkan *time charter* merupakan sewa menyewa ruang muatan kapal dalam jangka waktu tertentu, dalam *time charter* perusahaan membayar sejumlah uang sewa kepada pemilik kapal sesuai dengan perjanjian yang sudah di persetujui antara pemilik kapal dan pencharter. PT. Minamas Plantation memiliki 5 buah kapal tongkang berserta kapal tugboat yang di sewa berdasarkan waktu (*Time Charter*). Dalam *time charter*, pencharter wajib membayar sejumlah biaya – biaya seperti biaya bahan bakar kapal, biaya *disbursement* di pelabuhan – pelabuhan, biaya bongkar – muat, biaya air minum, biaya eksplotasi dan lain – lain menjadi tanggung jawab pencharter. Mengingat waktu perjalanan kapal juga merupakan faktor tingginya biaya yang ditanggung, maka semakin lama waktu perjalanan kapal semakin tinggi biaya operasional dan biaya sewa kapal yang ditanggung oleh PT. Minamas Plantation.

Transportasi yang efisien merupakan salah satu faktor yang menentukan pada keseimbangan untung – rugi dalam perdagangan. Sebagai pihak penyewa ruangan kapal, tentunya perusahaan perlu memperhatikan pemakaian kapasitas ruang muatan kapal dan pengoptimalan penggunaan kapal sewa. Mengingat produksi minyak kelapa sawit yang tidak menentu setiap bulanya menyebabkan kurang efisiennya penggunaan kapal sewa *time charter*. Hal ini dilihat dari kapasitas ruang muat yang ada tidak digunakan secara maksimal, sehingga terjadi tingginya *idle capacity* dalam pengiriman *cruide palm oil*. Oleh karenanya perusahaan harus membuat suatu rencana yang matang dalam memilih jenis sewa kapal yang disesuaikan dengan hasil produksi minyak sawit. Namun hingga saat ini belum memadainya perencanaan atas kebutuhan alat angkut. Hal ini dilakukan karena biaya operasional dan biaya sewa kapal yang ditanggung perusahaan sangat tinggi. Dan diharapkan perusahaan dapat meminimalisir biaya tersebut.

Berdasarkan uraian dari latar belakang diatas maka penulis mencoba untuk mengangkat permasalahan tersebut dalam skripsi yang berjudul:

**“ANALISIS PERBANDINGAN SEWA KAPAL MENGGUNAKAN  
POLA *TIME CHARTER* DAN *VOYAGE CHARTER*  
OLEH PT. MINAMAS PLANTATION”**

**B. IDENTIFIKASI MASALAH**

1. Kurang efisiennya penggunaan kapal sewa *time charter*
2. Tingginya biaya operasional dan biaya sewa kapal yang dibayar oleh PT. Minamas Plantation
3. Belum memadainya perencanaan kebutuhan kapal sewa
4. Tingginya *idle capacity* dalam pengiriman *cruide palm oil*



### **C. PEMBATASAN MASALAH**

Dalam melakukan pembahasan skripsi ini penulis memberikan pembatasan masalah yang akan dibahas yaitu:

1. Kurang efisiennya penggunaan kapal sewa *time charter*
2. Tingginya biaya operasional dan biaya sewa kapal yang dibayar oleh PT. Minamas Plantation

### **D. PERUMUSAN MASALAH**

Sewa – menyewa ruang muatan kapal perlu untuk memenuhi kebutuhan alat angkut dalam memenuhi pengiriman *crude palm oil*, maka penulis mencoba merumuskan masalah pokok yang akan dibahas dalam skripsi :

1. Apakah ada hubungan efisiensi penggunaan kapal sewa terhadap biaya sewa dan operasional yang ditanggung oleh PT. Minamas Plantation?
2. Seberapa besar pengaruh efisiensi penggunaan kapal sewa terhadap biaya sewa dan operasional yang ditanggung oleh PT. Minamas Plantation?

### **E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

#### **1. Tujuan penelitian**

Adapun tujuan penelitian dari penulisan skripsi ini adalah :

- a. Untuk mengetahui hubungan efisiensi penggunaan kapal sewa terhadap biaya sewa dan operasional yang ditanggung oleh PT. Minamas Plantation.
- b. Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh efisiensi penggunaan kapal sewa terhadap biaya sewa dan operasional yang ditanggung oleh PT. Minamas Plantation.

## **2. Manfaat penelitian**

### **a. Secara Teoritis:**

Memberikan informasi bagi setiap pembaca khususnya orang perusahaan, badan, lembaga maupun instansi pemerintah yang terkait di bidang pencharteran kapal dan kepemilikan muatan *cruide palm oil*. Dan diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan pengambilan keputusan dalam meningkatkan kinerja pada setiap bagian di perusahaan serta mampu memberikan kontribusi data maupun informasi faktual dalam menerapkan dan mengembangkan ilmu pengetahuan secara umum.

### **b. Bagi Praktis :**

Sebagai bahan atau acuan untuk dapat memahami dan menerapkan ilmu pengetahuan mengenai kepemilikan muatan *cruide palm oil* dan pencharteran kapal.

### **c. Bagi institusi STIP (Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran)**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan tambahan wawasan ilmu pengetahuan bagi para taruna dan taruni serta dapat melengkapi perbendaharaan buku perpustakaan untuk dapat digunakan sebagai buku bacaan, referensi untuk penelitian selanjutnya.

## **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

Untuk mempermudah pembahasan dan dapat memahami isi materi yang akan dibahas penulis mencoba membuat sistematika penulisan yang akan disajikan yaitu dalam bab yang satu dengan bab yang lainnya saling terkait atau saling berhubungan. Sesuai dengan isi materi pokok pembahasan yang akan dibahas. Adapun tindakan dari bab sebagai berikut:

### **BAB I PENDAHULUAN**

Bab pendahuluan menguraikan mengenai latar belakang masalah, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian serta sistematika penulisan.

## **BAB II LANDASAN TEORI**

Dalam bab ini dikemukakan tentang tinjauan pustaka yang memuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan, pengertian dari hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan dan kerangka pemikiran yang menjelaskan secara teoritis mengenai pertautan antara variabel yang diteliti serta hipotesis dalam mengemukakan jawaban sementara atau kesimpulan sementara yang diperoleh oleh penulis mengenai pokok permasalahan yang diteliti.

## **BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

Mengenai metode penelitian penulis menguraikan cara pengumpulan data dari objek yang diteliti, meliputi : waktu dan tempat penelitian, berapa lama penelitian dilakukan, metode pendekatan dan teknik pengumpulan data yang mengungkapkan cara apa saja yang dilakukan untuk mengumpulkan data, subjek penelitian yang merupakan informasi tentang subjek yang menjadi fokus penelitian, serta teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian.

## **BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

Bab ini, penulis memaparkan deskripsi data yaitu mengenai hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan yang dipilih oleh penulis, menganalisis data yang ada kaitannya dengan permasalahan yang akan dilakukan pembahasan lebih lanjut sehingga dapat ditemukan penyebab timbulnya permasalahan. Selain itu penulis juga mengemukakan alternatif pemecahan masalah serta melakukan evaluasi terhadap pemecahan masalah tersebut dan mendapatkan hasil yang optimal.

## **BAB V PENUTUP**

Dalam bab penutup ini berisi kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan masalah penelitian. Dan juga berisi saran yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sehubungan dengan masalah penelitian yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. TINJAUAN PUSTAKA**

Di dalam bab ini, penulis membuat beberapa pengertian yang diambil dari beberapa buku-buku referensi, surat-surat keputusan dan juga pendapat-pendapat ahli yang relevan dengan masalah yang diteliti untuk memudahkan dalam memahami pengertian-pengertian yang penulis gunakan dalam skripsi.

##### **1. Sewa menyewa kapal**

Radiks Purba (1981 : 1) berpendapat bahwa *charter* kapal ialah sewa menyewa ruangan kapal atas dasar *charter* atau lebih dikenal dengan istilah perjanjian *charter* (*Charter – Party = C/P*), terjadi karena adanya kesepakatan antara kedua belah pihak yang berkepentingan yaitu pihak pemilik kapal atau pengusaha kapal yang menyewakan ruangan kapal untuk pengangkutan yang sah dan pihak yang menyewa ruangan kapal untuk pengangkutan barang – barangnya atau untuk tujuan lain yang sah.

Menurut buku “Charter Kapal” karangan Radiks Purba (1981 : 1) tersebut menjelaskan bahwa pihak – pihak yang terkait dalam sewa menyewa kapal yaitu yang menjadi pihak pertama adalah pemilik kapal atau pengusaha kapal yang menyewakan ruangan kapal (*shipowner*) atau wakil – wakilnya (*chartering brokers*). Sedangkan yang menjadi pihak kedua adalah para pengusaha atau perusahaan Negara atau pemerintah yang membutuhkan ruangan kapal (*charterters*) atau wakil – wakilnya (*chartering agents*)

##### **a. *Time Charter* (Sewa Kapal berdasarkan Waktu)**

Dalam buku “Manajemen Bisnis, Transportasi Laut, Charter, dan Klaim” karangan D. A. Lasse (2015 : 330) *charter* menurut waktu adalah



persetujuan dimana pihak pemilik kapal mengikatkan diri untuk menyediakan kapal tertentu kepada pihak penyewa yang kemudian akan menjadi operator kapal itu untuk memenuhi kepentingannya dalam pengangkutan di perairan. Sewa *charter* dihitung menurut lamanya waktu (misalnya 3, atau 6, atau 12 bulan). Sedangkan menurut F. D. C. Sudjarmiko (2012 : 166) persetujuan *time charter* merupakan persetujuan penyewaan kapal untuk jangka waktu tertentu, dimana kapal yang disewakan diserahkan kepada penyewaan kapal (*charterer*) dalam keadaan siap berlayar, untuk digunakan selama jangka waktu persewaan. Dalam KUHD 453 (paragraph 2) juga dijelaskan bahwa *charter* menurut waktu adalah persetujuan dengan mana pihak yang satu (si yang mencarterkan) mengikatkan diri untuk selama waktu tertentu, menyediakan sebuah kapal tertentu, kepada pihak lawannya (si pencarter), dengan maksud untuk memakai kapal tersebut dalam pelayaran di lautan guna keperluan pihak yang terakhir ini, dengan pembayaran suatu harga yang di hitung menurut waktu.

Dalam buku :”Charter Kapal” karangan Radiks Purba (1981 : 57) menjelaskan tugas dan kewajiban serta beban pemilik kapal selama masa berlakunya perjanjian *charter* berdasarkan waktu (*time charter*) adalah sebagai berikut :

- 1) Memikul biaya perbekalan, gaji nahkoda dan anak buah kapal serta uang lembur anak buah kapal mengenai pekerjaan nautis - teknis.
- 2) Menyediakan atau memikul biaya peralatan kamar mesin dan sek (*equipment*) serta biaya untuk minyak pelumas.
- 3) Memikul biaya air minum (air tawar) untuk nahkoda dan anak buah kapal, kecuali kalau dijanjikan bahwa pencarter yang memikulnya.
- 4) Memikul premi asuransi kapal dengan inventarisnya, sedangkan penghapusan atas kapal juga menjadi bebabnya.
- 5) Tugas penting, selalu memelihara kapal sebaik – baiknya sehingga terjamin layak lautnya (*sea worthiness*). Sebelum perjanjian *charter* ditutup, demikian juga selama *charter* berjalan layak laut kapal harus selalu dipertahankan.

Dalam buku tersebut juga menjelaskan tugas dan kewajiban serta beban pencarter selama masa berlakunya perjanjian *charter* berdasarkan waktu (*time charter*) adalah sebagai berikut :

- 1) Memikul biaya air ketel (jika kapal uap) dan bahan – bahan bakar.
- 2) Memikul sewa pelabuhan, uang pandu, biaya kapal tunda, biaya untuk dokter pelabuhan, uang makan karyawan di pelabuhan dalam menunaikan tugas untuk kepentingan kapal.
- 3) Memikul biaya bongkar – muat barang – barang (di darat, di atas, dan di dalam kapal), biaya *tally* dan biaya yang berhubungan dengan bongkar – muat.
- 4) Memikul biaya survey palka – palka kapal, biaya perbaikan kerusakan – kerusakan tambahan yang tidak tercatat di dalam *certificate of delivery* (C/D), komisi, bea terusan (Suez/Panama) jika kapal berlayar melalui terusan tersebut.
- 5) Memikul semua biaya/uang lembur orang – orang yang bekerja untuk menyelamatkan barang – baran.
- 6) Membayar sewa tepat pada waktunya.

Mengutip dalam buku “Shipping” karangan Capt. R. P. Suyono (2006 : 151) dalam *time charter*, pembagian biaya adalah sebagai berikut :

- 1) Pemilik kapal (*owner*)
  - a) Depresiasi
  - b) Asuransi
  - c) Survey
  - d) *Overhead*
  - e) Gaji nahkoda/ABK
  - f) Beberapa klaim muatan
  - g) *Brokerage*
- 2) Penyewa Kapal (*charterer*)
  - a) Uang Sewa
  - b) *Bunker*



- c) Uang pelabuhan
- d) *Stevedoring*
- e) *Ballast*
- f) Beberapa klaim muatan
- g) Air

b. *Voyage Charter* (Sewa Kapal berdasarkan Perjalanan)

Dalam buku “Manajemen Bisnis, Transportasi Laut, Charter, dan Klaim” karangan Dr. D. A. Lasse, S.H., M. (2015 : 342) *voyage charter* atau *charter* menurut perjalanan adalah perjanjian dimana pihak pertama mengikatkan dirinya untuk menyediakan seluruh atau sebagian ruang kapal yang ditunjuk kepada pihak kedua sebagai pengirim/pemilik muatan untuk mengangkut barang muatan melalui laut dengan satu atau beberapa perjalanan pada rute tertentu dengan syarat pembayaran sewa (*freight*) ditentukan per/setiap perjalanan. Sedangkan menurut Radiks Purba (1981 : 7) *voyage charter* merupakan suatu persetujuan sewa – menyewa ruangan kapal antara pemilik kapal atau pengusaha kapal dan pencarter disertai dengan nahkoda dan anak buah kapal untuk satu kali atau lebih satu kali pelayaran.

Dalam buku “Charter Kapal” karangan Radiks Purba (1981 : 125) menjelaskan mengenai beberapa tanggung jawab yang di lakukan baik dari pemilik kapal dan juga pencarter kapal. Tanggung jawab pemilik kapal hampir tidak berbeda pertanggung jawabanya sebagai pengangkut. Kalaupun ada perbedaanya, perbedaan itu adalah sebagaimana yan diatur dalam surat perjanjian *charter* sesuai dengan yang diperlukan dalam hubunganya dengan jenis barang yang diangkut serta keadaan pelabuhan pemuatan dan pembongkaran.

## 2. Biaya, Tarif dan Pembentukan Harga

Dalam buku “Manajemen Transportasi” karangan Drs. H.A. Abbas Salim, S.E., M.A ( 2008 : 43) dijelaskan mengenai hal berikut :

a. Konsep Biaya

Biaya adalah factor yang menentukan dalam transportasi untuk penetapan tarif, alat control agar dalam pengoperasian mencapai tingkat efektivitas dan efisien. Biaya adalah sebagai dasar penentuan tarif jasa angkutan/ transportasi. Tingkat tarif didasarkan pada biaya pelayanan terdiri dari:

- 1) Biaya langsung
- 2) Biaya tidak langsung

Oleh karena itu, biaya pelayanan (*cost of service*) sebagai basis/dasar dan fundamental untuk struktur pentarifan.

b. Biaya modal dan biaya operasional

- 1) Biaya modal (*capital cost*) adalah biaya, yang digunakan untuk investasi inisial (*initial investment*) serta peralatan lainnya termasuk di dalamnya bunga uang (*interest rate*).
- 2) Biaya operasional (*operational cost*) adalah biaya yang dikeluarkan untuk pengelolaan transportasi. Termasuk dalam kelompok biaya operasional ialah :
  - a) Biaya pemeliharaan jalan raya, bantalan kereta api, alur pelayaran, pelabuhan, dermaga, penahan gelombang, dam, menara, rambu & jalan, udara, dan laut.
  - b) Biaya pemeliharaan kendaraan, bis, truk, lokomotif, gerbong, pesawat udara, kapal – kapal penyeberangan (*ferry boat*), dan kapal – kapal barang/kapal – kapal penumpang.
  - c) Biaya transportasi yaitu biaya bahan bakar, oil, tenaga penggerak (genset) upah/gaji, kerja *crew*/awak kapal & pesawat serta biaya terminal (stasiun pelabuhan udara, pelabuhan laut, dan terminal bis).
  - d) Biaya – biaya *traffic* terdiri dari biaya advertensi, promosi, penerbitan buku tarif, administrasi dan sebagainya.
  - e) Biaya umum dan lain – lain biaya. Termasuk biaya umum antara lain, biaya kantor, gaji/biaya RT, biaya humas, biaya akutansi lainnya.

c. Biaya tetap dan biaya variabel

Biaya tetap ialah biaya yang dikeluarkan tetap setiap bulannya, sedangkan biaya variabel ialah biaya yang besarnya berubah tergantung pada pengoperasian alat – alat pengangkutan.

d. Biaya kendaraan

Ialah jumlah biaya yang diperlukan untuk pengadaan bahan bakar, oli, ban kendaraan, suku cadang antar perbaikan (reparasi). Biaya ini disebut *automobile cost*.

e. Biaya Gabungan (*Joint Cost*)

Dalam pengoperasian alat – alat transportasi kita temui joint cost atau dinamakan pula common cost contoh biaya angkutan barang (*cargo*) dan biaya penumpang yang menghasilkan biaya gabungan (*joint cost*).

f. *Direct Cost*/Biaya Langsung dan Biaya Tidak Langsung (*Indirect Cost*).

- 1) Biaya langsung ialah jumlah biaya yang diperhitungkan dalam produksi jasa – jasa angkutan misal untuk penerbangan biaya langsung terdiri dari bahan bakar, gaji awak pesawat, biaya pendaratan.
- 2) Biaya tidak langsung bagi penerbangan terdiri dari biaya harga, peralatan reparasi, *workshop*, akutansi dan biaya umum/kantor

g. Jenis tarif angkutan

Tarif angkutan adalah suatu daftar yang memuat harga – harga untuk para pemakai jasa angkutan yang disusun secara teratur. Pembebanan dalam harga dihitung menurut kemampuan transportasi (*what the traffic willbear*). Jenis tarif yang berlaku dapat dikelompokkan sebagai berikut:

1) Tarif Menurut Trayek

Tarif menurut trayek angkutan berdasar atas pemanfaatan operasional dari moda transport yang dioperasikan dengan memperhitungkan jarak yang dioperasikan dengan memperhitungkan jarak yang dijalani oleh moda transportasi tersebut (km/miles).

2) Tarif Lokal

Tarif lokal adalah tarif yang berlaku dalam satu daerah tertentu misal tarif bis yang berlaku khusus di DKI.

3) Tarif Diferensial

Tarif diferensial ialah tarif angkutan dimana terdapat perbedaan tinggi tarif menurut jarak, berat muatan, kecepatan atau sifat khusus dari muatan yang di angkut.

4) Tarif Peti Kemas (*Container*)

Tarif peti kemas adalah tarif yang diberlakukan untuk membawa kotak/*box* di atas truk berdasar ukuran *box*/kotak yang diangkut (*20 feet* atau *40 feet*) dari asal pengiriman ke tempat tujuan barang (A/T). Tarif peti kemas dikenal dengan sebutan *Container on Flat Car (COFC)*.

h. Kapasitas Angkutan

Kapasitas angkutan ialah kemampuan suatu alat angkutan untuk memindahkan muatan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dalam waktu tertentu. Unsur – unsur kapasitas angkutan terdiri dari berat muatan, jarak yang ditempuh dan waktu yang dibutuhkan untuk angkutan tersebut. Dapat disimpulkan bahwa kapasitas angkutan terdiri dari:

- 1) Sifat barang yang diangkut
- 2) Jenis alat angkut
- 3) Jarak yang ditempuh
- 4) Kecepatan rata – rata

i. Tarif Angkut

Dalam buku “Manajemen Transportasi” karangan Drs. H.A. Abbas Salim, S.E., M.A (2008 :70) menjelaskan mengenai tarif angkutan :

- 1) Dalam buku tarif dicantumkan tingkat tarif yang berlaku untuk tiap jenis atau golongan barang dari berbagai tempat asal ke tempat tujuan serta biaya – biaya lain yang dikenakan dalam pengiriman tersebut.
- 2) Harga jasa angkutan yang ditetapkan melalui sewa hanya berlaku bagi pihak yang terikat dengan perjanjian. Perjanjian sewa dapat mengikuti :
  - a) Waktu pemakaian alat angkutan (*time charter*)

- b) Perjalanan yang dilakukan (*voyage charter*), dalam perjanjian diatur harga jasa angkutan dan hak serta tanggung jawab perusahaan angkutan dan pemakai jasa angkutan.
- c) Harga sewa (*charter*) dimana merupakan hasil negosiasi antara pemakai dan penyedia jasa angkutan, walaupun harga tersebut dipengaruhi oleh tingkat tarif yang berlaku. Jika terjadi gejala penurunan tarif, akibat tersedianya jasa angkutan yang lebih besar dari permintaanya, yang cepat turun adalah harga sewa. Demikian pula jika terjadi kekurangan perawatan jasa angkutan, harga sewa meningkat daripada kenaikan tarif angkutan.
- d) Sering dikatakan harga *voyage charter*, adalah *charter* yang berlaku untuk jangka pendek dan *time charter* merupakan *charter* untuk jangka waktu lebih lama. Harga *time charter* menggambarkan arah perkembangan harga *voyage charter* di masa depan.
- e) Bila ada kenaikan permintaan jasa angkutan melebihi kapasitas angkutan, pemakai jasa mengarah kepada *time charter*. Sebaliknya jika kapasitas angkutan akan melebihi permintaan, kecenderungan mengarah kepada *voyage charter*. Ini berarti keadaan ekonomi membaik *time charter* lebih banyak dipilih. Sebaliknya dalam keadaan ekonomi yang menurun, *voyage charter* lebih banyak digunakan.

#### j. Jenis Tarif Angkutan Laut

##### 1) Angkutan Laut ditentukan atas beberapa tarif yaitu :

###### a) *Advance Freight*

Tarif yang di bayarkan mendahului pengiriman barang

###### b) *Lump Sum Freight*

Tarif yang dibayarkan untuk seluruh atau sebagian ruang kapal yang sesungguhnya dipakai, yang dinyatakan dalam volume barang

###### c) *Dead Freight*

Ganti rugi atas kurangnya jumlah barang yang dikirimkan, dari yang tercantum dalam kontrak.

d) *Back Freight*

Terjadi kalau barang yang diangkut tidak jadi diturunkan di pelabuhan tujuan, sehingga muatan tersebut terpaksa diangkat kembali ke pelabuhan asal.

e) *Pro – rata freight*

Terjadi kalau disebabkan sesuatu hal muatan tidak dapat diangkut ke tempat tujuan, sehingga harus diturunkan di salah satu tempat di antara pelabuhan asal dan pelabuhan tujuan

2) Tarif angkutan laut berlaku untuk pengiriman barang di Indonesia, meliputi tarif yang terdiri:

- a) Tarif Uang Tambang yang dibayar oleh pemilik barang kepada perusahaan pelayaran atas jasa yang diberikan untuk melakukan pengangkutan barang melalui laut.
- b) Tarif OPP/OPT (Ongkos Pelabuhan Pemuatan/Ongkos Pelabuhan Tujuan) yang merupakan balas jasa untuk pekerjaan *board stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery (inslag/uitslag)* di pelabuhan pemuatan dan pelabuhan tujuan.
- c) Tarif Pemakaian Fasilitas Pelabuhan, terdiri dari sewa gudang dan sewa tempat penumpukan dan fasilitas pelabuhan.
- d) Tarif Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL), meliputi balas jasa atas pekerjaan *inklaring* dan *uitklaring*. Tarif EMKL ini dihitung berdasarkan berat/ton barang, dimana pengurusan dokumennya dilakukan oleh perusahaan EMKL.

k. Dalam buku “Shipping” karangan Capt. R. P. Suyono (2006 : 146) menjelaskan biaya keseluruhan dalam menjalankan pelayaran terdiri dari:

1) *Fixed Cost*

- a) Biaya untuk perwira dan ABK
- b) Asuransi
- c) Reparasi dan perawatan (*maintenance*)
- d) Perbekalan (*stores*) dan perlengkapan
- e) Biaya administrasi

- f) Bunga dan depresiasi
- 2) Biaya Variabel
  - a) Beban bahan bakar/minyak/air
  - b) Beban muat/bongkar barang
  - c) Beban pelabuhan

## 1. Sistem Tarif

Dalam sistem tarif, dikenal beberapa jenis tarif, yakni:

### 1) *Based Rate*

Adalah tarif yang berlaku antara pelabuhan utama (base port) yang disinggahi secara langsung.

### 2) *Class Rate*

Adalah tarif yang dikenakan pada barang yang mempunyai sifat dan jenis yang sama dan dikelompokkan dalam satu kelas

### 3) *Commodity Rate*

Adalah tarif yang dikenakan untuk setiap jenis atau komoditas barang mempunyai tarif sendiri.

### 4) *Valuation Scale*

*Valuation scale* digunakan untuk menghitung *freight* yang didasarkan atas harga barang per ton/M<sup>3</sup>. Kenaikan harga barang akan mengakibatkan kenaikan *freight*.

### 5) *Lump Sum Freight*

Adalah *freight* yang dihitung berdasarkan atas unit atau sejumlah unit tertentu.

### 6) *Ad Valorem*

Adalah *freight* dihitung berdasarkan presentase tertentu atas harga barang, yang berkisar antara 2 atau 3 persen.

### 7) *Minimum Freight*

Adalah *freight* minimum yang harus dibayar per B/L oleh pemilik barang dan jumlahnya bukan berdasarkan ton/M<sup>3</sup> barang.

### 8) *Additional Freight (Surcharge)*

*Additional freight* dikenakan pada barang yang mempunyai volume dan berat melebihi normal, yang memerlukan peralatan dan penanganan khusus dalam memuat/membongkarnya. Untuk dapat menutupi biaya



tambahan, maka *freight* untuk barang itu dikenakan bea tambahan (*surcharge*) berupa :

a) *Heavy Lift Surcharge*

Untuk barang yang mempunyai berat di atas 5 ton secara bertingkat dikenakan tambahan *freight heavy – lift surcharge*.

b) *Longlength Surcharge*

Untuk barang yang panjangnya melebihi 8 meter, secara bertingkat dikenakan tambahan *freightlonglength surcharge*.

c) *Bulky Surcharge*

Untuk barang yang melebihi 9 M<sup>3</sup> (*over dimension/out of gauge*), secara bertingkat dikenakan *bulky surcharge*.

d) *Occasional Surcharge*

Untuk kondisi dan kejadian tertentu yang menyebabkan meningkatnya biaya operasional, dikenakan bea tambahan berupa :

(1) *Bunker Adjustment Factor* (BAF)

Dengan adanya kenaikan harga *bunker* pada waktu perang Israel – Mesir, perusahaan pelayaran membebankan tambahan *freight* kepada pemilik barang berupa BAF atau FAF (*fuel adjustment factor*) sebagai usaha untuk menutup kenaikan biaya *bunker*.

(2) *Currency Adjustment Factor* (CAF)

Adanya gejolak mata uang di Negara tertentu, telah menimbulkan kerugian pada perusahaan pelayaran karena pengeluaran (*disbursement*) kapal di pelabuhan menjadi lebih tinggi. Untuk menutupi kenaikan biaya tersebut perusahaan pelayaran membebankan CAF kepada pemilik barang.

(3) *War Risk*

Apabila kapal harus menyinggahi suatu pelabuhan dari Negara sedang berperang, premi asuransi dan biaya ABK akan mengalami kenaikan. Untuk menutupi kenaikan biaya tersebut, perusahaan pelayaran membebankan biaya *war risk additional surcharge* kepada pemilik barang.

(4) *Port Congestion*

Apabila suatu pelabuhan mengalami kongesti, maka *laydays* akan bertambah sehingga biaya operasional meningkat. Untuk

menutupi kenaikan biaya itu, perusahaan pelayaran membebankan kepada pemilik barang berupa *congestion surcharge*.

### 3. Kapal

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut (sungai dan sebagainya). Sedangkan dalam buku “Manajemen Bisnis, Transportasi Laut, Charter, dan Klaim” karangan Dr. D.A. Lasse, S.H., M.M (2015 : 76) kapal adalah moda transportasi dengan daya angkut teramat besar dibandingkan moda angkutan darat dan udara. Kapasitas angkut yang demikian besar memungkinkan kapal menjadi bagian dari system transportasi kombinasi (*combined transport*) yakni system transportasi *Multimodal* dan *Intermodal* dalam arti bahwa kapal tidak terbatas hanya mengangkut muatan statis, melainkan kapal dapat pula mengangkut kendaraan angkut bermuatan, yaitu muatan bergerak sendiri karena berada di atas roda (Ro – Ro). Pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menjelaskan bahwa “kapal” adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

### 4. Pengertian Muatan

Muatan kapal (*cargo*) merupakan objek dari pengangkutan dalam sistem transportasi laut, dengan mengangkut muatan sebuah perusahaan pelayaran niaga dapat memperoleh pendapatan dalam bentuk uang tambang (*freight*) yang sangat menentukan dalam kelangsungan hidup perusahaan dan membiayai kegiatan dipelabuhan. Sudjatmiko (1995:64) berpendapat: ” Muatan kapal adalah; segala macam barang dan barang dagangan (*goods and merchandise*) yang diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dengan kapal, guna diserahkan kepada orang/barang dipelabuhan atau pelabuhan tujuan”. Sedangkan menurut Arwinas (2001:9) muatan kapal laut dikelompokkan atau dibedakan

menurut beberapa pengelompokan sesuai dengan jenis pengapalan, jenis kemasan, dan sifat muatan.

## 5. Cruide Palm Oil (Minyak Kelapa Sawit)

Dalam buku Manajemen Agrobisnis Kelapa Sawit (2005:484) bahwa bagian yang diolah dari kelapa sawit adalah buah. Bagian daging buah menghasilkan minyak kelapa sawit mentah (*Cruide Palm Oil*) yang diolah menjadi bahan baku berbagai jenis industri. Minyak kelapa sawit digunakan baik untuk konsumsi makanan maupun non makanan. Minyak sawit juga digunakan secara luas sebagai bahan baku produksi *biodiesel*. Sebagian besar produksi CPO Indonesia diolah dalam bentuk produk antara, seperti *stearin* dan *olein* dan sebagian kecil diolah menjadi produk oleochemical dengan nilai tambah yang cukup tinggi. Klasifikasi dari *cruide palm oil* yaitu berupa minyak yang agak kental berwarna kuning hingga kemerah-merahan. CPO mengandung asam lemak bebas (EFA) 5% dan mengandung banyak *Carotene* atau pro vitamin E (800-900 ppm). Titik lunak berkisar antara 33-34 °C.

Sedangkan [www.indonesia-investments.com](http://www.indonesia-investments.com) berpendapat bahwa minyak sawit adalah salah satu minyak yang paling banyak dikonsumsi dan diproduksi di dunia. Minyak yang murah, mudah diproduksi dan sangat stabil ini digunakan untuk berbagai variasi makanan, kosmetik, produk kebersihan, dan juga bisa digunakan sebagai sumber biofuel atau biodiesel. Kebanyakan minyak sawit diproduksi di Asia, Afrika dan Amerika Selatan karena pohon kelapa sawit membutuhkan suhu hangat, sinar matahari, dan curah hujan tinggi untuk memaksimalkan produksinya. Efek samping yang negatif dari produksi minyak sawit - selain dampaknya kepada kesehatan manusia karena mengandung kadar lemak yang tinggi - adalah fakta bahwa bisnis minyak sawit menjadi sebab kunci dari penggundulan hutan di negara-negara seperti Indonesia dan Malaysia. Indonesia adalah penghasil gas emisi rumah kaca terbesar setelah Republik Rakyat Tiongkok (RRT) dan Amerika Serikat (AS).

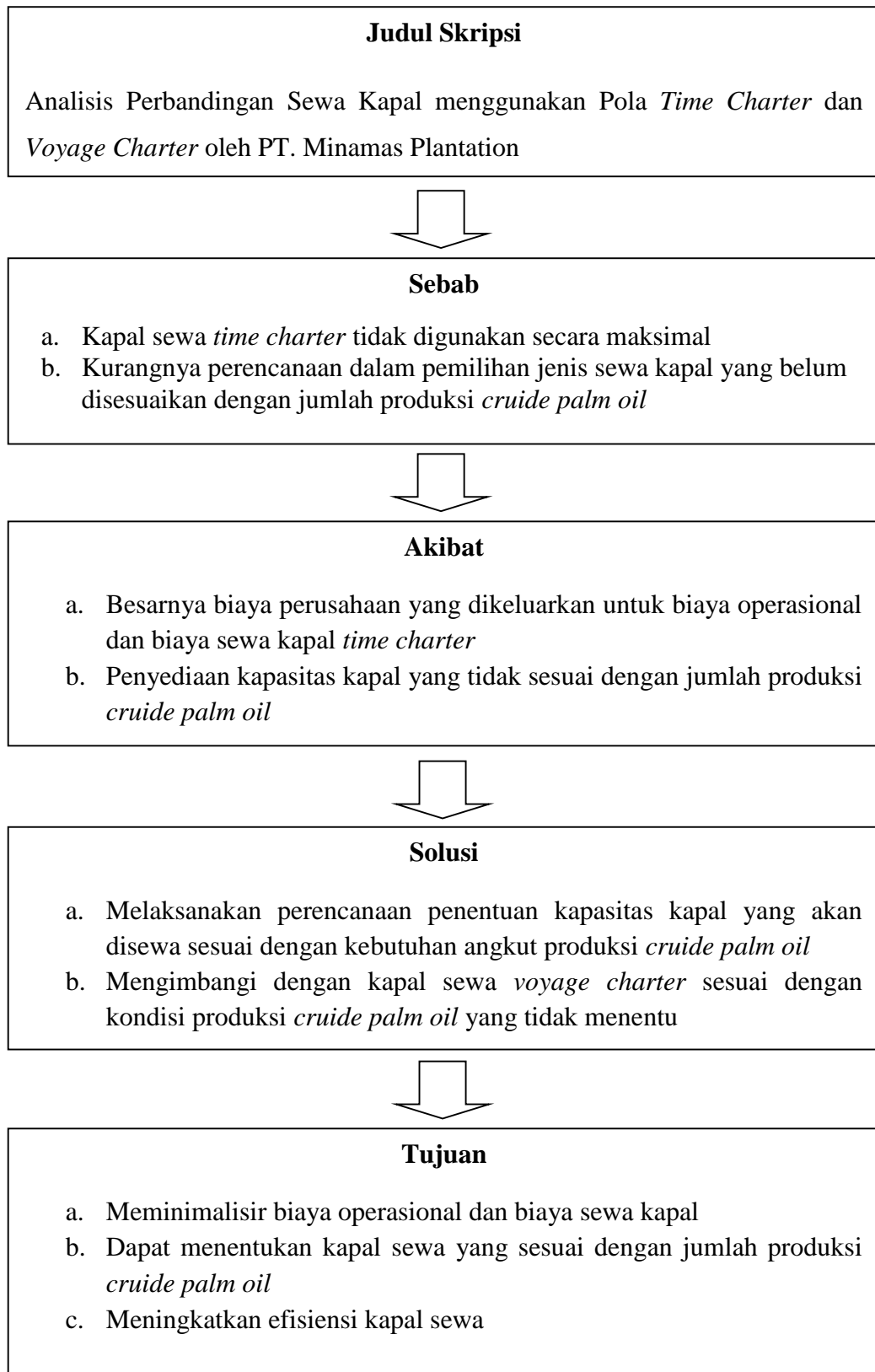
## **B. KERANGKA PEMIKIRAN**

### **1. Pola Pikir**

Dalam rangka meminimalisir biaya operasional dan biaya sewa kapal, diperlukan pengoptimalan dalam penggunaan sewa kapal *time charter*. Kapasitas ruang muat yang dimiliki harus sesuai dengan banyaknya muatan minyak kelapa sawit yang hendak di angkut. Dalam pengoptimalannya dibutuhkan perencanaan pemuatan agar sewa kapal berjalan lebih efisien, mengingat pemilihan jenis *charter* dan banyaknya kapal yang disewa harus disesuaikan dengan kebutuhan angkut produksi minyak kelapa sawit. Oleh karena itu perlu adanya perencanaan pemuatan minyak kelapa sawit sehingga kapal yang disewa baik dalam bentuk *time charter* maupun *voyage charter* dapat digunakan secara optimal sesuai dengan kondisi produksi minyak kelapa sawit dan perusahaan dapat meminimalisir biaya operasional dan biaya sewa kapal.

Maka berdasarkan uraian di atas penulis menerangkan dalam bentuk kerangka pikiran sebagai berikut:

**Bagan 2.1**  
**Bagan Kerangka Pemikiran**



## **BAB III**

### **METODOLOGI PENELITIAN**

#### **A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN**

##### **1. Waktu Penelitian**

Penelitian ini dilaksanakan pada saat penulis melakukan Praktek Darat (PRADA) terhitung mulai tanggal 25 Juni 2014 sampai dengan 25 Mei 2015.

##### **2. Tempat Penelitian**

Penulis mengambil tempat penelitian di PT. Minamas Plantation pada divisi Shipping Departement. Berikut adalah data perusahaan :

###### **a. Kantor Pusat**

Nama Perusahaan : Sime Darby Plantation Sdn Bhd  
Alamat : 19<sup>th</sup> Floor, Wisma Sime Darby  
Jalan Raja Laut, 50350 Kuala Lumpur, Malaysia  
Telepon : +(603) 2691 4122, 2719 0044  
Website : [www.simedarby.com](http://www.simedarby.com)  
E-Mail : [enquires@simedarby.com](mailto:enquires@simedarby.com)

###### **b. Kantor Perwakilan Indonesia**

Nama Perusahaan : Minamas Plantation  
Alamat : The Plaza Office Tower, 36<sup>th</sup> Floor  
Jl. M. H. Thamrin Kav. 28 – 30 Jakarta 10350  
Telepon : +(6221) 2992 6000, 2992 2685 / 2686  
Website : [www.simedarbyplantation.com](http://www.simedarbyplantation.com)

c. Struktur organisasi

Organisasi berfungsi sebagai alat pengendalian manajemen, agar pembagian tugas dan wewenang masing-masing bagian jelas dan sesuai dengan fungsinya. Adapun struktur organisasi PT Minamas Plantation terdapat pada lampiran 1.

## **B. METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA**

### **1. Metode Pendekatan**

Dalam penulisan skripsi ini, penulis akan membahas mengenai analisis perbandingan kapal sewa pola *time charter* terhadap *voyage charter* oleh PT. Minamas Plantation. Sehingga pada penelitian ini penulis menggunakan pendekatan deskriptif kuantitatif.

### **2. Teknik Pengumpulan Data**

Pada penelitian ini, penulis menggunakan teknik pengumpulan data antara lain :

#### **a. Observasi**

Metode Penelitian ini dilakukan untuk mendapatkan data yang diperlukan secara langsung dari objek penelitian. Dalam memperoleh data tersebut penulis menggunakan teknik pengumpulan data berupa observasi. Observasi adalah pengumpulan data informasi berdasarkan pengamatan langsung oleh penulis diperlukan secara langsung dari objek penelitian. Dalam memperoleh data tersebut penulis menggunakan teknik pengumpulan data berupa observasi. Observasi yang dilakukan yaitu pengumpulan data informasi berdasarkan pengamatan langsung oleh penulis yang dilakukan selama melaksanakan praktek darat di PT. Minamas Plantation.



b. Dokumentasi

Di dalam melaksanakan metode dokumentasi, peneliti menyelidiki benda-benda tertulis seperti buku-buku, dokumen, notulen rapat, surat kabar, majalah dan sebagainya. Dari studi dokumentasi ini penulis mendapatkan data berupa informasi mengenai data – data pemakaian kapal sewa *Time Charter* selama periode Juli 2015 – April 2016.

d. Studi Pustaka

Yaitu pengumpulan data dengan cara membaca, melihat, meneliti, mengutip dari buku-buku atau referensi yang disajikan, masukan atau bahan pertimbangan dan perbandingan mengenai apa yang dapat dilihat dari teori yang sudah ada. Studi pustaka ini bertujuan untuk memperoleh dasar-dasar teori dengan jalan membaca buku-buku termasuk peraturan dan dokumen-dokumen lainnya yang berkaitan dengan masalah yang akan dibahas.

### C. SUBJEK PENELITIAN

Dalam penelitian ini, subjek penelitian sebagai sumber data dipilih secara *purposive* dan bersifat *sampling* dimana untuk mendapat data yang tepat maka perlu ditentukan informan (*sample*) yang memiliki kompetensi dan sesuai kebutuhan data (*purposive*). Penulis mengambil data dalam bentuk sample yaitu data perjalanan kapal sewa *time charter* dengan rute dari Satui menuju Pulau Laut dengan menggunakan TB. AS Perfect 2/ TK. AS Glory 3 yang akan penulis bandingkan dengan kapal sewa *voyage charter* dengan kapasitas dan rute yang sama.

### D. TEKNIK ANALISIS DATA

Pada pembahasan ini, penulis menganalisa dengan menggunakan pendekatan deskriptif kuantitatif. Yaitu melakukan analisa dari setiap data – data yang akan penulis bahas. Dalam menganalisa masalah - masalah tersebut penulis memberikan beberapa pertimbangan yang penulis gunakan sebagai dasar dalam menyelesaikan

masalah. Dasar yang penulis pakai dalam menyelesaikan masalah adalah sebagai berikut:

## 1. Jenis Sistem Sewa Menyewa Kapal

Dalam hal ini penulis membandingkan mengenai jenis system sewa menyewa kapal yang digunakan dalam perusahaan tempat penulis melaksanakan praktek. Sistem sewa menyewa kapal yang digunakan PT. Minamas Plantation yaitu terdiri dari sewa menyewa kapal dalam bentuk *time charter* dan *voyage charter*. Mengingat biaya-biaya yang akan di keluarkan perusahaan berbeda diantara keduanya sehingga pemilihan jenis sistem sewa menyewa kapal harus disesuaikan dengan produksi muatan minyak kelapa sawit.

## 2. Biaya yang akan ditanggung perusahaan

Biaya adalah factor yang menentukan dalam transportasi untuk penetapan tarif, alat control agar dalam pengoperasian dapat mencapai tingkat efisiensi dalam penggunaannya. Biaya adalah sebagai dasar penentuan tarif jasa angkutan/transportasi. Biaya yang ditanggung dari masing-masing jenis *charter* kapal adalah sebagai berikut:

### a. *Time Charter*

Berikut adalah biaya-biaya sewa kapal *time charter* yang harus ditanggung oleh perusahaan:

#### 1) Biaya sewa kapal

$$\text{Rumus} = \frac{\text{Biaya sewa kapal/bulan}}{30} \times \text{Total Days/Voyage}$$

#### 2) Biaya *bunker* kapal (biaya bahan bakar kapal)

$$\text{Rumus} = \text{Jumlah Bahan Bakar} \times \text{Harga bahan bakar}$$

### 3) Biaya Agen

Biaya agen dihitung untuk setiap pelabuhan muat dan pelabuhan Bongkar.

#### b. *Voyage Charter*

Biaya sewa kapal *voyage charter* terdiri dari Uang Tambang yang dibayar oleh pemilik barang kepada perusahaan pelayaran atas jasa yang diberikan untuk melakukan pengangkutan barang melalui laut.

Rumus = Jumlah muatan CPO x total *freight*



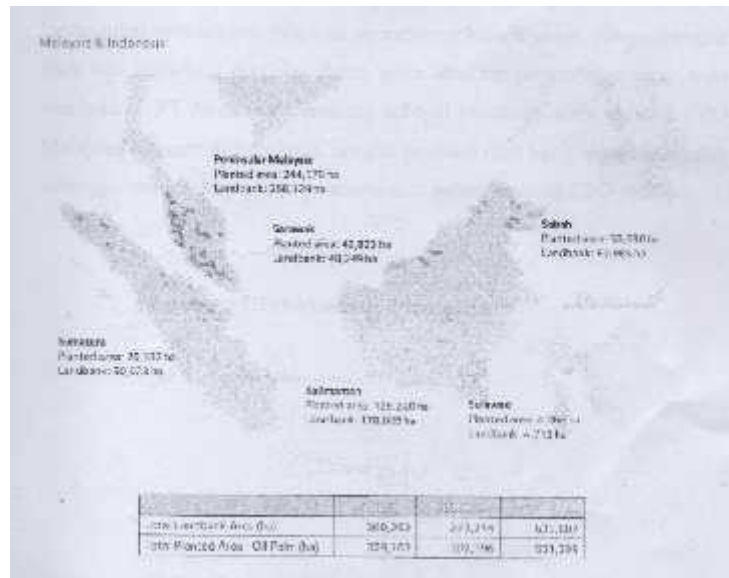
## BAB IV

### ANALISIS DAN PEMBAHASAN

#### A. DESKRIPSI DATA

##### 1. Profil PT. Minamas Plantation

PT Minamas Gemilang merupakan anak perusahaan Sime Darby Plantation yang beroperasi di Indonesia. PT Minamas Plantation didirikan pada tahun 1989 dan merupakan perusahaan dari hasil akuisisi Sime Darby Group terhadap 25 perusahaan perkebunan eks Salim Plantation Group di Indonesia pada tahun 2008. PT Minamas Plantation mengelola seluruh perkebunan kelapa sawit milik Sime Darby Plantation di Indonesia dengan total luasan lahan sebesar 273.244 ha yang tersebar di 8 provinsi meliputi Sumatera, Kalimantan, dan Sulawesi.



**Gambar 4.1**

**Peta Lokasi Perkebunan Kelapa Sawit Minamas Plantation**

Perusahaan memiliki kegiatan operasional yang terintegrasi pada industri *cruide palm oil* dengan kegiatan usaha utamanya terdiri dari perkebunan kelapa sawit, industri serta ratifikasi *cruide palm oil*, perusahaan juga dikenal dengan ekspansi bisnis Malaysia yang menguasai industri *cruide palm oil* secara signifikan di Indonesia serta akses terhadap jaringan pemasaran *cruide palm oil* yang luas, baik domestik maupun internasional. Perusahaan mengoperasikan pabrik pengolahan *refinery cruide palm oil* untuk rafinasi pengilangan *cruide palm oil* dengan kapasitas produksi 2.500 ton per hari atau mencapai 850.000 ton per tahun, yang menghasilkan produk turunan *cruide palm oil* untuk bahan baku pangan dan *non – pangan*, seperti *palm olein*, *palm stearin*, *Fatty Acid*, *RBD olein* serta *RBD stearin* yang sebagian besar ditujukan untuk memenuhi supply kebutuhan *cruide palm oil* negara Malaysia.

**Tabel 4.1**  
**Daftar *Subsidiary* Minamas Plantation di Indonesia**

<b>NO</b>	<b>Nama Perusahaan</b>	<b>Lokasi</b>
1	PT Aneka Inti Persada	Riau Utara
2	PT Aneka Sawit Lestari	Riau Utara
3	PT Anugerah Sumber Makmur	DKI Jakarta
4	PT Ascripta Indah	Jambi
5	PT Bahari Gembira Ria	Jambi
6	PT Bersama Sejahtera Sejati	Kalimantan Selatan
7	PT Bhumireksa Nusasejati	Riau Selatan
8	PT Bina Sains Cemerlang	Sumatera Selatan
9	PT Budidaya Argo Lestari	Kalimantan Barat
10	PT Golden Hope Nusantara	DKI Jakarta
11	PT Guthrie Pecconis Indonesia	Sumatera Selatan
12	PT Indo Sukses Lestari Makmur	Sumatera Selatan
13	PT Indrotuba Tengah	Kalimantan Tengah
14	PT Kartika Inti Persada	Kalimantan Tengah

**Sumber Data : PT. Minamas Plantation**

**Tabel 4.1**  
**Daftar *Subsidiary* Minamas Plantation di Indonesia**

<b>NO</b>	<b>Nama Perusahaan</b>	<b>Lokasi</b>
15	PT Kridatama Lancar	KalimantanTengah
16	PT Ladangrumpun Suburabadi	Kalimantan Selatan
17	PT Laguna Mandiri	Kalimantan Selatan
18	PT Lahan Tani Sakti	Riau Utara
19	PT Langgeng Muara Makmur	Kalimantan Selatan
20	PT Minamas Gemilang	DKI Jakarta
21	PT Mitra Austral Sejahtera	Kalimantan Barat
22	PT Muda Perkasa Sakti	Aceh Timur
23	PT Padang Palma Permai	Aceh Timur
24	PT Paripurna Swakarsa	Kalimantan Selatan
25	PT Perkasa Subur Sakti	Aceh Timur
26	PT Perusahaan Perkebunan Industri dan Niaga Sri Kuala	Aceh Timur
27	PT Sajang Heulang	Kalimantan Selatan
28	PT Sandika Natapalma	Kalimantan Barat
29	PT Sime Agri Bio	Kalimantan Barat
30	PT Sime Indo Agri	Kalimantan Barat
31	PT Sritijaya Abaditama	Kalimantan Selatan
32	PT Swadaya Andika	Kalimantan Selatan
33	PT Tamaco Graha Krida	Sulawesi Tengah
34	PT Teguh Sempurna	Kalimantan Tengah
35	PT Tunggul Mitra Plantation	Riau Utara

**Sumber Data : PT. Minamas Plantation**

## **2. Struktur Organisasi Minamas Plantation**

Minamas Plantation memiliki 18 departemen yang dipimpin oleh seorang *Head Plantation Upstream Indonesia* (HPUI) :

- a. *Business Planning & Administration*
- b. *Corporate Communication*

- c. *Corporate Secretariat*
- d. *Information Technology Services*
- e. *Human Resources Management*
- f. *Marketing Support*
- g. *Shipping Logistic and Distribution*
- h. *Plantation Services Departement*
- i. *Plantation Sustainability Quality Management*
- j. *Purchasing & Procurement*
- k. *Upstream Productivity Departement*
- l. *Minamas Research Centre*
- m. *Group Coporate Assurance*
- n. *Enginering & Mill Service*
- o. *General Accounting*
- p. *Treasury*
- q. *Legal Departement*
- r. *Taxation*

Struktur organisasi PT Minamas Plantation terlampir pada Lampiran 1.

### **3. Bidang Usaha PT. Minamas Plantation**

PT Minamas Plantation bergerak di berbagai bidang usaha, antara lain :

Kegiatan Usaha Utama :

- a. Mengusahakan perkebunan yang mencakup pengolahan areal dan tanaman, kebun, bibit, dan pemeliharaan tanaman menghasilkan.
- b. Mengusahakan kegiatan pengolahan komoditas kelapa sawit serta oengembangan riset dan teknologi.
- c. Memasarkan, menjual dan mendistribusikan minyak kelapa sawit, tandan buah segar seta inti sawit untuk pasar dalam negeri.
- d. Memasarkan, menjual, dan mendistribusikan minyak kelapa sawit untuk ekspor, impor, interinsulair dan local.
- e. Mejalankan usaha dalam bidang jasa konsultasi pengembangan bisnis dan manajemen.
- f. Melakukan penyertaan modal pada perusahaan lain.



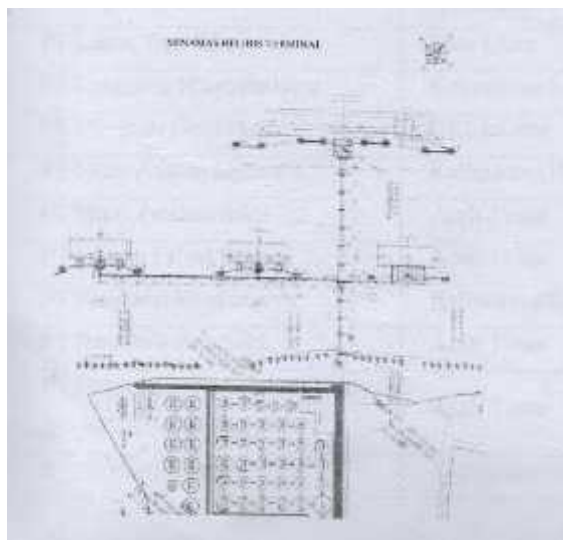
Kegiatan Usaha Penunjang :

- a. Ekspansi pengembangan areal pekebunan kelapa sawit ke Kalimantan dan Sulawesi.
- b. Peningkatan kapasitas olah pabrik kelapa sawit.
- c. Peningkatan produktivitas CPO dan efisiensi biaya.

Melakukan pentrasi pasar dan mengembangkan industry hilir yang berbasis CPO.

#### 4. Fasilitas PT Minamas Plantation

Fasilitas merupakan faktor penting dalam proses kegiatan perusahaan pelayanan terhadap produksi dan industry serta operasional perusahaan di Indonesia. Perusahaan memiliki 1 dermaga khusus (*private jetty*) yaitu Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS) yang berlokasi di Kabupaten Kotabaru, Propinsi Kalimantan Selatan, yang difungsikan untuk kepentingan pelayanan jasa kepelabuhanan bagi kapal – kapal perusahaan yang akan mengangkut komoditas CPO dalam hal ekspor ke negara – negara tujuan ekspor perusahaan, utamanya Malaysia. Dengan berfokus pada keunggulan operasional, ekspansi perkebunan kelapa sawit, pengembangan riset dan teknologi berkelas dunia serta struktur permodalan yang kuat menjadikan PT Minamas Plantation sebagai produsen serta industri CPO Malaysia terbesar di Indonesia dengan produktivitas yang terus meningkat sehingga memperkuat posisi perusahaan di sektor industri CPO nasional.



**Gambar 4.2**

**Dermaga CPO Minamas Plantation**

Adapun fasilitas-fasilitas lain yang dimiliki oleh PT Minamas Plantation :

a. Unit Perkebunan (*Estates*)

**Tabel 4.2**

**Daftar Unit Perkebunan**

No	Perkebunan Kelapa Sawit	Jumlah
1	Sumatera (Aceh timur)	4
2	Sumatera (Riau)	9
3	Sumatera (Jambi)	4
4	Sumatera Selatan	8
5	Kalimantan Barat	12
6	Kalimantan Tengah	15
7	Kalimantan Selatan	18
8	Sulawesi Tengah	1
Total		71

**Sumber Data : PT Minamas Plantation**

b. Pabrik Kelapa Sawit (*Mills*)

**Tabel 4.3**

**Daftar Pabrik Kelapa Sawit**

No	Pabrik Kelapa Sawit	Jumlah
1	Sumatera	9
2	Kalimantan	15
3	Sulawesi Tengah	1
Total		25

**Sumber Data : PT Minamas Plantation**

c. Fasilitas Dermaga Ekspor

**Tabel 4.4**  
**Fasilitas Dermaga Ekspor**

No	Dermaga Ekspor	Uraian
1	Lokasi Koordinat	03 Deg. 15' 48.9" LS/116 Deg. 11' 12.2" BT
2	Panjang	246 m
3	Lebar	15 m
4	Kedalaman	14 m
5	<i>Flexible Hose</i>	4 unit Panjang : 9m/unit
6	<i>Loading Manifolds</i>	4 <i>Manifolds</i> 1 x PFAD/CPO 1 x RBDO 1 x RBDS 1 x RBDPO

**Sumber Data : PT Minamas Plantation**

d. Fasilitas Dermaga Tongkang

**Tabel 4.5**  
**Fasilitas Dermaga Tongkang I**

Dermaga Tongkang I			
No		Keterangan	Uraian
A	1	Lokasi Koordinat	03 Deg. 15' 51.0" LS/116 Deg. 11' 09.3" BT
	2	Panjang	95 m
	3	Lebar	10.5 m
	4	Kedalaman	8 m
	5	Loading Manifolds	a.
	6	Flexible Hose	4 Unit Panjang : 9 m/unit

**Sumber Data : PT Minamas Plantation**

**Tabel 4.6**  
**Fasilitas Dermaga Tongkang II**

Dermaga Tongkang II			
No		Keterangan	Uraian
A	1	Lokasi Koordinat	03 Deg. 15' 53.4" LS/116 Deg. 11' 06.7" BT
	2	Panjang	87 m
	3	Lebar	9 m
	4	Kedalaman	8 m
	5	Loading Manifolds	b.
	6	Flexible Hose	4 Unit Panjang : 9 m/unit

**Sumber Data : PT Minamas Plantation**

#### **5. Sewa Menyewa Kapal yang digunakan PT. Minamas Plantation**

Sistem sewa menyewa kapal yang digunakan oleh PT Minamas Plantation terdiri dari sewa menyewa dalam bentuk *Time Charter* dan *Voyage Charter*. Kapal sewa *Time Charter* rata – rata di operasikan khusus untuk wilayah Kalimantan Selatan dan dikirimkan ke wilayah Pulau Laut. untuk *Voyage Charter* rata – rata dioperasikan jika ada pengiriman CPO untuk wilayah Kalimantan Tengah, Kalimantan Barat, dan Sumatera. Untuk memenuhi kebutuhan angkut baik menyewa kapal dalam bentuk *Time Charter* maupun *Voyage Charter* PT. Minamas Plantation bekerja sama dengan beberapa perusahaan penyedia kapal (*shipowner*) dan juga beberapa perusahaan transportir. Berikut ini merupakan daftar nama – nama kapal sewa *Time Charter* PT Minamas Plantation.

**Tabel 4.7****Daftar Kapal sewa *Time Charter* PT Minamas Plantation**

NO	Kapal	Kapasitas (MT)	Perusahaan Pemilik Kapal
1	TB. AS Marina 9/ TK. AS Marina 12	3000 MT	PT Kapuas Armada Nusantara
2	TB. AS Marina 7/ TK. AS Marina 10	3000 MT	PT Kapuas Armada Nusantara
3	TB. AS Perfect 2/ TK. AS Glory 3	2500 MT	PT Citra Armada Nusantara
4	0TB. KJ Marine 101/ TK. KJ Marine 241	3500 MT	PT Pelayaran KJ Marine
5	TB. KJ Marine 102/ TK. KJ Marine 242	3500 MT	PT Pelayara KJ Marine

*Ship Particular* kapal sewa *Time Charter* Terlampir pada Lampiran 2

**Tabel 4.8****Daftar Nama Transportir**

No	Transportir
1	PT Kapuas Armada Nusantara
2	PT Pelayaran Kapuas Jatratama as Group <ul style="list-style-type: none"> <li>a. PT Pelayaran Kapuas Jatratama</li> <li>b. PT Pelayaran Sumber Kapuas Marine</li> <li>c. PT Pelayaran KJ Marine</li> <li>d. PT Pelayaran Kapuas Jaya Samudera</li> </ul>
3	PT Gebari Medan Segara/ PT Mulia Borneo Mandiri
4	PT Sahabat Kapuas
5	PT Pelayaran Bintang Surya Sejahtera/ PT Aneka Atlanticindo Nidyatama
6	PT Usada Seroja/ Wilmar Group
7	PT Dwi Putra Tirtajaya
8	PT Pancaran Maritim Transportindo
9	PT Sumber Kencana Inhu

**Sumber Data : PT Minamas Plantation**

## 6. Produksi *Cruide Palm Oil* (Minyak Kelapa Sawit) PT Minamas Plantation

PT. Minamas Plantation memiliki perkebunan yang tersebar di daerah Kalimantan Barat, Kalimantan Selatan, Kalimantan tengah, dan Sumatera. Yang tentunya memiliki produksi yang berbeda-beda setiap daerah serta tidak menentu setiap waktunya. Berikut ini merupakan daftar produksi *cruide palm oil* dari PT. Minamas Plantation.

**Tabel 4.9**

**Daftar Produksi CPO PT Minamas Plantation**

NO	Area	2014	2015	2016
1	Kalimantan Barat	91.013.565 KG	106.020.594 KG	126.761.072 KG
2	Kalimantan Selatan	387.600.000 KG	390.106.850 KG	323.812.272 KG
3	Kalimantan Tengah	183.431.827 KG	215.879.622 KG	156.933.684 KG
4	Sumatera	278.870.833 KG	241.846.844 KG	250.210.553 KG

**Data Produksi CPO terlampir pada Lampiran 6**

## 7. Rincian biaya kapal sewa PT. Minamas Plantation

### a. *Time Charter*

Dalam sewa kapal berdasarkan waktu, pencarter dapat mempergunakan kapal untuk mengangkut barang – barangnya atau ia bertindak sebagai pengangkut (*carrier*) ataupun desponent owner. Nahkoda dan awak kapal yang disediakan oleh pemilik kapal merupakan pegawai pemilik kapal, tetapi mereka bekerja untuk kepentingan pencarter dalam mengoperasikan kapal tersebut dan bertindak selaku pegawai pencarter. Ada beberapa hal yang perlu di perhatikan pencarter pada saat mencarter kapal terkait dengan biaya yang akan di keluarkan oleh perusahaan dalam melakukan pengopersian kapal, ialah :

#### 1) *Gross register ton* (GRT) dan *net register ton*

Pencarter yang menyewa kapal secara carter waktu (*Time Charter*) akan memikul semua biaya eksploitasi selama ia mempergunakan kapal

tersebut. Diantara biaya eksploitasi tersebut ada yang besar kecilnya didasarkan kepada ukuran kapal (GRT dan NRT), antara lain bea pelabuhan, bea bertambat, bea terusan (Suez, Panama), dan lain – lain.

2) Bobot mati dan kapasitas ruangan kapal

Dalam carter waktu, sewa carter dibayar lebih dulu untuk satu bulan yang akan datang dan besarnya dihitung berdasarkan besarnya bobot mati kapal waktu musim panas (*summer deadweight*).

3) Pemakaian bahan – bahan bakar

Dalam *Time Charter* waktu biaya untuk pemakaian bahan - bahan bakar menjadi beban pencarter, maka pencarter perlu mengetahui berapa ton pemakaian bahan – bahan bakar tiap hari sewaktu kapal berlayar dan berapa ton tiap hari sewaktu kapal di pelabuhan.

Biaya nahkoda dan ABK serta biaya kapal dan yang ada hubungannya dengan pemeliharaan kapal (docking, repair, maintenance, spare parts, running stores, lube oil, survey, dan sebagainya, beban overhead armada, beban/premi asuransi H & M dan P & I crew serta tentu biaya depresiasi/penyusutan) menjadi beban pemilik kapal. Sementara itu, seluruh biaya lainnya yang ada hubungannya dengan penggunaan kapal tersebut/sebagai pengangkut muatan (biaya bunker, biaya pelabuhan, air tawar, biaya sewa kapal, serta biaya klaim atas risiko muatan) menjadi beban penyewa. Berikut merupakan daftar harga sewa *time charter*:

**Tabel 4.10**

**Daftar Biaya Sewa Kapal *Time Charter* PT Minamas Plantation**

NO	Kapal	Biaya sewa Kapal (Rp)
,1	TB. AS Marina 9/ TK. AS Marina 12	Rp 625.000.000
2	TB. AS Marina 7/ TK. AS Marina 10	Rp 625.000.000
3	TB. AS Perfect 2/ TK. AS Glory 3	Rp 525.000.000
4	TB. KJ Marine 101/ TK. KJ Marine 241	Rp 700.000.000
5	TB. KJ Marine 102/ TK. KJ Marine 242	Rp 700.000.000

**Sumber Data : PT Minamas Plantation**

b. Voyage Charter

Dalam carter perjalanan (*Voyage Charter*) besarnya biaya yang di keluarkan oleh pencarter kepada perusahaan pelayaran ditentukan berdasarkan banyaknya muatan CPO yang diangkut. Besarnya biaya sewa kapal ditentukan berdasarkan tarif Uang Tambang (*freight*) yang di berikan oleh perusahaan pelayaran kepada pencarter, yang kemudian dibayarkan oleh pencarter kepada perusahaan pelayaran atas jasa yang diberikan untuk melaksanakan pengangkutan barang melalui laut. Berikut tarif uang tambang yang dikenakan kapal sewa *voyage charter* dengan rute dari satu menuju pulau laut.

**Tabel 4.11**

**Daftar Harga Tender Perusahaan**

No	Company	Harga Tender/(kg)
1	PT. Gebari Medan Segara	Rp. 100-120
2	Pancaran	Rp. 150
3	PT. Kapuas Jatrutama	Rp. 125-135
4	BSS	Rp. 140-180
5	KAN	Rp. 150-165

**Sumber Data : PT Minamas Plantation**

**B. ANALISIS DATA**

Pada pembahasan ini penulis mengambil sample kapal TB. AS Perfect 2/ TK. AS Glory 3 dengan kapasitas ruang muat sebesar 2500 MT dan rute pengiriman dari Satu ke Pulau Laut. Penulis mencoba membandingkan dengan pola *Voyage Charter* yang menggunakan rute perjalanan dan jumlah muatan yang diangkut sama. Penulis akan membahas mengenai efisiensi kapal sewa yang selama ini disewa oleh PT Minamas Plantation baik secara *time charter* maupun secara *voyage charter*. Karena berdasarkan pengalaman yang penulis dapatkan saat melaksanakan praktek di PT Minamas Plantation, penulis melihat bahwa kapal *time charter* belum digunakan secara optimal yaitu banyak kapal sewa yang mengangkut *cruide palm oil* tidak sesuai dengan kapasitasnya atau dibawah kapasitas angkut kapal itu sendiri, sehingga hal ini menyebabkan kurang efisiennya pemakaian kapal sewa *time charter*.



## **1. Perbedaan biaya operasional sewa kapal *Time Charter* terhadap *Voyage Charter***

Pada pembahasan ini penulis akan menganalisa mengenai jumlah biaya yang ditanggung oleh perusahaan baik dalam kegiatan pengoperasian kapal sewa *time charter* dan *voyage charter*. Pada kapal dengan pola *time charter* biaya-biaya yang harus dikeluarkan oleh perusahaan terdapat pada lampiran 3, *clause 7*.

### **a. Perhitungan Biaya Perjalanan Kapal Sewa *Time Charter* dengan Kapasitas Angkut *Cruide Palm Oil* Rendah**

Penulis mengambil contoh kapal TB. AS Perfect 2/ TK. AS Glory 3 *voyage* 24 yang penulis gunakan sebagai contoh analisa biaya perjalanan kapal, berikut kronologisnya :

Kapal TB. AS Perfect 2/ TK. AS Glory 3 dengan kapasitas ruang muat 2.500 MT, mengangkut muatan CPO sebanyak 1.497,910 MT pada tanggal 6 September 2015 berangkat dari Pulau Laut (port of origin) kemudian sampai di Satui (*port of loading*) pada tanggal 6 September 2015. Pada tanggal 10 September 2015 kapal mulai sandar di pelabuhan dan kapal langsung melaksanakan pemuatan pada tanggal 10 September 2015 sampai selesai pemuatan pada tanggal 12 September 2015. Kemudian kapal berangkat ke Pulau Laut dan tiba pada tanggal 13 September 2015. Kapal mulai sandar pada tanggal 17 September 2015 dan langsung melaksanakan kegiatan bongkar. Kemudian kapal berangkat dari Satui pada tanggal 23 September 2015. Berikut adalah perhitungan biaya – biaya pengangkutan CPO kapal TB. AS Perfect 2/ TK. AS Glory 3 *voyage* 24 dari Satui ke Pulau Laut.

Quantity	= 1.497.910 MT
Freight	= 130/Kg
Total Days at Port	= 10 days
Total Days at Sea	= 4,68 days
Agency Fee (Loadport)	= 20.650.000

Agency Fee (Dischport)	= 12.200.000
1) Total Freight + Tax	$= \text{Cargo Capacity} \times 1000 \times \text{Freight} \times 1,1$ $= 1.497,190 \times 1000 \times 130 \times 1,1$ $= \text{Rp } 214.098.170$
2) Biaya Agent	
(a) Port of Loading	= Rp 20.650.000
(b) Port of Discharge	$= \underline{\text{Rp } 12.200.000} +$ $= \text{Rp } 32.850.000$
3) Biaya Tax (PPN 10%)	$= (\text{Total Freight} + \text{Tax}) \times 0,1$ $= \text{Rp. } 214.098.170 \times 0,1$ $= \text{Rp. } 21.409.817$
4) Biaya Bunker	$= \text{Capacity (kg)} \times \text{Price}$ $= 3.259 \text{ kg} \times 13.053$ $= \text{Rp } 42.539.727$
5) Total Disbursement	$= \text{Tax (PPN 10 \% )} + \text{Biaya Agen} + \text{Biaya Bunker}$ $= \text{Rp. } 21.409.817 + \text{Rp } 32.850.000 +$ $\text{Rp } 42.539.727$ $= \text{Rp } 96.799.544$
6) Hire Base	$= \frac{\text{Biaya sewa kapal}}{30} \times \text{Total Days/Voyage}$ $= \frac{\underline{\text{Rp } 525.000.000}}{30} \times 14,68$ $= \text{Rp } 256.900.000$
7) Total	$= \text{Hire Base} + \text{Total Disbursement}$ $= \text{Rp } 256.900.000 + \text{Rp } 96.799.544$ $= \text{Rp } 353.699.544$

Berdasarkan perhitungan di atas dapat diketahui besarnya biaya pengeluaran perusahaan untuk pengiriman CPO sebanyak 1.497,910 MT, dari Satui ke Pulau Laut dengan menggunakan kapal TB. AS Perfect 2/ TK. AS Glory 3. Dari hasil perhitungan diatas diperoleh besarnya biaya yang dikeluarkan perusahaan dengan menggunakan kapal *Time Charter* sebesar Rp 353.699.544.

**b. Perhitungan Biaya Perjalanan Kapal Sewa *Time Charter* dengan Kapasitas Angkut *Cruide Palm Oil* yang Maksimal**

Pada pembahasan sebelumnya sudah dapat di ketahui bahwa kapal dengan muatan sedikit perusahaan menanggung biaya yang besar, maka disini penulis akan menghitung biaya – biaya perjalanan kapal TB. AS Perfect 2/ TK. AS Glory 3 dengan kapasitas angkut yang lebih banyak.

Berikut perhitunganya :

Diasumsikan kapal dengan rute pengiriman dan *voyage* yang sama, disini yang penulis bahas adalah mengenai kapasitas angkut muatan kapal, sehingga untuk biaya agent, biaya bahan bakar, *freight* (ongkos angkut) dan biaya pelabuhan dianggap sama. Dibawah ini adalah perhitungan biaya perjalanan kapal dengan kapasitas angkut CPO 2500 MT.

Quantity	= 2500 MT
Freight	= 130/Kg
Total Days at Port	= 10 days
Total Days at Sea	= 4,68 days
Agency Fee (Loadport)	= 20.650.000
Agency Fee (Dischport)	= 12.200.000

$$\begin{aligned}
 1) \text{ Total Freight + Tax} &= \text{Cargo Capacity} \times 1000 \times \text{Freight} \times 1,1 \\
 &= 2500 \times 1000 \times 130 \times 1,1 \\
 &= \text{Rp } 357.500.000
 \end{aligned}$$

- 2) Biaya Agent
  - (a) Port of Loading = Rp 20.650.000
  - (b) Port of Discharge = Rp 12.200.000 +  
= Rp 32.850.000
  
- 3) Biaya Tax (PPN 10%) = (Total Freight + Tax) x 0,1  
= Rp 357.500.000 x 0,1  
= Rp 35.750.000
  
- 4) Biaya Bunker = Capacity (kg) x Price  
= 3,259 kg x 13.053  
= Rp 42.539.727
  
- 5) Total Disbursement = Tax (PPN 10 %) + Biaya Agen + Biaya Bunker  
= Rp. 35.750.000 + Rp 32.850.000 +  
Rp 42.539.727  
= Rp 111.139.727
  
- 6) Hire Base = Biaya sewa kapal x Total Days/Voyage  
30  
= Rp 525.000.000 x 14,68  
30  
= Rp 256.900.000
  
- 7) Total = Hire Base + Total Disbursement  
= Rp 256.900.000 + Rp 111.139.727  
= Rp 368.039.727

Berdasarkan perhitungan diatas dapat diketahui bahwa pada saat kapal mengangkut muatan CPO sebesar 2500 MT, total biaya yang dikeluarkan perusahaan untuk biaya perjalanan kapal pada sekali *voyage* adalah sebesar Rp 368.039.727.

c. **Perhitungan Biaya Perjalanan Kapal Sewa *Voyage Charter* dengan Kapasitas angkut CPO rendah**

Melihat dari tingginya biaya operasional kapal yang ditanggung oleh perusahaan, serta jumlah pengiriman *crude palm oil* yang tidak stabil, maka penulis mencoba membandingkan dengan sewa kapal pola *voyage charter*. dengan *voyage charter* besarnya biaya pengiriman *crude palm oil* dihitung berdasarkan *freight* dan banyaknya muatan CPO yang dikirim, kemudian perusahaan membayarkan sejumlah *freight* (ongkos angkut pengiriman CPO) yang telah disetujui oleh kedua pihak, yaitu PT. Minamas Plantation dengan perusahaan pelayaran. Penulis mengambil rata – rata harga tender pada bulan Januari – November 2015 dari perusahaan pelayaran PT Kapuas Jatratama untuk pengiriman CPO dari Satui ke Pulau Laut, yang penulis gunakan sebagai asumsi perhitungan biaya pada saat menggunakan *voyage charter*. Hasil tender menunjukkan rata – rata *freight* pada bulan Januari – November 2015 PT Kapuas Jatratama adalah sebesar Rp 130/kg dari rentang harga *freight* sebesar Rp 125/kg – Rp 135/kg. Berikut adalah perhitungan biaya dengan menyewa kapal dalam bentuk *voyage charter*.

**Tabel 4.12****Perhitungan Biaya *Voyage Charter* dengan Kapasitas Rendah**

<b>No</b>	<b>Deskripsi</b>	<b>Total Biaya (Rp)</b>
1.	Freight angkutan CPO dari Satui ke Pulau Laut (125/kg) 1.497.190 kg x 125  PPN 10%	Rp 187.148.750  Rp 18.714.875
	<b>TOTAL</b>	<b>Rp 205.863.625</b>
2.	Freight angkutan CPO dari Satui ke Pulau Laut (130/kg) 1.497.190 kg x 130  PPN 10%	Rp 194.634.700  Rp 19.463.470
	<b>TOTAL</b>	<b>Rp 214.098.170</b>
3.	Freight angkutan CPO dari Satui ke Pulau Laut (135/kg) 1.497.190 kg x 135  PPN 10%	Rp 202.120.650  Rp 20.212.068
	<b>TOTAL</b>	<b>Rp 222.332.718</b>

Berdasarkan perhitungan diatas dapat diketahui jumlah biaya pengiriman *cruide palm oil* sebanyak 1.497,190 MT yang dikirim dari Satui menuju Pulau Laut dengan menyewa kapal dalam bentuk *voyage charter*.

Berdasarkan hasil yang diperoleh, besarnya *freight* (ongkos angkut) yang dibayarkan perusahaan untuk *freight* sebesar Rp 125/kg perusahaan membayar kepada perusahaan pelayaran (PT Kapuas Jatrutama) sebesar Rp 205.863.625, untuk rata – rata *freight* sebesar Rp 130/kg perusahaan membayar biaya ongkos angkut sebesar Rp 214.098.170. Sedangkan untuk *freight* Rp 135/kg besarnya biaya yang dibayarkan oleh perusahaan yaitu Rp 222.332.718. Pada saat perusahaan menggunakan kapal sewa *Time Charter* untuk mengangkut CPO dengan jumlah dan tujuan pengiriman yang sama, total biaya yang di keluarkan oleh perusahaan sebesar Rp 353.699.544. Maka berdasarkan hasil perhitungan di atas, dapat disimpulkan bahwa pada saat jumlah pengirman *cruide palm oil* rendah pengiriman muatan *cruide palm oil* dengan menggunakan *voyage charter* lebih efisien dibandingkan dengan menggunakan *time charter*.

**d. Perhitungan Biaya Perjalanan Kapal dengan Voyage Charter Kapasitas angkut CPO maksimal**

Penulis mencoba menghitung dengan quantity 2500 MT dengan freight yang sama. Berikut adalah perhiutngan biaya sewa kapal dengan sistem menyewa *voyage charter* dengan asumsi bahwa kapal mengangkut muatan CPO sebesar 2500 MT.

**Tabel 4.13****Perhitungan Biaya *Voyage Charter* dengan Kapasitas Maksimal**

<b>No</b>	<b>Deskripsi</b>	<b>Total Biaya (Rp)</b>
1	Freight angkutan CPO dari Satui ke Pulau Laut 2.500.000 kg x 125  PPN 10%	Rp 312.500.000  Rp 31.125.000
	<b>TOTAL</b>	<b>Rp 343.625.000</b>
2	Freight angkutan CPO dari Satui ke Pulau Laut 2.500.000 kg x 135  PPN 10%	Rp 325.000.000  Rp 32.500.000
	<b>TOTAL</b>	<b>Rp 357.500.000</b>
3	Freight angkutan CPO dari Satui ke Pulau Laut 2.500.000 kg x 135  PPN 10%	Rp 337.500.000  Rp 33.750.000
	<b>TOTAL</b>	<b>Rp 371.250.000</b>

Seperti pada perhitungan *voyage charter* sebelumnya, penulis mengambil rata – rata harga tender pada bulan Januari – November 2015 dari perusahaan pelayaran PT. Kapuas Jatrata untuk pengiriman *cruide palm oil* dari Satui ke Pulau Laut, yang penulis gunakan sebagai asumsi perhitungan biaya pada



saat menggunakan *Voyage Charter*. Berdasarkan hasil yang diperoleh, besarnya *freight* (ongkos angkut) yang dibayarkan perusahaan untuk *freight* sebesar Rp 125/kg perusahaan membayar sebesar Rp 343.625.000, untuk rata – rata *freight* sebesar Rp 130/kg perusahaan membayar biaya ongkos angkut kepada perusahaan pelayaran (PT Kapuas Jatrata) sebesar Rp 357.500.000. Sedangkan untuk *freight* Rp 135/kg besarnya biaya yang dibayarkan oleh perusahaan adalah Rp 371.250.000. Pada saat perhitungan biaya operasional kapal dengan menggunakan kapal sewa *time charter* untuk mengangkut CPO dengan jumlah 2500 MT dan tujuan pengiriman yang sama dari Satui menuju Pulau Laut, total biaya yang di keluarkan oleh perusahaan sebesar Rp 368.039.727.

Berikut hasil dari perhitungan tersebut:

**Tabel 4.14**  
**Perhitungan Biaya *Time Charter* dan *Voyage Charter***

Quantity	Jenis Sewa Kapal			
	Voyage Charter			Time charter
	125/Kg	130/Kg	135/Kg	
1,497.910 MT	Rp205.863.625	Rp214.098.170	Rp222.332.718	Rp353.699.544
2500 MT	Rp343.625.000	Rp357.500.000	Rp371.250.000	Rp368.039.727

Berdasarkan perhitungan diatas, penulis dapat menghitung persentase perbedaan biaya *time charter* terhadap *voyage charter*. Berikut perhitungannya:

- a. Persentase perbedaan biaya dengan kuantitas rendah
- $$= \frac{\text{Biaya sewa } Time \text{ Charter} - \text{Biaya sewa } Voyage \text{ Charter}}{\text{Total Biaya}} \times 100\%$$
- $$= \frac{Rp\ 353.699.544 - Rp\ 214.098.170}{Rp\ 567.797.714} \times 100\%$$
- $$= \frac{Rp\ 139.601.374}{Rp\ 567.797.714} \times 100\%$$
- $$= 24,5 \%$$

b. Persentase perbedaan biaya dengan kuantitas maksimal

$$= \frac{\text{Biaya sewa } Time \text{ Charter} - \text{Biaya sewa } Voyage \text{ Charter}}{\text{Total Biaya}} \times 100\%$$

$$= \frac{Rp\ 368.039.727 - Rp\ 357.500.000}{Rp\ 725.539.727} \times 100\%$$

$$= \frac{Rp\ 10.539.727}{Rp\ 725.539.727} \times 100\%$$

$$= 1,45 \%$$

Maka berdasarkan prosentase perhitungan di atas, dapat disimpulkan bahwa pada saat jumlah pengiriman *cruide palm oil* rendah, pengiriman dengan menggunakan *voyage charter* lebih efisien dibandingkan dengan menggunakan *time charter*.

## 2. Perbedaan Efisiensi Penggunaan Kapal Sewa *Time Charter* dan *Voyage Charter*

Berdasarkan hasil pembahasan diatas, maka penulis menyimpulkan beberapa faktor yang mempengaruhi efisiensi penggunaan kapal sewa pada saat melakukan pengiriman *cruide palm oil*:

### a. Waktu perjalanan kapal dalam satu *voyage*

Waktu perjalanan kapal dalam satu kali *voyage* dihitung berdasarkan lamanya waktu kapal pada saat berlayar (*at sea*) dan pada saat kapal berada di pelabuhan (*in port*). Penulis mengambil sample dengan rute yang sama yaitu dari satu menuju ke pulau laut karena diasumsikan memiliki jarak dan kecepatan dihitung sama. Berikut datanya:

**Tabel 4.15****Perhitungan Efisiensi Waktu *Time Charter* dan *Voyage Charter***

Month	Time Charter		Voyage Charter	
	Jumlah Voyage	Jumlah Hari	Jumlah Voyage	Jumlah Hari
July	3	19	1	15
August	3	20	0	0
September	3	29	1	13
October	3	24	2	18
November	2	12	2	17
December	1	9	1	9
January	2	12	1	8
February	2	12	1	9
March	1	7	1	8
April	2	13	0	0
<b>TOTAL</b>	22	157	10	97
	<b>RATA-RATA</b>	<b>7,14</b>	<b>RATA-RATA</b>	<b>9,7</b>

Persentase perbedaan efisiensi waktu

$$= \frac{\text{Lama waktu } \textit{Voyage Charter} - \text{Lama Waktu } \textit{Time Charter}}{\text{Total Waktu}} \times 100\%$$

Total Waktu

$$= \frac{9,7 - 7,14}{16,84} \times 100\%$$

16,84

$$= \frac{2,56}{16,84} \times 100\%$$

16,84

$$= 15,02 \%$$

Berdasarkan persentase diatas, waktu perjalanan yang ditempuh dengan menggunakan *time charter* lebih efisien daripada menggunakan *voyage charter* dengan persentase perbedaan sebesar 15,02%. Dengan kecepatan waktu perjalanan kapal ini, perusahaan dapat mencapai target penjualan dengan tepat.

b. Jumlah Pengangkutan *Cruide Palm Oil*

Kapastitas angkutan ialah kemampuan suatu alat angkutan untuk memindahkan muatan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dalam waktu tertentu. Pencharter perlu mengoptimalkan jumlah *cruide palm oil* yang dikirim dan disesuaikan dengan kapasitas ruang muat kapal tersebut,

mengingat biaya yang ditanggung perusahaan untuk biaya operasional kapal cukup besar. Namun dalam proses produksi *cruide palm oil* terkadang ada hambatan – hambatan dalam proses produksi seperti kerusakan alat produksi, total buah kelapa sawit yang akan di produksi masih di bawah pencapaian, sehingga jumlah *cruide palm oil* yang diangkut sedikit. Hal ini lah salah satu penyebab dari kurang maksimalnya pengangkutan muatan *cruide palm oil*.

Dengan melihat hal ini, *voyage charter* yang lebih efisien penggunaanya. Karena biaya kapal sewa *voyage charter* terdiri dari uang tambang yang dibayar oleh pemilik barang kepada perusahaan pelayaran atas jasa yang diberikan untuk melakukan pengangkutan barang melalui laut yang dihitung berdasarkan muatan yang diangkut.

c. Jumlah Voyage

Jumlah *Voyage* merupakan banyaknya perjalanan kapal sewa dalam satu bulan. Berikut jumlah kapal *charter* dan jumlah *voyage* yang digunakan perusahaan:

**Tabel 4.16**

**Perhitungan Efisiensi Voyage pada Time Charter dan Voyage Charter**

Month	Time Charter		Voyage Charter	
	Jumlah Kapal	Jumlah Voyage	Jumlah Kapal	Jumlah Voyage
July	4	7	8	8
August	5	10	7	7
September	5	10	7	7
October	4	8	2	2
November	5	8	6	7
December	4	8	5	5
January	3	6	6	7
February	5	7	1	1
March	5	8	5	5
April	4	8	5	5
<b>TOTAL</b>	44	80	52	54
	<b>RATA-RATA</b>	<b>1,82</b>	<b>RATA-RATA</b>	<b>1,04</b>

Berdasarkan perhitungan diatas, dapat dilihat kapal *time charter* digunakan selama sebulan sebanyak 1-2 *voyage* setiap kapalnya. Khususnya pada kapal sewa *time charter* biaya sewa dikenakan setiap satu bulan, karenanya kapal sewa seharusnya beroperasi selama 2-3 kali *voyage* dalam sebulan agar optimal pemakaiannya. Ini berarti kapal *time charter* belum digunakan secara maksimal. Sebaliknya kapal sewa *voyage charter* hanya digunakan satu kali *voyage* dalam sebulan karena biaya yang dikenakan berdasarkan *voyage* yang dilakukan. Dengan kata lain, kapal yang disewa dengan *voyage charter* berbeda setiap pengiriman.

### C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Alternatif pemecahan masalah merupakan suatu solusi yang dapat digunakan untuk memecahkan masalah. Dalam beberapa hal, pihak yang terkait dalam masalah ini mungkin dapat juga melakukan uji coba dengan pemecahan masalah yang terbaik dengan mencoba satu alternatif mana yang paling efektif untuk meminimalisir biaya yang ditanggung perusahaan. Pada umumnya pengambilan keputusan akan menggunakan pengetahuan, pertimbangan, dan pengalaman untuk memutuskan alternatif mana yang paling baik digunakan untuk memecahkan masalah.

Adapun alternatif – alternatif pemecahan masalah setelah menganalisis data di atas antara lain :

#### 1. Menyewa Kapal yang Berkapasitas lebih Kecil

Berdasarkan data *actual* yang penulis dapatkan di lapangan, penulis melihat banyaknya kapal sewa *time charter* yang belum di muat secara maksimal, sebagai contoh pada saat pengiriman CPO oleh kapal TB. AS Perfect 2/ TK. AS Glory 3 pada *voyage* 24 yang mengangkut muatan sebanyak 1.497,190 MT. Dapat diketahui bahwa besarnya biaya sewa kapal mempengaruhi total pengeluaran biaya untuk operasi kapal dalam satu kali *voyage*. Melihat kapasitas muatan yang diangkut kecil, maka perusahaan dapat menyewa kapal yang berkapasitas ruang muat yang lebih kecil. Sehingga jumlah muatan yang ada dapat terangkut maksimal. Hal ini bisa menghemat biaya perjalanan kapal dalam satu *voyage* sehingga besarnya biaya sewa dan operasional kapal dapat dikurangi.

## 2. Memaksimalkan waktu tunggu kapal

Ada beberapa hal yang mempengaruhi lamanya kapal beroperasi yaitu seperti kondisi cuaca buruk, kapal menunggu sandar, kapal menunggu kesiapan muatan ataupun menunggu jadwal pemuatan *cruide palm oil*, menunggu kesiapan dokumen, serta kegiatan lain yang menyebabkan lamanya kapal berada di pelabuhan dapat mempengaruhi besarnya biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan dalam membiayai perjalanan kapal dalam satu *voyage*. Berdasarkan pembahasan sebelumnya, dapat dilihat bahwa biaya sewa kapal ditentukan berdasarkan lamanya perjalanan kapal yang di tempuh selama satu kali perjalanan, sehingga semakin lama perjalanan kapal maka semakin besar juga biaya sewa kapal yang dibayarkan. Hal ini dapat diminimalisir dengan melakukan kegiatan-kegiatan yang dapat dilakukan secara bersama-sama (stimulan).

## 3. Menyewa Kapal dengan *Voyage Charter*

Jika ada kenaikan pengiriman *cruide palm oil* melebihi kapasitas angkutan, perusahaan lebih mengarah kepada *time charter*. Sebaliknya jika ketersediaan *cruide palm oil* yang akan dikirim mengalami penurunan, kecenderungan mengarah kepada *voyage charter*. Namun berdasarkan perhitungan biaya dengan menggunakan *Voyage Charter* yang penulis bahas sebelumnya, menyewa kapal dengan *Voyage Charter* lebih efisien dibandingkan menyewa kapal dengan *Time Charter*.

# D. EVALUASI PEMECAHAN MASALAH

Setiap alternatif juga harus dievaluasi dalam kaitannya dengan seberapa baik alternatif itu akan mencapai suatu hasil dari pemecahan masalah. Adapun evaluasi dari pemecahan masalah tersebut adalah :

## 1. Menyewa Kapal yang Berkapasitas lebih Kecil

Berdasarkan data yang penulis dapatkan pada saat melaksanakan praktek dapat dilihat bahwa banyak kapal sewa yang dalam pengirimannya tidak dimuat secara maksimal, seperti pada pembahasan sebelumnya bahwa besar kecilnya kapasitas ruang muat kapal mempengaruhi besarnya biaya sewa yang di

bayarkan oleh perusahaan. Karena jumlah produksi *cruide palm oil* yang tidak menentu, maka perusahaan harus melakukan perencanaan terhadap pola *charter* yang seharusnya digunakan. Jika jumlah muatan yang diangkut sedikit maka sebaiknya perusahaan menggunakan pola *voyage charter* dan jika jumlah muatan yang diangkut dalam jumlah banyak maka sebaiknya perusahaan menggunakan pola *time charter*. Seperti pembahasan sebelumnya, biaya angkut *voyage charter* didasarkan oleh muatan yang diangkut. Semakin sedikit muatan yang diangkut semakin sedikit biaya yang dikeluarkan.

## 2. Memaksimalkan waktu tunggu kapal

Lamanya waktu perjalanan kapal mempengaruhi besarnya biaya operasional dan biaya sewa kapal, semakin lama waktu kapal pada saat berlayar maupun pada saat kapal berada di pelabuhan maka semakin besar jumlah biaya yang di bayarkan perusahaan. Dengan memaksimalkan waktu tunggu kapal akan meminimalisir waktu yang ada. Sebagai contoh saat kapal tersebut melakukan loading, agent yang telah ditunjuk juga melakukan pengurusan dokumen. Sehingga saat kapal tersebut selesai dimuat dapat langsung berangkat ke pelabuhan tujuan. Hal ini dapat mengurangi waktu, sehingga biaya bunker dan sewa yang dikeluarkan dapat diminimalisir.

## 3. Menyewa kapal dengan *Voyage Charter*

Berdasarkan perhitungan biaya sewa *time charter* dan *voyage charter* pada pembahasan seblumnya, dapat diketahui bahwa dengan menggunakan *voyage charter* biaya perjalan kapal dalam satu *voyage* lebih sedikit dibandingkan dengan menggunakan *time charter*. Hal ini membuktikan bahwa *voyage charter* lebih efisien daripada *time charter*. Untuk kapal sewa *time charter*, ada atau tidak adanya muatan, kapal tersebut harus tetap beroperasi karena biaya sewa dikenakan untuk kapal dalam pengoperasian selama sebulan. Dengan kata lain, pencharter harus terus membayar dengan jumlah besar meskipun jumlah muatan belum terpenuhi. Sedangkan jika menggunakan *voyage charter*, pencharter hanya membayar biaya saat dibutuhkannya kapal tersebut atau saat muatan siap dikirim, dan pada saat jumlah muatan belum terpenuhi pencharter tidak perlu mengeluarkan biaya sewa.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan analisa mengenai perbedaan biaya dan efisiensi penggunaan kapal *charter* dengan pola *time charter* dan *voyage charter*, diperoleh kesimpulan bahwa :

1. Biaya perjalanan kapal *charter* dengan rute dari Satui ke Pulau Laut serta muatan yang diangkut sebesar 1.497,910 MT, biaya yang ditanggung untuk kapal pola *time charter* yaitu sebesar Rp 353.699.544. Sedangkan biaya yang ditanggung untuk kapal *voyage charter* yaitu sebesar Rp 214.098.170. Persentase perbedaan biaya dengan muatan rendah yaitu sebesar 24,5 % . Sedangkan biaya perjalanan kapal *charter* dengan rute dari Satui ke Pulau Laut serta muatan yang diangkut maksimal yaitu sebesar 2.500 MT, biaya yang ditanggung untuk kapal pola *time charter* yaitu sebesar Rp368.039.727. Sedangkan biaya yang ditanggung untuk kapal *voyage charter* yaitu sebesar Rp357.500.000. Persentase perbedaan biaya dengan muatan maksimal yaitu sebesar 1,45%.
2. Efisiensi waktu saat melakukan pengiriman dari Satui menuju Pulau Laut dengan menggunakan *time charter* menghabiskan waktu 7-8 hari dalam satu kali pengiriman. Sedangkan dengan menggunakan *voyage charter* menghabiskan waktu 9-10 hari dalam satu kali pengiriman. Persentase perbedaan waktu antara keduanya yaitu 15,02% .
3. Jumlah *voyage* yang digunakan kapal sewa *time charter* setiap bulanya yaitu 1-2 *voyage*, sedangkan kapal sewa *voyage charter* yaitu 1 *voyage* setiap bulannya. Karena *voyage charter* dibayar hanya saat pengiriman tersebut dilakukan.



## B. SARAN

Untuk dapat meminimalisir biaya sewa dan memaksimalkan efisiensi penggunaan kapal *charter*, maka penulis memberikan saran kepada pihak yang berkepentingan agar dapat memberi masukan positif yang sifatnya membangun demi kelangsungan pengelolaan dan kemajuan perusahaan dimasa yang akan datang.

Adapun saran – saran yang diajukan oleh penulis antara lain :

1. Guna meminimalisir biaya sewa yang ditanggung perusahaan, sebaiknya perusahaan lebih mengkaji kebutuhan alat angkut yang dibutuhkan dengan cara menentukan tingkat kebutuhan kapal sewa *voyage charter* yang akan disewa perusahaan.
2. Perusahaan harus melakukan perencanaan penggunaan pola kapal sewa yang digunakan berdasarkan data bulanan pertahun. Jika muatan yang diangkut rendah sebaiknya menggunakan kapal sewa *voyage charter* dan saat muatan yang diangkut maksimal sebaiknya menggunakan *time charter*. Dikarenakan waktu perjalanan saat pengiriman muatan dengan *time charter* lebih cepat daripada menggunakan *voyage charter*. Semakin cepat muatan sampai pembeli target penjualan akan tercapai.

Dr. D.A. Lasse, S.H., M.M, *Manajemen Bisnis, Transportasi Laut, Charter, dan Klaim*, Jakarta : Rajawali Pers, 2015.

Drs. H.A.Abbas Salim, S.E., M.A, *Manajemen Transportasi*, Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada, 2008.

Capt. R. P. Suyono, *Shipping*, Jakarta : PPM, 2005.

Radiks Purba, *Charter Kapal*, Jakarta : PT. Bhatara Karya Aksara, 1981.

<https://2frameit.blogspot.co.id>

<https://www.pengertianpakar.com>

<https://abstraksiekonomi.blogspot.co.id>