

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

II.1 Gambaran Umum Pengoperasian Kapal

II.1.1 Pendapatan *Charter* Kapal

Di dalam usaha pelayaran, terdapat lima macam jenis kontrak yang biasa digunakan. Masing - masing jenis kontrak tersebut memiliki kelebihan dan kekurangan. Untuk itu perlu dilakukan analisa yang disertai dengan praktik langsung agar diperoleh keuntungan maksimal. Jenis kontrak atau pencharteran yang dipilih harus disesuaikan dengan kebutuhan dan pemilihan yang paling menguntungkan bagi kedua belah pihak baik itu pencharter ataupun owner. Secara umum ada 5 jenis sistem persewaan (Engkos Kosasih, 2007), antara lain :

a. Voyage Charter

Sewa kapal berdasarkan perjalanan (*voyage charterparty*) adalah suatu kontrak untuk mengangkut barang-barang tertentu dalam suatu perjalanan (*voyage*) yang sudah ditentukan atau dalam serangkaian perjalanan. Seperti halnya sewa kapal berdasarkan waktu, pemilik kapal tetap mempertahankan hak kepemilikan atas kapal dan mempekerjakan nahkoda dan awak kapal.

b. Time Charter

Sewa kapal berdasarkan jangka waktu (*time charterparty*) adalah suatu kontrak berdasarkan mana nahkoda dan awak kapal menjalankan pekerjaannya untuk suatu jangka waktu tertentu sebagai imbal balik dari pembayaran sewa. Berdasarkan suatu *time charterparty*, pemilik kapal tetap mempertahankan hak kepemilikan atas kapal dan nahkoda serta awak kapal dipekerjakan oleh pemilik kapal tersebut. Akan tetapi, pihak yang menyewa berhak untuk menentukan bagaimana kapal akan digunakan asalkan penggunaan itu masih dalam batas-batas yang telah disetujui di dalam perjanjian. Dalam *time charterparty*, risiko keterlambatan ada pada pihak yang menyewa. Sewa kapal biasanya mengatur kejadian-kejadian tertentu yang terjadinya salah satu kejadian itu akan menyebabkan sewa kapal berakhir, yaitu pihak yang menyewa tidak lagi bertanggung jawab atas sewa

kapal selama jangka waktu itu. Kejadian-kejadian tersebut termasuk kerusakan mesin kapal, tidak cukupnya awak kapal, mogok, dan lain-lain.

c. *Bareboat Charter*

Sewa kapal berdasarkan *demise (Bareboat charterparty)* adalah kontrak untuk menyewa kapal sebagai chattel. Pihak yang menyewa menjadi pemilik kapal untuk sementara waktu dalam segala hal (kecuali terhadap pemilik kapalnya). Nahkoda dan awak kapal adalah karyawannya. Untuk menentukan apakah suatu sewa kapal adalah suatu demise charterparty, hal ini merupakan masalah penafsiran yang ditentukan dengan merujuk pada ketentuan-ketentuan sewa kapal. Indikasi penting lainnya adalah apakah nahkoda (master) adalah karyawan pemilik kapal atau pihak yang menyewa. Pihak yang menyewa mempunyai hak penguasaan atas kapal.

d. *Consecutive Voyage Charter/Contract of Affreightment (COA)*

Sistem pencharteran dimana penyewaan kapal untuk beberapa pelayaran secara berturut – turut.

e. *Liner Charter*

Merupakan sistem pencharteran berdasarkan rute, tujuan dan arah angin. *Liner charter* berpengaruh pada komoditas atau barang apa yang akan diangkut. Dalam system *charter* ini dihitung per *container*. Semua biaya mulai dari *capital cost*, *operational cost* dan *voyage cost* ditanggung oleh pemilik kapal. Contohnya pada transportasi laut untuk penumpang dari Pelni.

II.1.2 Biaya Operasi Kapal

Biaya kapal adalah banyaknya pengeluaran mulai dari harga kapal itu sendiri serta biaya operasional kapal pada saat berlayar dan berlabuh (Niko Wiljnost, 1997). Biaya kapal dapat dikelompokkan menjadi :

- a. Kelompok biaya tetap dan biaya variabel, patokan yang dipakai dalam klasifikasi biaya ini adalah reaksi suatu unsur perubahan yang terjadi pada tingkat operasi/produksi. Pada tingkat produksi ada unsur biaya yang besarnya berubah sejalan dengan perubahan tingkat produksi.

- b. Kelompok biaya langsung dan tidak langsung, patokan yang dipakai dalam klasifikasi biaya ini ditinjau dari segi operasional, apakah suatu unsur biaya ini terlibat secara langsung atau tidak langsung dalam proses produksi.

Adapun jenis-jenis biaya jika dikelompokkan dalam biaya tetap dan biaya variabel kemudian disesuaikan dengan biaya operasional kapal maka akan diperoleh sebagai berikut:

Biaya Operasional Kapal adalah biaya yang dikeluarkan sehubungan dengan pengoperasian kapal dalam sebuah pelayaran, yang dikelompokkan atas komponen biaya-biaya selama kapal berada di pelabuhan dan biaya kapal selama kapal melakukan kegiatan pelayaran yang terdiri atas :

A. Biaya Langsung

- Biaya tetap

Menurut keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 58 tahun 2003, biaya tetap terdiri dari :

- a. Biaya Penyusutan Kapal (depresiasi) Biaya depresiasi, yaitu biaya penyusutan harga kapal

$$B_{PK} = \frac{\text{Harga Kapal} - \text{Nilai Residu Masa Penyusutan}}{\text{Masa Penyusutan}} \dots\dots (2.1)$$

Dimana :

Nilai Residu 5% dari harga kapal

Masa penyusutan 25 tahun untuk kapal baru dan

20 tahun untuk kapal bekas

- b. Biaya Bunga Modal

$$B_{BM} = \frac{\frac{N+1}{2} (65\% \text{ harga kapal}) (\text{tingkat bunga/tahun})}{N} \dots\dots (2.2)$$

Dimana:

N = jangka waktu pinjaman adalah 10 tahun Modal pinjaman dihitung 65% dari harga kapal, berarti uang muka sebesar 35% (tergantung dari kebijakan masing-masing Bank)

Tingkat bunga didasarkan atas tingkat harga berlaku umum.

- c. Biaya Asuransi

Biaya asuransi adalah uang premi tahunan yang dibayarkan kepada lembaga asuransi untuk pertanggungan atas resiko kerusakan atau

musnahnya kapal atau resiko-resiko lainnya (Purba, 1998). Pertanggungjawaban yang diperlukan oleh pemilik kapal dalam kegiatannya mengoperasikan kapal sebagai alat pengangkut muatan adalah :

a) *Hull and machinery insurance*, yaitu jaminan terhadap Partia loss (resiko kerusakan lambung, permesinan, dan perlengkapan kapal), serta total *loss* atau resiko musnahnya kapal.

b) *Increased value insurance*, yaitu jaminan terhadap kerugian abstrak seperti hilangnya pekerjaan anak buah kapal sebagai dampak dari musnahnya kapal.

c) *Freight insurance*, yaitu jaminan terhadap resiko kehilangan penghasilan (uang tambang) sebagai akibat dari kerusakan atau kehilangabn kapal.

d) *Protection and indemnity insurance*, yaitu jarninan terhadap resiko kerugian yang diderita atas kerugian yang tidak dijamin oleh penanggung.

Besarnya premi asuransi kapal/tahun adalah 1,5% dari harga kapal.

d. Biaya Anak Buah Kapal (ABK)

Menurut keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 58 tahun 2003, biaya anak buah kapal, terdiri dari:

1. Gaji Upah

Gaji rata-rata / orang / bulan x Jumlah ABK x 12 bulan

2. Tunjangan

Tunjangan rata-rata ABK / Orang / Tahun

a) Makan

Uang makan/orang/hari x Jumlah hari x Jumlah ABK x 12 bulan

b) Premi Layar

Premi Layar/orang/hari x Jumlah hari x Jumlah ABK x 11 bulan

c) Kesehatan

Tunjangan Kesehatan/orang/bulan x Jumlah ABK x 12 bulan

d) Pakaian Dinas

2 (dua) Stel / Orang / Tahun

e. JAMSOSTEK

5% x Gaji ABK

f. Tunjangan Hari Raya

Diberikan 1(satu) bulan gaji

-Biaya tidak tetap

a. Biaya Bahan Bakar

Pemakaian bahan bakar, berangkat dari performance tenaga penggerak kapal (HP), yaitu besar daya yang diperlukan kapal dengan kecepatan tertentu pada kondisi displacement yang perencanaan kapal. Komposisi pemakaian bahan bakar pada mesin bantu kapal untuk pemakaian penerangan, pompa-pompa, mesin jangkar, mesin kemudi, dan lain-lain. Besar pemakaian bahan bakar kapal ditentukan oleh lamanya waktu kapal di laut dan di pelabuhan, dan besar tenaga penggerak kapal dan mesin bantu, pemakaian bahan bakar di laut digunakan untuk mesin penggerak utama kapal dan mesin bantu kapal, sedangkan untuk pemakaian bahan bakar di pelabuhan digunakan untuk mesin bantu kapal.

b. Biaya Minyak Pelumas

Pemakaian minyak lumas adalah untuk penggantian secara periodik atau jarak pelayaran untuk pemeliharaan terhadap mesin-mesin. Jumlah kebutuhan minyak lumas tergantung dari jenis dan besarnya tenaga penggerak. Jangka waktu penggantian biasanya berdasarkan waktu atau jam kerja mesin-mesin itu merata terhadap umur teknis kapal 25 tahun, dan nilai sisa kapal diperhitungkan sama dengan nol.

c. Biaya Gemuk

Dalam keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 58 tahun 2003, biaya gemuk, yaitu :

$B_G = \text{Jumlah pemakaian Gemuk/bulan} \times \text{jumlah operasi kapal/bulan} \times \text{harga gemuk/kg}$ Pemakaian gemuk diasumsikan untuk kapal ukuran :

Kurang dari 150 GT = 20 kg 501 s/d 1.000 GT = 50 kg

151 s/d 400 GT = 30 kg lebih dari 1000 GT = 60 kg

401 s/d 500 GT = 40 kg

d. Biaya Air Tawar

Pemakaian air tawar pada kapal adalah untuk pendingin mesin utama, mesin bantu dan untuk konsumsi, mandi dan mencuci.

1. Air tawar untuk pendingin mesin utama
2. Air tawar untuk pendingin mesin bantu
3. Air tawar untuk konsumsi dan mandi

Untuk air minum (10 - 20 kg/orang/hari)

Untuk air cuci dan mandi (200 kg/orang/hari) Ada pun persamaannya sebagai berikut :

Biaya pemakaian air tawar dihitung dengan mengalikan jumlah air tawar yang digunakan selama setahun di kalikan dengan harga air berdasarkan harga air tawar saat ini.

e. Biaya Kapal di Pelabuhan

Biaya ini ditentukan dengan keputusan Menteri Perhubungan tentang kepelabuhanan dan keputusan direksi Perum Pelabuhan II tahun 2000.

Biaya ini terdiri dari :

1. Biaya Labuh, biaya yang dikeluarkan berkenaan dengan adanya kapal yang melakukan kegiatan angkut dan kunjungan ke pelabuhan. Besarnya biaya ini tergantung pada GRT kapal dan lamanya waktu kedatangan kapal hingga berangkat meninggalkan pelabuhan tersebut.
2. Biaya pandu di mana pada saat kapal memasuki perairan pelabuhan perlu dituntun oleh sebuah kapal pandu serbagai penunjuk arah untuk memasuki pelabuhan.
3. Biaya Tambat, yaitu biaya yang dikeluarkan pada saat kapal tambat di dermaga selama jangka waktu tertentu. Besarnya biaya ini tergantung pada GRT per etmal. Perhitungan etmal adalah waktu kapal kurang dari 6 jam dihitung sebagai % etmal, waktu tambat 6-12 jam di hitung sebagai XA etmal, waktu tambat 12-18 jam.
4. Biaya Rambu, yaitu biaya yang dikeluarkan karena pemakaian jasa rambu pada saat kapal melakukan pergerakan keluar masuk pelabuhan.
5. Biaya Tunda, yaitu biaya yang dikeluarkan mengenai penundaan kapal dalam pelabuhan.

f. Biaya Reparasi, *Maintenance*, dan *Supply* (RMS)

Adalah biaya yang dikeluarkan kepada pihak luar yang melaksanakan pekerjaan reparasi dan *maintenance* kapal, yang termasuk *maintenance*

dan perlengkapan meliputi geladak, alat-alat mekanik bongkar muat kapal, suku cadang, investasi kerja yang digunakan kapal. Sedangkan yang tergolong suplai adalah biaya barang- barang konsumsi di kapal tidak termasuk bahan bakar, air tawar, dan minyak lumas. Sebagai jaminan keselamatan, reparasi kapal ferry wajib dilaksanakan setiap tahun di atas dok. Biaya reparasi ini meningkat dari tahun ke tahun sejalan dengan pertumbuhan umur kapal.

B. Biaya Tidak Langsung

1. Biaya tetap

a. Biaya Pegawai Darat (Kantor Cabang dan Perwakilan)

1) Gaji Upah

Dihitung berdasarkan gaji rata-rata pegawai darat yaitu Kepala Cabang dan staff

2) Tunjangan

Terdiri dari makan & transport, kesehatan, pakaian dinas, jamsostek dan tunjangan hari raya

b. Biaya Pengelolaan dan Management

Biaya ini merupakan sejumlah biaya yang dikeluarkan untuk kepentingan administrasi dan management yang tidak langsung menunjang pengelolaan terapan, pendidikan dan latihan, kompensasi bagi karyawan, pengawasan dan biaya administrasi.

Menurut Jinca (2002), besarnya biaya manajemen adalah 12% dari biaya-biaya awak kapal, RMS, asuransi.

Kalau berdasarkan keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 58 tahun 2003, besarnya biaya pengelolaan dan manajemen terdiri dari:

Pembebanan biaya per kapal dihitung rata-rata 7% dari pendapatan kapal (berdasarkan pendapatan kapal periode sebelumnya).

II.2 *Voyage Account*

II.2.1 *Pengertian Voyage Account*

Voyage account adalah perhitungan biaya perjalanan kapal sesuai data realisasi biaya yang dikeluarkan untuk pengoperasian kapal dari satu pelabuhan ke

pelabuhan yang dituju. Kasarnya biaya yang dibutuhkan agar kapal tersebut bergerak. Berapa biaya yang dibutuhkan untuk melakukan perjalanan dari A ke B bergantung pada banyak faktor. Mulai dari faktor internal hingga faktor eksternal perjalanan itu sendiri (Hoki Agustinus, 2010). Dan itu bisa dirumuskan dengan formula dibawah ini :

$$BP = BB + BPL$$

Keterangan :

- BP : Biaya perjalanan
 BB : Biaya bahan bakar
 BPL : Biaya pelabuhan

Biaya pelabuhan disini mencakup banyak hal seperti jasa labuh, tambat, pemanduan, dan penundaan. Ada juga biaya masuk pelabuhan, biaya bongkar muat, serta biaya kontainerisasi. Banyak biaya dalam *voyage calculations* adalah biaya pelabuhannya. Biaya bahan bakar relatif tetap tergantung harga minyak dunia.

Secara umum biaya-biaya pelabuhan berdasarkan ukuran *gross tonnage* (GT) suatu kapal. Semakin besar GT kapal maka semakin murah biaya pelabuhan. GT sendiri adalah fungsi volum ruang tutup pada kapal. Jadi untuk memperkecil GT bisa dengan cara memperkecil volum ruangan kecuali volum ruang muat, memperkecil instalasi permesinan dan mengurangi kru (ruang akomodasi).

II.2.2 Komponen-komponen *Voyage Account*

Voyage account terdiri dari komponen *Shipping cost* (*Capital cost*, *Operating cost*, *Voyage cost*, *Cargo handling cost*). Dimana *Capital cost* merupakan modal awal untuk pengadaan kapal. *Operating cost* yang terdiri dari beberapa komponen yaitu biaya perawatan, *store and supply*, asuransi, administrasi, *lubricant* dan *manning cost*. Sedangkan *voyage cost* terdiri dari biaya *consumable* dan *port dues*. Dan *cargo handling* termasuk biaya *stevedoring*, *cargodoring*, dll. Keempat elemen tadi untuk mengetahui total *cost* sehingga

dapat diketahui pula unit *cost* nya yang mana akan mengarah pada penentuan harga/tarif.

II.3 Noon Report Kapal

II.3.1 Pengertian Noon Report Kapal

Di dunia perkapalan lazim menerapkan kewajiban pelaporan oleh *crew*/ABK kapal setiap harinya, yang mana pelaporan tersebut sering disebut *Noon Report* atau *Daily Noon Report* kapal. Menurut penjelasan *Captain* kapal MV. Srikandi Indonesia 19 yang dioperasikan oleh PT. Srikandi Armada *Shipping*, *Captain* Budiarto menjelaskan bahwa *Noon Report* kapal adalah laporan harian kapal yang dikirimkan kepada *owner*/pemilik kapal setiap hari pukul 12.00 siang hari.

Manajemen perusahaan pelayaran yang terstruktur memiliki sistem *monitoring* kapal yang baik. Untuk memudahkan monitoring, dibutuhkan kerjasama yang baik antara tim di darat dan di laut terutama dalam hal pelaporan kegiatan dan pergerakan kapal. Terdapat beberapa instrumen pelaporan kapal ke kantor pusat sebagaimana disebutkan pada buku Manajemen Perusahaan Pelayaran yang disusun oleh Engkos Kosasih, S.E., M.M. dan Prof. Capt. Hananto Soewedo, M.Mar. S.E., M.M., Ph.D., antara lain :

1. *Voyage report* setiap selesai *voyage* ke armada.
2. Menyampaikan *copy log book* ke armada.
3. Tiap 6 bulan menyampaikan daftar inventaris ke armada.
4. Laporan ke armada bila selesai *docking, repair, maintenance, survey, supply* perbekalan, *spare parts, deck storers*.
5. Daftar masa berlakunya sertifikat-sertifikat ke armada.
6. Laporan 3 hari sekali : *Noon position*, haluan, kecepatan kapal, ETA pelabuhan berikutnya ke armada dan usaha.
7. Tiap meninggalkan pelabuhan melaporkan : ETD kapal dan ETA pelabuhan berikutnya, *draft* kapal, *total on board* (*Cargo, MFO, MDF, air*). Bongkar/muat muatan ke armada dan usaha.
8. Kejadian-kejadian penting dalam pelayaran ke armada.

9. Setiap selesai *voyage*, mengirimkan pertanggungjawaban keuangan dan permintaan uang lagi ke keuangan dan armada.
10. Mengajukan permintaan *supply, repair/maintenance/survey* kepada armada atau cabang/agen.
11. Laporan timbang terima nahkoda/perwira dengan lampirannya ke armada.
12. Melaporkan muatan, *stowage* dan sebagainya ke usaha.

II.3.2 Isi dari Noon Report Kapal

Noon Report kapal berisikan tentang lokasi kapal, pelabuhan asal, pelabuhan yang dituju, *daily activity*, kondisi kapal, cuaca, *Time Departure* (TD) atau yang disebut waktu pemberangkatan kapal, *Estimate Time Arrival* (ETA) yang digunakan untuk menentukan kapan waktu tiba kapal di suatu pelabuhan tujuan yang mana di laporkan ke perusahaan kapal ataupun agen perkapalan di pelabuhan tujuan.

Fungsi ETA ialah untuk agen kapal agar bisa membooking pilot di atas kapal serta dermaga yang akan di gunakan, untuk proses ke imigrasian jika kapal kita berlayar antar negara serta untuk laporan harian kepada kantor atau perusahaan saat kapal itu berlayar, yang biasa di sebut dengan *noon report* yang di kerjakan oleh Mualim Dua dan dilaporkan melalui email satelit (*Internet Connection on Board*). Dan yang terpenting adalah kondisi ROB (*Remind On Board*) yang mana menjelaskan tentang kondisi konsumsi bahan bakar, pelumas dan air tawar.