



ISSN. 2716-2656 (Print)

**E-Journal Marine Inside**

<https://ejournal.poltekpel-banten.ac.id/index.php/ejmi/>

Vol. 2, Issue. 2, December 2020

[doi.org/10.56943/ejmi.v2i2.20](https://doi.org/10.56943/ejmi.v2i2.20)

---

## **Analisis Perbandingan Sewa Kapal menggunakan Model Penyewaan Time Charter dan Voyage Charter oleh PT Minamas Plantation**

**Ageng Premadi, Kusharyanto**  
*Politeknik Pelayaran Banten*

### **ABSTRAK**

*Minyak kelapa sawit termasuk contoh dari muatan curah cair (liquid bulk cargo) yakni muatan curah yang berbentuk cairan yang diangkat dengan menggunakan kapal-kapal khusus. Salah satu perusahaan yang bergerak dalam penjualan minyak kelapa sawit yaitu PT. Minamas Plantation. 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. Mengingat produksi minyak kelapa sawit yang tidak menentu setiap bulannya 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 crude palm oil. Dengan latar belakang masalah tersebut, dapat dijadikan suatu rumusan masalah dalam penelitian tentang hubungan efisiensi penggunaan kapal sewa terhadap biaya sewa dan operasional yang ditanggung oleh PT. Minamas Plantation. Dari penelitian tersebut, diharapkan mendapatkan manfaat berupa bahan pertimbangan praktis ketika mengambil keputusan untuk meningkatkan kinerja perusahaan, terutama ketika perusahaan bertemu dengan permasalahan dilematis yang sama sedemikian halnya.*

**Kata Kunci:** *Idle Capacity, Time Charter, Voyage Charter*

## **PENDAHULUAN**

Pelabuhan industri di tanah air dari tahun ke tahun selalu meningkat seiring dengan pertumbuhan ekonomi masyarakat dunia yang menyebabkan tingkat kebutuhan masyarakat terus meningkat, salah satunya akan produk olahan dari 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 (Lasse, 2017). 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 (Indonesia, 2008). 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 dipersetujui antara pemilik kapal dan pencharter. PT. Minamas Plantation memiliki 5 buah kapal tongkang beserta 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 (Purba, 1978).

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. Dilatar belakangi oleh permasalahan yang ada tersebut, tim peneliti bermaksud menginisiasi penelitian tentang analisis perbandingan sewa kapal dengan model

penyewaan *time charter* dan *voyage charter*. Tujuan dari penelitian ini dimaksudkan untuk bisa mengetahui hubungan efisiensi penggunaan kapal sewa terhadap biaya sewa dan operasional yang ditanggung.

## **METODOLOGI PENELITIAN**

Penelitian dilaksanakan di PT. Minamas Plantation pada divisi Shipping Department selama kurang lebih 10 bulan pada bulan ..... sampai dengan .....

### **Metode Pendekatan**

Metode pendekatan yang dipilih untuk mendapatkan data penelitian adalah deskriptif kuantitatif, yakni berupa data variabel *time charter* dan *voyage charter* yang diambil selama kurang lebih 8 bulan.

### **Teknik Pengumpulan Data**

#### **Observasi**

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

#### **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 peneliti mendapatkan data berupa informasi mengenai data-data pemakaian kapal sewa *Time Charter* selama periode Mei-Desember 2019.

#### **Studi Pustaka**

Studi pustaka adalah 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.

## 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*). Peneliti 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 peneliti bandingkan dengan kapal sewa *voyage charter* dengan kapasitas dan rute yang sama.

## Teknik Analisis Data

Dalam menganalisis data dalam penelitian, dasar yang peneliti pakai dalam menyelesaikan masalah adalah sebagai berikut:

### Analisis koefisien korelasi

Dalam hal ini peneliti membandingkan mengenai jenis sistem sewa menyewa kapal yang digunakan dalam perusahaan tempat peneliti 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

### Analisi koefisien penentu

Biaya adalah faktor 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

##### 1. Biaya Sewa Kapal

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

##### 2. Biaya Bunker kapal (biaya bahan bakarkapal)

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

##### 3. Biaya Agen

Biaya agen dihitung untuk setiap pelabuhan 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.

$$\text{Rumus} = \text{Jumlah muatan CPO} \times \text{total freight}$$

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Deskripsi Data

Perusahaan mengoperasikan pabrik pengolahan *refinery crude palm oil* untuk rafinasi pengilangan *crude palm oil* dengan kapasitas produksi 2.500 ton per hari atau mencapai 850.000 ton per tahun, yang menghasilkan produk turunan *crude 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 *crude palm oil* negara Malaysia (Mangoensoekarjo & Semangun, 2003).

### Subsidiary Minamas Plantation Indonesia

No	Nama Perusahaan	Lokasi
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
15	PT. Kridatma Lancar	Kalimantan Tengah
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

Ditinjau dari segi fasilitas, 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.

**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	Flexible Hose	4 unit Panjang : 9m/unit
6	Loading Manifolds	4 Manifolds 1 x PFAD/CPO 1 x RBDO 1 x RBDS 1 x RBDPO

Sumber Data : PT Minamas Plantation

**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

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 dioperasikan 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.

**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

**Daftar Nama Transportir**

No	Transportir
1	PT Kapuas Armada Nusantara
2	PT Pelayaran Kapuas Jatrutama as Group a. PT Pelayaran Kapuas Jatrutama b. PT Pelayaran Sumber Kapuas Marine c. PT Pelayaran KJ Marine d. PT Pelayaran Kapuas Jaya Samudera
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

**a. Time Charter**

Dalam sewa kapal berdasarkan waktu, pencharter 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 pencharter dalam mengoperasikan kapal tersebut dan bertindak selaku pegawai pencharter (Sudjatmiko, 1991). Ada beberapa hal yang perlu di perhatikan pencharter pada saat mencarter kapal terkait dengan biaya yang akan di keluarkan oleh perusahaan dalam melakukan pengoperasian kapal, ialah:

- 1) Gross Register Ton (GRT) dan net register ton Pencarter yang menyewa kapal secara carter waktu (Time Charter) akan memikul semua biaya eksploatasi 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.
  - a. Bobot mati dan kapasitas ruangan kapal dalam carter waktu, sewa carter dibayar lebihdulu untuk satu bulan yang akan dating dan besarnya dihitung berdasarkan besarnya bobotmati kapal waktu musim panas (summer dead weight).
  - b. Pemakaian bahan-bahan bakar

Dalam Time Charter waktu biaya untuk pemakaian bahan-bahan bakar menjadi beban pencarter, maka pencharter 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 lainya 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 (Sudjatmiko, 1995). Berikut merupakan daftar harga sewa time charter:

**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 diberikan oleh perusahaan pelayaran kepada pencharter, yang kemudian dibayarkan oleh pencharter 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 Satui menuju Pulau Laut.

**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

## **ANALISIS DATA**

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

Pada pembahasan ini peneliti akan menganalisa mengenai jumlah biaya yang ditanggung oleh perusahaan baik dalam kegiatan pengoperasian kapal sewa *time charter* dan *voyage charter*.

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

Peneliti mengambil contoh kapal TB. AS Perfect 2/ TK. AS Glory 3 voyage 24 yang Peneliti 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 2019 berangkat dari Pulau Laut (port of origin) kemudian sampai di Satui (port of loading) pada tanggal 6 September 2019.

Pada tanggal 10 September 2019 kapal mulai sandar di pelabuhan dan kapal langsung melaksanakan pemuatan pada tanggal 10 September 2019 sampai selesai pemuatan pada tanggal 12 September 2019. Kemudian kapal berangkat ke Pulau Laut dan tiba pada tanggal 13 September 2019. Kapal mulai sandar pada tanggal 17 September 2019 dan langsung melaksanakan kegiatan bongkar. Kemudian kapal berangkat dari Satui pada tanggal 23 September 2019. Berikut adalah perhitungan biaya-biaya pengangkutan CPO kapal TB. AS Perfect 2/ TK. AS Glory3 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
Agency Fee (Dischport)=	4,68 days Agency Fee (Loadport) = 20.650.000

1) Total Freight + Tax	= Cargo Capacity x 1000 x Freight x 1,1 = 1.497,190 x 1000 x 130 x 1,1 = Rp 214.098.170
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. 214.098.170 x 0,1 = Rp. 21.409.817
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. 21.409.817 + Rp 32.850.000 + Rp 42.539.727 = Rp 96.799.544
6) Hire Base	= <u>Biaya sewa kapal</u> x Total Days/Voyage 30 = <u>Rp 525.000.000 x 14,68</u> 30 = Rp 256.900.000
7) Total	= Hire Base + Total Disbursement = Rp 256.900.000 + Rp 96.799.544 = Rp 353.699.544

Berdasarkan perhitungan di atas dapat diketahui besarnya biaya pengeluaran perusahaan untuk pengiriman CPO sebanyak 1.497,910 MT, dari Satuike 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.

### **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 peneliti akan menghitung biaya-biaya perjalanan kapal TB. AS Perfect 2/ TK. AS Glory 3 dengan kapasitas angkut yang lebih banyak. Diasumsikan kapal dengan rute pengiriman dan voyage yang sama, disini yang peneliti 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.

1) Total Freight + Tax	= Cargo Capacity x 1000 x Freight x 1,1 = 2500 x 1000 x 130 x 1,1 = Rp 357.500.000
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	= <u>Biaya sewa kapal</u> x Total Days/Voyage 30 = <u>Rp 525.000.000</u> 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.

### 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 *cruide palm oil* yang tidak stabil, maka Peneliti mencoba membandingkan dengan sewa kapal pola *voyage charter*. dengan *voyage charter* besarnya biaya pengiriman *cruide 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. Peneliti mengambil rata-rata harga tender pada bulan Januari-November 2019 dari perusahaan pelayaran PT Kapuas Jatratama untuk pengiriman CPO dari Satui ke Pulau Laut, yang peneliti gunakan sebagai asumsi perhitungan biaya pada saat menggunakan *voyage charter*. Hasil tender menunjukkan rata-rata *freight* pada bulan Januari-November 2019 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*.

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

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

Perhitungan Biaya <i>Voyage Charter</i> dengan Kapasitas Maksimal		
No	Deskripsi	Total Biaya (Rp)
1	Freight angkutan CPO dari Satui ke Pulau Laut	
	2.500.000 kg x 125	Rp 312.500.000
	PPN 10%	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	Rp 325.000.000
	PPN 10%	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	Rp 337.500.000
	PPN 10%	Rp 33.750.000
	<b>TOTAL</b>	<b>Rp 371.250.000</b>

Seperti pada perhitungan *voyage charter* sebelumnya, peneliti mengambil rata-rata harga tender pada bulan Januari-November 2019 dari perusahaan pelayaran PT. Kapuas Jatrata untuk pengiriman crude palm oil dari Satui ke Pulau Laut, yang peneliti 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 pengirimannya yang sama dari Satui menuju Pulau Laut, total biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan sebesar Rp 368.039.727.

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, Peneliti dapat menghitung persentase perbedaan biaya *time charter* terhadap *voyage charter*. Berikut perhitungannya:

- a. Persentase perbedaan biaya dengan kuantitas rendah

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{Biaya sewa } \textit{Time Charter} - \text{Biaya sewa } \textit{Voyage Charter}}{\text{Total Biaya}} \times 100\% \\
 &= \frac{\text{Rp } 353.699.544 - \text{Rp } 214.098.170}{\text{Rp } 567.797.714} \times 100\% \\
 &= \frac{\text{Rp } 139.601.374}{\text{Rp } 567.797.714} \times 100\% \\
 &= 24,5 \%
 \end{aligned}$$

- b. Persentase perbedaan biaya dengan kuantitas maksimal

$$\begin{aligned}
 &= \frac{\text{Biaya sewa } \textit{Time Charter} - \text{Biaya sewa } \textit{Voyage Charter}}{\text{Total Biaya}} \times 100\% \\
 &= \frac{\text{Rp } 368.039.727 - \text{Rp } 357.500.000}{\text{Rp } 725.539.727} \times 100\% \\
 &= \frac{\text{Rp } 10.539.727}{\text{Rp } 725.539.727} \times 100\% \\
 &= 1,45 \%
 \end{aligned}$$

Maka berdasarkan presentase 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*.

## **Perbedaan Efisiensi Penggunaan Kapal Sewa**

### ***Time Charter dan Voyage Charter***

- 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*) (Salim, 2008). Peneliti mengambil sample dengan rute yang sama yaitu dari satu menuju ke pulau laut karena diasumsikan memiliki jarak dan kecepatan dihitung sama.
- 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 (Suyono 2005). 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 penggunaannya. 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.

## **PEMECAHAN MASALAH**

### **Menyewa Kapal yang Berkapasitas lebih Kecil**

Berdasarkan data actual yang Peneliti dapatkandi lapangan, Peneliti 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.

### **Memaksimalkan waktu tunggu kapal**

Ada beberapa hal yang mempengaruhi lamanya kapal beroperasi yaitu seperti kondisi cuacaburuk, kapal menunggu sandar, kapal menunggu kesiapan muatan ataupun menunggu jadwal pemuatan crude palm oil, menunggu kesiapan dokumen, serta kegiatan lainya 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 ditempuh 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).

### **Menyewa Kapal dengan Voyage Charter**

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

## **KESIMPULAN**

Berdasarkan analisa mengenai perbedaan biaya dan efisiensi penggunaan kapal charter dengan pola *time charter* dan *voyage charter*, diperoleh kesimpulan bahwa 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 Rp 368.039.727. Sedangkan biaya yang ditanggung untuk kapal voyage charter yaitu sebesar Rp 357.500.000. Persentase perbedaan biaya dengan muatan maksimal yaitu sebesar 1,45%. Jumlah *voyage* yang digunakan kapal sewa *time charter* setiap bulannya yaitu 1-2 *voyage*, sedangkan kapal sewa *voyage charter* yaitu 1 *voyage* setiap bulannya. Karena *voyage charter* dibayar hanya saat pengiriman tersebut dilakukan.

## **UCAPAN TERIMA KASIH**

Peneliti mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya seluruh pihak yang terlibat dalam berjalannya penelitian, termasuk seluruh pegawai di PT Minamas Plantation yang membantu tim peneliti dalam memperoleh data yang dibutuhkan tim peneliti.

## **DAFTAR PUSTAKA**

Indonesia, P. (2008). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*.

Lasse, D. A. (2017). *Manajemen bisnis transportasi laut, carter, dan klaim*. PT. Raja Grafindo Persada.

Mangoensoekarjo, S., & Semangun, H. (2003). *Manajemen agrobisnis kelapa sawit*. Gajah Mada University Press.

Purba, R. (1978). *Charter kapal* (ed. 3). Bhratara Karya Aksara.

Salim, A. H. A. (2008). *Manajemen Transportasi*. PT Raja Grafindo Persada.

Sudjatmiko, F. D. C. (1991). *Sewa Menyewa Kapal (Ship Chatering)*. YP. Satya Widia.

Sudjatmiko, F. D. C. (1995). *Pokok-pokok pelayaran niaga*. Bhratara.

Suyono. (2005). *Shipping: Pengangkutan Inermodal Ekspor Impor Melalui Laut*. PPM.