

ANALISIS SISTEM MANAJEMEN SEWA MENYEWAWA KAPAL DI PERUSAHAAN JASA PELAYARAN TANJUNG BALAI KARIMUN KABUPATEN KARIMUN PROVINSI KEPULAUAN RIAU

Tri Mardalena¹; Diky Budiman²

Universitas Karimun^{1,2}

Email: mardalenatri@gmail.com; budiman.diky@gmail.com

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana sistem manajemen sewa menyewa kapal di perusahaan jasa pelayaran Tanjung Balai Karimun. Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah metode kualitatif deskriptif, dengan pendekatan kualitatif. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa sistem manajemen sewa menyewa kapal yang ada di perusahaan jasa pelayaran yang beroperasi di Tanjung Balai Karimun telah sesuai dengan teori fungsi manajemen menurut Gorge R Terry dan Leslie W. Rue, serta sarana manajemen yang diaplikasikan oleh perusahaan jasa pelayaran telah mengikuti kaidah teori menurut M Manullang. Adapun fungsi manajemen yang dimaksud adalah sebagai berikut Planning, Organizing, Staffing, Motivating dan Controlling, sedangkan sarana manajemen mencakup Men, Money, Materials, Machines, Methods dan Markets. Penelitian ini diharapkan mampu menjadi acuan oleh pemerintah dalam menetapkan aturan terkait sewa- menyewa kapal. Selanjutnya, penelitian ini diharapkan mampu mengembangkan sistem manajemen yang sudah berjalan hingga sesuai standar operasional baik nasional maupun internasional.

Kata Kunci: Sistem Manajemen, Sewa Menyewa Kapal.

ABSTRACT

The purpose of this study is to determine how the leased boat management system in Tanjung Balai Karimun shipping service company. The method used in this research is a descriptive qualitative method with a qualitative approach. The results of this study indicate that the leased boat management system in the shipping service companies operating at Tanjung Balai Karimun is in accordance with the theory of management functions according to Gorge R. Terry and Leslie W. Rue, and the management tools applied by shipping service companies have followed the approach of the rule according to M Manullang. The management functions referred to are as follows Planning, Organizing, Staffing, Motivating and Controlling, while management tools include Men, Money, Materials, Machines, Methods and Markets. This research expected to be able to become a reference for the government in determining the rules related to leasing a boat. Furthermore, this research expected to be able to develop a management system that has been running up to national and international operational standards.

Keywords: Management System, Leased Boat.

PENDAHULUAN

Perkembangan pelayaran niaga modern dimulai saat penemuan mesin uap oleh James Watt sekitar abad ke-18 dan terus berkembang hingga ke revolusi industri (Rahayu, 2019). Sejak saat itu dunia pelayaran niaga masih terus berkembang dan masih mencari sarana angkutan laut yang paling efisien yang dianggap mampu menghemat energi di satu pihak dan dipihak yang lain. Pengembangan lain yang dilakukan ialah berkaitan dengan peningkatan daya muat kapal untuk memperoleh penghasilan uang tambahan secara maksimal. Penyelenggaraan jenis-jenis usaha pelayaran tersebut, membutuhkan jenis kapal yang berbeda-beda, sesuai dengan jenis komoditi yang menjadi obyek pengangkutan yang dibidik oleh pemilik usaha pelayaran. Kapal yang diperlukan bagi perusahaan pelayaran niaga tersebut, pengadaannya dapat dilakukan oleh perusahaan pelayaran yang mengelola bisnis pelayaran niaga yang bersangkutan melalui berbagai cara pengadaan salah satunya melalui sewa- menyewa kapal. Sementara itu dapat disampaikan bahwa pengadaan kapal untuk digunakan dalam operasi pelayaran, baik kapal baru maupun kapal bekas pakai, dapat dibiayai melalui mekanisme.

Usaha dibidang pelayaran niaga atau perkapalan merupakan jenis usaha yang bersifat capital intensive (padat modal), memerlukan sangat banyak modal karena harga sebuah kapal sangat tinggi dan biaya organisasi bagi perusahaan pelayaran liner service juga tinggi. Selain dari pertimbangan men*Charter* kapal yang berkaitan tentang pengadaan maupun investasi kapal (baru atau bekas), kita juga mengetahui alasan lain timbulnya persewaan kapal untuk pemenuhan kebutuhan atau pengisian jadwal pelayaran pada periode tertentu dan dipihak lain, ada juga alasan lainnya yakni adanya pengusaha yang membuka usaha bisnis perkapalan dengan menyewakan armada kapal pribadi, tanpa memiliki perusahaan pelayaran. Sudah barang tentu pertimbangan seperti itu tidak bersifat mutlak, artinya ada juga pertimbangan lain yang dapat mendorong orang atau perusahaan untuk menyewakan kapal niaga.

Kabupaten Karimun memiliki beberapa pelabuhan penumpang dan barang yang tersebar di pulau-pulau yang termasuk ke dalam Kabupaten Karimun, namun pelabuhan yang paling ramai terdapat di Pulau Karimun, yaitu Pelabuhan Internasional/Domestik dan Pelabuhan Sri Tanjung Gelam. Kedua pelabuhan tersebut menghubungkan Pulau Karimun dengan pulau-pulau yang ada di sekitarnya, sekaligus sebagai tempat transit

angkutan laut antar provinsi maupun antar Negara. Letak Pulau Karimun yang strategis menjadi alasan peningkatan jumlah tenaga kerja asing yang bekerja di Pulau Karimun. Adapun berbagai tujuan warga negara asing masuk ke suatu negara diantaranya yaitu, untuk berwisata, bekerja, bersekolah, hingga menetap (tinggal) (Budiman & Nabella, 2020). Karimun menjadi salah satu tujuan dari warga negara asing untuk bekerja ataupun berwisata. Disamping itu, banyak juga perusahaan-perusahaan industri (perkapalan) dan barang tambang yang beroperasi di Pulau Karimun, serta masyarakat yang memilih melakukan pengobatan ke Singapura ataupun Malaysia baik warga Karimun sendiri maupun dari luar Karimun. Perubahan status Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Karimun dari Kelas II menjadi Kelas I, menjadi salah satu bukti adanya peningkatan jumlah penumpang serta pelayanan yang dibutuhkan. Kondisi tersebut menuntut perusahaan pelayaran yang ada di Karimun agar memenuhi kebutuhan masyarakat dalam melancarkan arus lalu lintas orang dan barang melalui angkutan kapal laut dari dan/atau ke Karimun. Berdasarkan fenomena-fenomena yang terjadi tersebut, penulis melihat bahwa perlunya pihak jasa pelayaran mengetahui substansi, perjanjian sewa dan operasi biaya pada shipowner dan *Charterer* dalam kegiatan sewa menyewa kapal. Oleh karena itu, dari adanya latar belakang masalah di atas penulis tertarik untuk mengangkat permasalahan ini dan ingin mengadakan penelitian lebih lanjut.

KAJIAN PUSTAKA

Pasar *Charter*

Bisnis pencarteran kapal merupakan kegiatan yang sangat penting di kalangan niaga, khususnya di dalam pelayaran internasional (*interocean shipping*), dimana dibutuhkan banyak kapal guna pemenuhan kebutuhan industry pelayaran yang memiliki kekhususan ataupun pelayaran *liner service*, untuk pengangkutan *bulk cargo*, serta berbagai keperluan *industrial carrier* dan lain-lain. Kapal-kapal sewaan tersebut dibutuhkan untuk memenuhi keperluan perusahaan pelayaran yang belum memiliki armada milik sendiri juga oleh perusahaan pelayaran besar yang masih memerlukan tambahan tonnage untuk menutupi kekurangan space dalam usaha pelayaran (Djaja, 2015). Kantor-kantor pialang *Charter* mempunyai informasi yang cukup akurat terkait data kapal siap sewa; jenis-jenis serta kapasitas kapal lengkap dengan detail posisinya masing-masing, ditawarkan kepada calon penyewa yang potensial dengan keterangan

mengenai tarif sewanya, kapan dan dimana kapal-kapal dapat diserahkan kepada peminat dan informasi lainnya sesuai kebutuhan.

Calon penyewa memang sebaiknya menutup persetujuan *Charter* melalui perantara pialang, bukan saja disebabkan calon penyewa mungkin tidak mengerti seluk beluk kapal dan seluk beluk persewaan kapal, melainkan sebab pertimbangan teknis, praktis dan ekonomis. Demikian juga pihak pemilik kapal yang akan menyewakan kapalnya, yang tentunya mempunyai keterampilan dan keahlian yang cukup handal dalam bidang perkapalan, namun merasa perlu memanfaatkan jasa perantaraan pialang *Charter* berdasarkan pertimbangan yang sama dengan yang diutarakan di atas, sebagai berikut:

Pialang *Charter* adalah perorangan yang memiliki keahlian pada urusan perkapalan yang bergerak khusus pada bisnis sewa-menyewa kapal. Pialang mempunyai informasi mutakhir serba lengkap mengenai jenis-jenis kapal yang sesuai bagi keperluan pengangkutan tertentu, yaitu mengenai tipe kapal, bobotnya, kelengkapan alat-alat bongkarmuat, alat komunikasi modern dan sebagainya (F.D.C Sudjatmiko, 2012).

- a. Calon penyewa tidak memiliki pengetahuan atas seluk beluk kapal, yang disebabkan si penyewa tidak bekerja pada bidang perkapalan melainkan pada bidang lainnya, seperti perdagangan dan industri.
- b. Calon pencarter merupakan sebuah perusahaan pelayaran atau perusahaan pengangkutan yang secara periodik ataupun sesekali, menyewa kapal untuk keperluan usaha angkutannya.
- c. Pemilik kapal yang selanjutnya akan menyewakan kapal miliknya, dapat merasa lebih efisien serta ekonomis jika mempercayakan segala urusan penyewaan kapalnya tersebut kepada si pialang, karena biasanya pemilik kapal memiliki beragam jenis kapal. Selain itu, jika pemilik kapan mempekerjakan berbagai ahli bangunkapal yang berbeda pada semua jenis kapalnya maka biaya yang akan dikeluarkan akan menajdi lebih besar.

Persetujuan Time Charter

Pada dunia pelayaran niaga banyak dijumpai kapal-kapal angkutan barang (*chargo freighter*) beroperasi berdasarkan persetujuan time *Charter*, yaitu persetujuan penyewaan kapal dimana pihak penyewa kapal (*Charterer*) setuju menyewa kapal dalam keadaan siap berlayar yaitu dalam keadaan lengkap sudah terisi bahan bakar, air

tawar dan segala perlengkapan berlayar baik perlengkapan melekat maupun perlengkapan lepas dan disamping itu kapal juga sudah diawaki secara penuh dengan nakhoda dan anak buah kapal (ABK) sesuai ketentuan, sesuai surat sijil (*crew list*) yang berlaku bagi kapal tersebut (Dian Prasetyawati, 2019). Kapal disewa untuk sesuatu jangka waktu tertentu lazimnya tiga bulan atau kelipatannya dan pihak pemilik kapal (*shipowner*) setuju menyerahkan kapalnya kepada penyewa kapal untuk dioperasikan olehnya selama jangka waktu persewaan (F.D.C Sudjatmiko, 2012).

Persetujuan *Voyage Charter*

Transaksi *Voyage Charter* atau *Trip Charter* merupakan bentuk persetujuan sewa-menyewa kapal dimana kapal dipersewakan untuk mengangkut jenis muatan tertentu sejumlah besar tertentu untuk satu atau beberapa kali perjalanan tertentu dimana muatan harus dibongkar di pelabuhan (pelabuhan-pelabuhan) tujuan tertentu. Sewa kapal (lazim disebut *freight*) dibayar berdasarkan banyaknya muatan yang dibongkar di pelabuhan tujuan kecuali kalau ditentukan lain dalam *voyage Charter party* (Dian Prasetyawati, 2019). Dalam persetujuan *voyage Charter* segala sesuatu yang berkaitan dengan perjalanan (pelayaran) kapal dari pelabuhan pemuatan sampai ke pelabuhan tujuannya dari persiapan perjalanan, pengisian bahan bakar dan seluk beluk pelayaran lain untuk menempuh pelayaran itu dilakukan oleh atau atas tanggungan pemilik kapal tanpa melibatkan penyewa kapal. Pihak *Charterer* hanya berkepentingan dalam penyeberangan muatan yang diangkut kapal, dari pelabuhan pemuatan ke pelabuhan tujuan serta pengurusan pemuatan dan pembongkaran muatannya, kalau kegiatan tersebut sesuai *Charter party* merupakan tanggung jawabnya (F.D.C Sudjatmiko, 2012).

Biaya Perjalanan Kapal Dalam *Employment Tertentu*

Kapal yang berlayar dari satu pelabuhan menuju pelabuhan lainnya, menjalankan kegiatan pelayaran dalam rangka operasinya mengangkut muatan dalam suatu usaha pelayaran niaga yang dijalankan oleh perusahaan yang memiliki atau mencarter kapal yang bersangkutan. Dalam kaitan ini tentu menjadi jelas, bahwa operasi pelayaran itu diharapkan dapat memberikan keuntungan secukupnya kepada perusahaan pemilik atau penyewa kapal tersebut, karena jelas pula bahwa perusahaan pelayaran niaga mengoperasikan kapal dengan tujuan untuk memperoleh keuntungan dari hasil usahanya itu. Oleh karena itu menjadi jelas pula bahwa setiap biaya yang menjadi pengeluaran jasa pelayaran melalui pelabuhan pemuatan ke pelabuhan pembongkaran

perlu direncanakan dengan matang serta setiap biaya yang dikeluarkan secara real, dipantau secara teliti untuk dievaluasi hingga dapat ditentukan biaya paling ekonomis dan selanjutnya dapat ditentukan biaya mana yang dapat dikurangi (F.D.C Sudjatmiko, 2012). Biaya yang harus dikeluarkan untuk melayarkan kapal niaga dapat dibedakan antara beberapa kategori biaya sebagai berikut:

- a. Biaya langsung merupakan suatu biaya yang wajib dikeluarkan untuk melayarkan kapal
- b. Biaya tidak langsung merupakan suatu biaya yang tidak secara langsung digunakan dalam rangka menggerakkan kapal tetapi penting bagi kelancaran operasi kapal niaga

Penelitian Terdahulu

Penelitian ini menggunakan acuan penelitian lain sebagai bentuk pembandingan, dapat dilihat sebagai berikut:

- 1) Penerapan *Voyage Account* berdasarkan Noon Report PT.XX. Adapun hasil penelitian menunjukkan dalam hal evaluasi antara kesesuaian tarif *Charter* kapal dengan biaya yang dikeluarkan, dapat menggunakan format *Voyage Account* yang dapat disusun berdasarkan *Noon Report* kapal. Perhitungan dan analisa menggunakan *Voyage Account* kondisi pengoperasian kapal di PT.X pada periode 24 September sampai dengan 31 Oktober 2016 untuk 4 trip didapatkan laba bersih sebesar Rp. 904.187.234,-. Hasilnya menunjukkan bahwa perhitungan laba rugi operasional kapal dapat dideskripsikan secara jelas, baik komponen pendapatan maupun komponen biayanya (Dian Prasetyawati, 2019).
- 2) Analisis Sistem *On Hire* dan *Off Hire* dalam *Charter* Kapal Tunda PT. Pelindo Marine Service Terhadap Kegiatan Operasional Divisi Pelayanan Kapal Dinas Pemanduan dan Telekomunikasi Cabang Tanjung Perak Surabaya. Hasil penelitian ini menunjukkan sistem on dan off hire sangat tergantung pada kapal yang dapat beroperasi atau tidak karena hal ini sangat berpengaruh kepada harga sewa carter yang berubah dari harga semula yang diakibatkan kapal tidak dapat beroperasi. Bagian operasional pencarter sangat berpengaruh untuk menghitung ulang sewa carter dan melakukan sounding ulang BBM apabila off hire terjadi, hal ini dilakukan agar pihak pencarter tidak mengalami kerugian (Tanti & Sapit, 2018).

- 3) Perjanjian Carter Kapal Niaga Dalam Perspektif Hukum Perjanjian di Indonesia. Terdapat tiga jenis *Charter party* yaitu *voyage Charter*, *time Charter*, dan *bareboat Charter*. Isi perjanjian carter kapal sepenuhnya tunduk pada kebebasan para pihak. Namun demikian di dalam praktek pelayaran niaga, dikenal berbagai jenis perjanjian *Charter* yang berbentuk standard Charter party (approved documents) yang mengatur antara lain klausula-klausula esential atau additional clause dan harus dipahami dengan baik oleh para pihak. Pemahaman ini penting karena berdampak tidak saja bagi para pihak yang terikat *Charter party*, tetapi juga terhadap tanggung jawab mereka atas kerugian pihak pengguna jasa angkutan (Djaja, 2015).

METODE PENELITIAN

Pendekatan Penelitian

Metodologi yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif (penelitian berbasis kualitatif), menggunakan metode pemikiran deduktif (metode deduktif), yang menganalisis fenomena pengetahuan umum atau fakta umum untuk menemukan kesimpulan tertentu. (*The methodology used in this study uses a qualitative approach (qualitative based research), using the deductive thinking method (deductive method), which analyzes general knowledge phenomena or general facts to find certain conclusions.*). (Zulkarnaen, et al. 2020, p.2614).

Penelitian ini menjadikan metode kualitatif sebagai cara dalam mengambil data dengan teknik pengamatan langsung atau survey lapangan. Pendekatan Kualitatif merupakan pendekatan yang digunakan oleh peneliti dalam rangka mengumpulkan data, yang di antaranya mencakup perilaku individu, deskripsi latar belakang yang kompleks dan interaksi individu, eksplorasi untuk menemukan informasi baru, fokus secara mendalam dan teliti dari suatu yang terbatas jumlahnya, deskripsi dari interaksi-interaksi individu dan proses yang mereka gunakan, dan uraian yang kaya tentang konteks dan kesimpulan (Sugiyono, 2019).

Jenis dan Sumber Data

Jenis dan sumber data yang digunakan dalam penelitian ini meliputi:

- a. Data Primer; adalah suatu data yang dikumpulkan dengan cara wawancara yang mendalam dengan memanfaatkan informasi dari seorang informan yang terhubung

langsung dengan penelitian (Kriyantono, 2010). Adapun data primer yang peneliti gunakan ialah berupa hasil wawancara peneliti dengan responden/informen kunci. Sedangkan responden/informan kunci dalam penelitian ini adalah pimpinan/karyawan perusahaan jasa pelayaran yang berjumlah 17 orang sebagai perwakilan dari tiap-tiap perusahaan.

- b. Data Skunder; adalah suatu data yang dikumpulkan dari berbagai dokumen-dokumen ataupun literatur yang diterbitkan secara sah sehingga mampu mendukung kelengkapan data primer (Kriyantono, 2010). Adapun data skunder yang digunakan, diantaranya yakni dokumen perusahaan pelayaran, dokumen kapal, surat perjanjian sewa menyewa kapal dan dokumen lain terkait sewa menyewa kapal.

Populasi dan Sample

Populasi merupakan wilayah generalisasi yang terdiri atas objek/subjek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik suatu kesimpulan (Kriyantono, 2010). Pada penelitian ini populasi yang diangkat oleh peneliti mencakup keseluruhan perusahaan jasa pelayaran yang berlokasi di Tanjung Balai Karimun. Sampel memiliki arti sebagai bagian dari jumlah serta karakteristik yang diambil dari populasi yang akan digunakan di dalam penelitian (Kriyantono, 2010). Merunut pada keadaan yang ada di lapangan, maka sampel yang akan digunakan ialah berjumlah 17 perusahaan pelayaran yang melaksanakan operasional di Pelabuhan Penumpang Internasional/Domestik dan Pelabuhan Sri Tanjung Gelam serta Perusahaan Pelayaran di luar kedua pelabuhan tersebut yang melaksanakan sewa menyewa kapal. Dari 17 perusahaan tersebut akan ditentukan lagi mana yang melaksanakan kegiatan sewa menyewa kapal saat penelitian dilakukan sesuai kondisi bisnis pelayaran.

Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian merupakan sebuah alat/ fasilitas yang dipakai peneliti dalam mengumpulkan data penelitian agar kebutuhan terkait data terpenuhi secara efektif, yang bermakna lebih hemat dan tepat serta sesuai sasaran penelitian (Arikunto, 2010). Alat bantu dalam penelitian ini berupa bahan wawancara kepada responden. Pada penelitian ini maka pengumpulan data yang dilakukan oleh peneliti, diantaranya yakni:

- a. Wawancara; yang memiliki arti komunikasi yang memiliki tujuan yang tertentu. Komunikasi tersebut terjadi dua arah, antara pewawancara (*interviewer*) yang mengajukan pertanyaan dan terwawancara (*interview*) yang memberi jawaban atas pertanyaan yang diajukan (Moleong, 2010). Pada penelitian ini wawancara ditujukan kepada pimpinan/karyawan perusahaan pelayaran yang membidangi sewa menyewa kapal.
- b. Observasi; merupakan kegiatan mengamati dan mencatat aktivitas secara sistematis terhadap gejala yang tampak pada objek penelitian. Observasi merupakan metode pengumpulan data yang menggunakan pengamatan terhadap obyek penelitian yang dapat dilaksanakan secara langsung maupun tidak langsung (Tanzeh, 2009). Observasi dalam penelitian ini dilakukan dengan mengamati kegiatan operasional perusahaan.
- c. Dokumentasi; merupakan data berupa gambar atau foto yang diambil secara langsung pada objek penelitian, yaitu berupa foto kegiatan peneliti saat di lokasi penelitian.

Teknik Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data adalah suatu teknik yang sangat strategis dalam penelitian, sebab tujuan penting dalam suatu penelitian ialah memperoleh data. Jika tidak memahami teknik pengumpulan data, maka penelitian tidak akan memiliki data yang sesuai standar yang telah ditentukan (Sugiyono, 2019). Penelitian yang dilakukan ini menggunakan teknik pengumpulan data menggunakan metode kualitatif.

Teknik Analisis Data

Teknik analisis data kualitatif deskriptif, merupakan teknik analisis data yang digunakan oleh peneliti. Kualitatif deskriptif merupakan suatu teknik analisa yang berusaha mencari bentuk, model, interaksi, tema, kesamaan, serta maksud atas data yang dinyatakan dalam bentuk pernyataan-pernyataan, tafsiran-tafsiran. Selanjutnya, data yang telah di peroleh dari berbagai orang atau informan kunci akan ditabulasikan serta dipresentasikan sesuai dengan hasil temuan di lapangan. Data yang dianalisa tersebut, adalah data primer hasil observasi dan wawancara serta data sekunder yang terdiri dari dokumen perusahaan pelayaran, dokumen kapal yang disewakan, surat sewa menyewa kapal serta dokumen lainnya yang dapat memberikan informasi kepada peneliti terkait topik yang diteliti. Analisis data dilakukan dengan menggunakan teori

manajemen, yaitu 5 fungsi manajemen menurut George R. Terry dan Leslie W. Rue serta 6 sarana manajemen menurut Manullang, M. Data tersebut diolah secara manual kemudian direduksi, data yang telah direduksi dikelompokkan ke dalam berbagai bentuk data (*display data*) dan disajikan dalam bentuk *content* analisis dengan berbagai keterangan, tahap akhir ialah diberi kesimpulan, sehingga dapat menjawab rumusan masalah serta menjelaskan dan terfokus pada representasi yang ada di dalam penelitian (Kriyantono, 2010).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum Perusahaan Pelayaran di Kabupaten Karimun

Perusahaan pelayaran berperan penting dalam mengembangkan dan meningkatkan perekonomian suatu daerah, khususnya daerah sekitar pelabuhan. Jenis perusahaan pelayaran yang ada di Kabupaten Karimun umumnya bergerak di bidang keagenan, dimana kapal yang dioperasikan adalah milik perusahaan lain. Hanya beberapa perusahaan pelayaran saja yang mengoperasikan kapal milik, yang lainnya menjalankan sewa menyewa kapal, baik kapal milik perusahaan maupun kapal yang disewa dari perusahaan lain sebagai perantara bagi perusahaan yang menyewa kapal. Selama penelitian ini dilaksanakan hanya sebagian kecil saja perusahaan pelayaran yang menjalankan kegiatan sewa menyewa kapal diakibatkan kondisi saat ini yang tidak memungkinkan, terutama pelayaran internasional dimana kapal dari Indonesia tidak boleh memasuki pelabuhan luar negeri. Pelayaran nasional, lokal maupun pelayaran rakyat sebagian bahkan tidak beroperasi untuk sementara sejak terjadi wabah covid 19, ada juga yang tutup, sedangkan jadwal keberangkatan dibatasi tidak seperti hari-hari biasa sebelum terjadi wabah. Sehubungan dengan hal tersebut, arus lalu lintas orang dan barang menjadi terbatas pula, sehingga akan berpengaruh pada perekonomian masyarakat.

Perusahaan Pelayaran Sewa Menyewa Kapal

Bisnis pelayaran merupakan suatu bisnis yang membutuhkan biaya yang sangat besar, apalagi bila yang dijalankan adalah liner service (pelayaran tetap). Karena selain harga kapal yang tinggi, perusahaan pelayaran harus menyediakan kantor cabang di setiap pelabuhan yang disinggahi oleh kapal yang dioperasikannya. Hal inilah yang menjadi pertimbangan oleh pebisnis pelayaran angkutan laut dalam menetapkan bentuk

usaha yang akan dijalankannya. Selain *liner service*, bisnis pelayaran juga bisa dalam bentuk *tramper* (pelayaran tidak tetap), jenis usaha pelayaran ini tidak membutuhkan kantor cabang sebanyak *liner service* dan organisasi serta dokumentasinya lebih sederhana dibandingkan dengan *liner service*.

Banyak faktor yang menyebabkan terjadinya sewa menyewa kapal, diantaranya adalah jumlah penumpang yang melebihi kapasitas kapal yang tersedia di suatu pelabuhan misalnya pada saat-saat libur panjang atau hari raya agama tertentu. Lonjakan jumlah muatan/barang juga bisa menjadi penyebab terjadinya sewa menyewa kapal, biasanya bila yang diangkut muatan dalam jumlah besar. Perusahaan pelayaran harus memenuhi kebutuhan pelanggannya agar operasional perusahaan tetap berjalan dengan baik dan memuaskan. Oleh sebab itu sebagai solusinya adalah dengan menyewa kapal dari perusahaan pelayaran lain yang memiliki kapal dalam kondisi menganggur (*idle*) atau memang perusahaan tersebut bergerak di bidang sewa menyewa kapal saja.

Sewa menyewa kapal tidak terlepas dari kondisi pasar *Charter* yang ada pada saat terjadinya sewa menyewa kapal tersebut. Karena harga sewa akan sangat dipengaruhi oleh penawaran dan permintaan akan kapal, dimana apabila permintaan lebih tinggi daripada penawaran, maka harga sewa kapal akan naik/tinggi pula. Sebaliknya apabila penawaran lebih tinggi daripada permintaan, maka harga sewa kapal akan rendah/turun. Disinilah berlaku hukum ekonomi permintaan dan penawaran.

Berdasarkan data wawancara yang diperoleh serta hasil analisa penulis, maka diketahui potensi pasar *Charter* di Karimun sangat menjanjikan mengingat posisi letak Kabupaten Karimun yang strategis karena diapit oleh dua negara tetangga Singapura dan Malaysia, serta terletak di wilayah perairan yang menghubungkan antar pulau dan antar wilayah provinsi. Keadaan yang demikian membuat Karimun memiliki kesempatan yang besar untuk mengembangkan pasar *Charter*, baik nasional maupun internasional. Untuk pasar *Charter* internasional tidak terlalu berat persaingannya karena kapal-kapal yang beroperasi terutama dari Karimun ke Malaysia (Johor Bahru) dijalankan oleh perusahaan pelayaran yang masih dalam 1 (satu) group, sehingga mereka bisa mengatur jadwal dan rute kapal secara bersama-sama dan bergantian saling melengkapi. Walaupun ada perusahaan pelayaran lain yang menjalankan kapalnya ke Malaysia, namun rutanya berbeda jadi tidak menjadi permasalahan dalam bisnis pelayaran di Karimun. Persaingan terjadi biasanya karena faktor pasar *Charter* (harga

sewa kapal) yang telah ditetapkan secara internasional, disamping itu faktor fisik kapal juga sangat mempengaruhi, semakin bagus dan besar kapasitas kapal maka semakin banyak diminati, begitu pula keberadaan asuransi kapal, semakin berkualitas jaminan yang diberikan semakin tinggi pula permintaan akan kapal tersebut.

Dunia bisnis/pelayaran niaga tidak terlepas dari pemakaian kapal sebagai sarana pengangkut orang maupun barang. Harga kapal yang sangat mahal terkadang menuntut pebisnis untuk memilih menyewa atau menyewakan kapal miliknya. Ada berbagai faktor yang mempengaruhi keputusan untuk sewa menyewa kapal ini, seperti : pengadaan kapal atau investasi kapal (baru atau bekas), untuk memenuhi kebutuhan atau mengisi jadwal pelayaran dalam masa tertentu, pengusaha yang membuka usaha bisnis perkapalan dengan menyewakan kapal-kapal miliknya tanpa mendirikan perusahaan pelayaran (F.D.C Sudjatmiko, 2012). Sementara itu dari segi pencarter, ada beberapa hal yang menyebabkan mereka melakukan persewaan kapal, yakni: 1) Hendak mengapalkan barang miliknya dalam jumlah besar sekaligus, dimana jika barang tersebut diangkut dengan menggunakan kapal liner service akan membutuhkan pengangkutan yang berulang kali, sehingga biaya pengangkutan menjadi besar dibandingkan dengan menyewa kapal yang bisa mengangkut barang sekali jalan dan biaya tambang yang lebih rendah; 2) Perlu mengisi kekosongan (kekurangan) ruang kapal dalam kurun waktu tertentu atau dalam situasi tertentu (F.D.C Sudjatmiko, 2012).

Melihat potensi arus lalu lintas orang dan barang di pelabuhan yang ada di Karimun yang mengalami kurva peningkatan setiap tahunnya, yang terbukti dengan adanya perubahan status Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan/KSOP Karimun dari Kelas II menjadi Kelas I tahun 2019, dapat dikatakan bahwa prospek pelayaran niaga di Karimun sangat baik. Tentu hal ini menjadi kesempatan bagi perusahaan pelayaran untuk lebih meningkatkan peranannya dalam melayani kebutuhan masyarakat yang berangkat/datang ke/dari Karimun maupun pendistribusian barang yang diangkut melalui kapal laut.

Bila prospek pelayaran niaga baik, maka tidak menutup kemungkinan prospek sewa menyewa kapal juga akan baik. Karena tidak semua perusahaan pelayaran sanggup memenuhi kebutuhan akan kapal jika kondisi arus lalu lintas orang dan barang dalam jumlah yang melebihi kapasitas maksimum. Dalam keadaan seperti ini, akan menuntut pemilik kapal maupun pemilik barang/muatan agar mereka menyewa ataupun

menyewakan kapal untuk mengangkut barang/muatan tersebut. Disamping itu dalam keadaan tertentu misalnya pada saat libur panjang ataupun hari raya keagamaan, biasanya jumlah penumpang meningkat tajam, hal ini juga merupakan faktor yang menyebabkan perusahaan pelayaran menyewa kapal milik perusahaan lain.

Adapun faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya sewa menyewa kapal adalah sebagai berikut :

- 1) Pemilik perusahaan pelayaran ingin menambah inventaris perusahaan berupa kapal baik kapal baru maupun kapal bekas dengan cara membeli kapal secara kredit di Bank tertentu untuk selanjutnya disewakan.
- 2) Sebagai pemenuhan kebutuhan kapal saat jumlah penumpang atau barang melebihi kapasitas maksimal di suatu pelabuhan.
- 3) Terjadinya suatu peristiwa yang tidak terduga seperti bencana alam, yang memerlukan alat angkut berupa kapal bagi orang ataupun barang.
- 4) Sebagai alat transportasi laut bagi produk tertentu suatu perusahaan yang tidak memiliki kapal pribadi, misalnya kapal tug boat guna mengangkut pasir, batu, timah, dan lain-lain hasil tambang. Begitu pula untuk barang-barang produk yang diimpor dari luar negeri, seperti hasil olahan barang tambang, minyak serta bahan kebutuhan hidup sehari-hari.

Ditambahkan pula oleh (F.D.C Sudjatmiko, 2012), bahwa selain empat faktor yang telah disebutkan, ada faktor lain yang menjadi penyebab terjadinya sewa menyewa kapal, yaitu pemilik kapal yang tidak mempunyai perusahaan pelayaran tetapi khusus menyewakan kapalnya kepada pihak lain yang membutuhkan kapal.

Bila dilihat dari keempat faktor di atas, maka faktor inventarisasi perusahaan pelayaran, faktor kelebihan kapasitas penumpang/barang, dan faktor sebagai pengangkut hasil produksi industri merupakan faktor yang menyebabkan terjadinya sewa menyewa kapal di Karimun. Hal ini dikarenakan Karimun merupakan tempat transit penumpang antar pulau serta banyaknya perusahaan yang memproduksi hasil tambang yang membutuhkan kapal sebagai alat angkut ke tempat pengiriman.

Adapun sewa menyewa kapal pada perusahaan pelayaran yang ada di Kabupaten Karimun terdapat beberapa jenis, yaitu: 1) *Time Charter*; 2) *Voyage Charter*; dan 3) *Bareboat Charter*. Dari 17 perusahaan pelayaran yang menjadi objek penelitian penulis, hanya 3 (tiga) perusahaan yang aktif melakukan usaha sewa menyewa kapal, yaitu: PT.

PELNAS SINDO JAYA, PT. Pelayaran The National Global, dan PT. Pelayaran Logistik Maritim. Sementara perusahaan pelayaran yang lain hanya sebagai agen kapal milik atau kapal perusahaan lain (principal).

Menurut (F.D.C Sudjatmiko, 2012), jenis sewa menyewa kapal ada 3 (tiga), yaitu: a) *Time Charter*; b). *Voyage Charter*; dan c). *Bareboat Charter*. Adapun yang dimaksud dengan *Time Charter* adalah suatu persetujuan penyewaan kapal dimana pihak penyewa kapal (*Charterer*) setuju menyewa kapal dalam keadaan siap berlayar (layak laut/seaworthy), yaitu dalam keadaan lengkap sudah terisi bahan bakar, air tawar dan segala perlengkapan berlayar baik perlengkapan melekat maupun perlengkapan lepas dan disamping itu kapal juga sudah diawaki secara penuh dengan Nakhoda dan Anak Buah Kapal (ABK) sesuai ketentuan, sesuai surat sijiil (crew list) yang berlaku bagi kapal tersebut. Sementara yang dimaksud dengan *Voyage Charter* adalah suatu bentuk persetujuan sewa menyewa kapal yang mana kapal dipersewakan untuk mengangkut jenis muatan tertentu sejumlah besar tertentu untuk satu atau beberapa kali perjalanan tertentu dimana muatan harus dibongkar di pelabuhan-pelabuhan tujuan tertentu. Selanjutnya pengertian dari *Bareboat Charter* atau *Demise Charter* adalah persetujuan sewa menyewa kapal dalam keadaan kosong, tidak lengkap tanpa awak kapal dan tanpa persediaan bahan bakar yang diperlukan untuk menggerakkan mesin-mesin dan juga tanpa air tawar.

Sebagai salah satu perusahaan jasa pelayaran di Kabupaten Karimun, PT. Pelayaran Nasional Sindo Jaya yang berkedudukan di Jl. Nusantara No.10 RT.003 RW.001 Kelurahan Tanjung Balai Kota Kecamatan Karimun didirikan pada tanggal 14 Agustus 2009, sejak tahun 2019 telah menjalankan sewa menyewa kapal. Sewa menyewa kapal yang dijalankan di perusahaan pelayaran PT. Pelnas Sindo Jaya berupa *time Charter* jenis tramper dengan kapal penumpang/ferry (MV. Ceria Indomas) rute Karimun-Malaysia (Johor Bahru). Kapal disewakan kepada PT. Putra Maju Global Indonesia dengan masa persewaan 5 tahun. Selama masa tersebut pihak pemilik kapal dalam hal ini perusahaan pelayaran PT. PELNAS Sindo Jaya yang mengoperasikan kapal yang disewakan tersebut. Untuk sementara dalam kondisi wabah covid-19 PT. Putra Maju Global Indonesia tidak beroperasi. Sistem pembayaran sewa dibayarkan setiap bulan melalui Bank yang ditunjuk oleh pemilik kapal. Selain menyewakan kapal milik, PT. PENAS Sindo Jaya juga mengoperasikan kapal penumpang milik perusahaan lain,

dalam hal ini mereka berperan sebagai agen kapal jenis pelayaran nasional dan internasional.

Sistem sewa menyewa kapal jenis lainnya adalah sewa menyewa kapal barang (Tug Boat) yang dijalankan oleh PT. Pelayaran The Nasional Global dan PT. Pelayaran Logistik Maritim. Kedua perusahaan ini mengoperasikan kapal milik dan kapal principal. Jenis muatan yang diangkut berupa barang tambang seperti: batu granet, batu bara, bauxite dan lain-lain sesuai permintaan penyewa/pemilik barang. Muatan yang diangkut dengan tujuan pelabuhan nasional dan internasional, misalnya Pekan Baru, Jambi, serta Singapura, Malaysia dan negara-negara lain tergantung pelabuhan yang diminta oleh pencarter. Namun dalam kondisi saat ini untuk pelayaran internasional tidak bisa dilaksanakan karena kapal tidak bisa memasuki pelabuhan luar negeri, sedangkan pelayaran nasional masih tetap berlangsung. Kondisi demikian menyebabkan berkurangnya pendapatan perusahaan. Sedangkan sistem penyewaan yang dilakukan bisa bermacam-macam, diantaranya adalah: 1) Pembeli produk/barang meminta perusahaan pelayaran mencarikan kapal untuk disewa; 2) Pemilik barang langsung menghubungi owner untuk menyewa kapal miliknya, kemudian owner meminta perusahaan pelayaran agar mengurus dokumen persewaan tersebut, disini perusahaan pelayaran berperan sebagai agen; 3) Pemilik barang langsung menyewa kapal milik pribadi seseorang yang tidak mempunyai perusahaan pelayaran, tapi pengurusan surat/dokumen tetap dilakukan oleh perusahaan pelayaran yang ditunjuk.

Pada Surat Perjanjian sewa kapal dicantumkan beberapa data, yaitu: 1) Keterangan tentang Pemilik kapal; 2) Keterangan tentang Penyewa kapal; 3) Keterangan tentang kapal yang disewakan; 4) Syarat dan isi perjanjian sesuai kesepakatan antara Pemilik dan Penyewa kapal; 5) Kewajiban dan Ketentuan Pemilik/Pihak Pertama; 6) Kewajiban Penyewa Kapal/Pihak Kedua; 7) Force Majeure; 8) Aturan Tambahan.

Adapun keterangan mengenai pemilik dan penyewa kapal meliputi : nama, jabatan, alamat, dan sebutan sebagai Pemilik/Pihak Pertama atau Penyewa/Pihak Kedua, sedangkan untuk keterangan kapal berisi data tentang nama kapal, Surat Ukur serta Gross Tonnage (GT). Informasi yang lengkap atas kapal yang akan disewa diperlukan oleh penyewa agar dapat memperoleh keuntungan yang layak dari bisnis mengoperasikan kapal sewaan tersebut. Selanjutnya pada bagian Syarat dan Isi

Perjanjian antara Pemilik dan Penyewa kapal diatur sebagai kesepakatan yang meliputi:

- a) Jangka waktu misalnya 6 (enam) tahun dihitung tanggal Berita Acara Penyerahan;
- b) On Hire/diserahkan sesuai Berita Acara Penyerahan;
- c) Daerah Pengoperasian;
- d) *Charter rate*/biaya sewa, contohnya Rp. 120.000.000,- (seratus dua puluh juta)/bulan, bisa ditambahkan dengan keterangan bahwa harga akan direview per 2 (dua) tahun (2020 dan 2022);
- e) Pembayaran ditujukan kemana, misalnya Bank Account melalui BNI KCP Tanjung Balai Karimun An. PT. Pelnas Sindo Jaya.

Pada bagian berikutnya dicantumkan mengenai Kewajiban dan Ketentuan Pemilik/Pihak Pertama, seperti berikut:

- 1) Menempatkan 1 (satu) orang sebagai wakil Pemilik di atas kapal (bila diperlukan).
- 2) Pihak kedua (Penyewa) tidak berhak memindah tangankan/menyerahkan kapal/menjalin kontrak dengan Pihak Ketiga yang berkenaan dengan pengoperasian kapal.
- 3) Apabila terjadi kerusakan pada armada yang mengharuskan perbaikan atau kapal naik dock maka perbaikan atau pengedokan harus mendapat izin dari pihak pemilik kapal.
- 4) Menanggung Asuransi Kapal.
- 5) Menyiapkan dokumen kapal sesuai ketentuan yang berlaku untuk kepentingan Pelayaran kapal di wilayah Indonesia yang disepakati kedua belah pihak.
- 6) Pengurusan perpanjangan surat-surat kapal yang masa berlakunya habis.
- 7) Memeriksa kelengkapan dokumen kapal dan kepemilikan pelayaran yang diserahkan terimakan dari Pihak Kedua.
- 8) Menyiapkan peralatan navigasi sesuai ketentuan perundang-undangan.

Selanjutnya dicantumkan pula apa yang menjadi kewajiban bagi Penyewa Kapal/Pihak Kedua, diantaranya:

- 1) Menjaga kondisi kapal agar selalu baik dengan jalan menanggung biaya oli/pelumas mesin kapal dan service (maintenance).
- 2) Asuransi Penumpang menjadi tanggung jawab pihak penyewa.
- 3) Menanggung gaji dan uang makan ABK Kapal.
- 4) Menanggung biaya bahan bakar (fuel).

Force Majeure dalam perjanjian ini yang dimaksud adalah hal-hal yang menyebabkan kerugian di luar batas kemampuan manusia misalnya: badai topan dan

bencana alam lainnya. Apabila kerugian yang diakibatkan Force Majeure yang telah dinyatakan Syahbandar atau instansi terkait yang berwenang, maka kedua belah pihak dibebaskan dari tanggung jawab sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Sebagai isi dari Aturan Tambahan berisi hal-hal sebagai berikut ini:

- 1) Perselisihan-perselisihan yang disebabkan dalam pelaksanaan Perjanjian Sewa/*Charter* ini akan diselesaikan secara musyawarah serta mufakat antara kedua belah pihak. Apabila perselisihan tidak dapat diselesaikan dengan musyawarah serta mufakat, maka kedua belah pihak sepakat menyelesaikan perselisihan tersebut menurut hukum yang berlaku dengan menunjuk Pengadilan Negeri (yang ditunjuk) sebagai tempat penyelesaian masalah.
- 2) Perjanjian tidak berlaku dan tidak mengikat sebelum adanya transaksi pembayaran. Pihak Pertama baru menentukan kesediaan Armada setelah adanya pembayaran dari Pihak Kedua. Apabila terjadi pembatalan oleh Pihak Kedua (Penyewa), maka biaya sewa yang telah dibayarkan tidak dapat ditarik kembali.
- 3) Pajak-pajak yang timbul akibat perjanjian sewa ini menjadi tanggung jawab masing-masing pihak mengikuti segala peraturan perundang-undangan yang ditentukan.

Sesuai dengan isi perjanjian sewa menyewa kapal yang menyatakan bahwa kapal dapat berlayar di seluruh perairan Indonesia sesuai kesepakatan, artinya selama waktu persewaan pencarter bisa lebih dari satu jalur atau rute pelayaran yang ditempuhnya sesuai kebutuhan. Sebagai contoh dapat dilihat dari surat perjanjian sewa menyewa kapal antar PT. Pelayaran Nasional Sindo Jaya dengan PT. Putera Maju Global Indonesia yang pada awal persetujuan memilih rute Terempa-Letung, kemudian rute berpindah ke Karimun-Johor Bahru, selanjutnya karena wabah covid-19 atas kesepakatan bersama kapal beralih rute ke pelabuhan Aceh (Sabang-Ulele). Bila kondisi sudah kembali normal seperti sediakala, maka kapal yang disewa akan ditarik kembali ke Karimun dan melayari rute Karimun-Johor Bahru. Dalam hal ini, (F.D.C Sudjatmiko, 2012) juga menjelaskan bahwa kapal yang disewa dalam persetujuan time *Charter* beroperasi secara bebas di dalam jalur-jalur pelayaran yang sah yang dipilih oleh penyewa.

Surat Perjanjian Sewa Kapal harus mencantumkan tanggal juga tempat dimana surat tersebut dibuat dan juga harus memiliki tanda tangan kedua belah pihak yang

membuat perjanjian sewa kapal. Ada beberapa hal yang patut diketahui oleh penyewa kapal tentang seluk beluk kapal sebelum memutuskan (menutup perjanjian) untuk menyewa kapal berdasarkan surat ataupun dokumen yang dibutuhkan, seperti: Pas Besar Kapal, Sertifikat Keselamatan Kapal Kecepatan Tinggi, Sertifikat Ukur Internasional, dan Surat Ukur Internasional. Dari dokumen-dokumen tersebut dapat diperoleh data mengenai kapal yang akan disewakan sebagai berikut: 1) Nama Kapal; 2) Tanda Panggilan (Nomor atau Huruf Pengenal); 3) Tempat/Pelabuhan Pendaftaran; 4) Tanda Pendaftaran; 5) Tanggal Pendaftaran; 6) Ukuran Kapal (Panjang/P, Lebar/L, dan Dalam/D) dalam satuan meter (m); 7) Tonase Kotor (GT); 8) Tonase Bersih (NT); 9) Tahun Pembangunan; 10) Penggerak Utama; 11) Merek TK/TW; 12) Bahan Utama Kapal; 13) Jumlah Geladak; 14) Jumlah Baling-baling; 15) Model dan Nomor Lambung Pembuat; 16) Nomor IMO; 17) Rancangan Garis Air Sesuai Sarat Pada Markah Sarat Haluan dan Buritan (dalam satuan meter); 18) Kategori; 19) Tipe Kapal; 20) Tanggal Peletakan Lunas; dan 21) Masa Berlaku Sertifikat.

Berdasarkan keterangan yang diperoleh dari dokumen-dokumen yang ada, maka calon penyewa dapat mengetahui dengan jelas tentang kapal yang ditawarkan kepadanya, apabila calon penyewa sudah setuju dan mantap akan memakai kapal tersebut barulah diputuskan untuk membuat surat perjanjian sewa menyewa kapal (*Charter party*). Isi perjanjian seperti yang telah dijelaskan sebelumnya harus disepakati oleh kedua pihak yang terkait, jika ada ketentuan yang tidak disetujui oleh salah satu pihak, maka belum bisa ditandatangani kecuali ada ketentuan lain.

Jenis-Jenis Sewa Menyewa Kapal

Sewa menyewa kapal atau yang lebih dikenal dengan istilah *Charter* menurut (Humas, Administrasi, & Agung-RI, 1847), Kitab Undang-Undang Hukum Dagang pasal 453 dibagi menjadi dua, yaitu:

1) *Time Charter* (carter berdasarkan waktu), merupakan sebuah perjanjian antara pihak yang satu (pemilik kapal), mengikatkan diri pada beberapa waktu-waktu tertentu, kepada pihak lawannya (penyewa kapal), yang memiliki tujuan untuk menggunakan kapal tersebut dalam pelayaran di lautan yakni untuk keperluan pihak penyewa, dengan pembayaran berdasar pada harga yang terhitung pada lamanya waktu penyewaan.

2) *Voyage Charter* (carter berdasarkan perjalanan), merupakan sebuah perjanjian antara pihak yang satu (pemilik kapal), mengikatkan diri untuk menyediakan sebuah

kapal tertentu, seluruhnya atau sebagian, kepada pihak lawannya (penyewa kapal) dengan tujuan untuk baginya mengangkut sekelompok orang ataupun perorangan atau barang-barang melalui lautan, dalam satu perjalanan atau lebih, dengan pembayaran sesuai harga pasti untuk pengangkutan ini.

Terdapat bermacam-macam jenis *Charter* yang dikenal dalam dunia bisnis pelayaran, namun saat ini jenis yang dijalankan oleh perusahaan pelayaran yang ada di Kabupaten Karimun khususnya di Pulau Karimun ada tiga jenis, yaitu *Time Charter*, *Voyage Charter*, dan *Bareboat Charter*.

Sistem Manajemen Sewa Menyewa Kapal

Penelitian yang dilakukan memakai analisis data kualitatif. Analisis tersebut dilakukan berdasarkan teori fungsi manajemen menurut George R. Terry dan Leslie W. Rue (2010) dan teori sarana manajemen (M Manullang, 2012). Berdasarkan kedua teori tersebut akan dianalisis bagaimana sistem manajemen yang dilaksanakan pada perusahaan jasa pelayaran di Kabupaten Karimun khususnya di Tanjung Balai Karimun dalam menjalankan bisnis sewa menyewa kapal. Adapun fungsi manajemen yang dipakai dalam menganalisis data terkait adalah: 1) *Planning*; 2) *Organizing*; 3) *Staffing*; 4) *Motivating*; dan 5) *Controlling*. Sedangkan sarana manajemen mencakup: 1) *Men*; 2) *Money*; 3) *Materials*; 4) *Machines*; 5) *Methods*; dan 6) *Markets*.

Data-data yang diperoleh dari Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas I Tanjung Balai Karimun dapat diketahui bahwa Kabupaten Karimun Provinsi Kepulauan Riau merupakan tempat turun naik penumpang terpadat di Indonesia setelah Kota Batam (Aziz, 2019). Berdasarkan sumber tersebut dikatakan juga bahwa dari 51 pelabuhan angkutan laut di seluruh Indonesia, Tanjung Balai Karimun nomor dua penumpang terpadat, terutama pada masa liburan dan lebaran. Bila diakumulasi dari beberapa pelabuhan diperoleh data penumpang dengan total 16.769 jiwa. Jumlah ini bisa meningkat dan mencapai puncak arus balik pada H+2 sebanyak 24.763 penumpang.

Dari 10 (sepuluh) pelabuhan yang berada di bawah naungan KSOP Kelas I Tanjung Balai Karimun, pelabuhan terpadat adalah Pelabuhan Tanjung Balai Karimun (Pelabuhan Internasional/Domestik), disusul Pelabuhan Tanjung Batu Kundur dan terakhir Pelabuhan Sri Tanjung Gelam (KPK). Sementara rute penumpang terpadat

adalah Tanjung Balai Karimun-Sekupang Batam, Tanjung Balai Karimun-Harbourbay Batam, dan Tanjung Balai Karimun- Selat Panjang.

Disamping memiliki pelabuhan penumpang terpadat kedua di Indonesia, di Kabupaten Karimun juga banyak terdapat perusahaan industri (perkapalan) dan barang tambang. Hal ini menyebabkan adanya peningkatan tenaga kerja asing di Kabupaten Karimun mengingat banyaknya investor yang berasal dari luar negeri. Hasil produksi dari perusahaan tersebut membutuhkan sarana angkutan laut sebagai alat transportasi untuk mengirim produknya kepada pembeli.

Selain itu, sebagai wilayah yang berdekatan dengan negara luar seperti Singapura dan Malaysia, Tanjung Balai Karimun menjadi tempat transit bagi naik turunnya penumpang yang menuju atau keluar dari kedua negara tersebut. Sebagian masyarakat Karimun maupun luar Karimun lebih percaya pada sistem pengobatan di luar negeri seperti Singapura dan Malaysia, sehingga tidak mengherankan apabila kedua negara tersebut menjadi tujuan masyarakat untuk berobat.

Sebagai seorang pimpinan/manajer perusahaan pelayaran, maka selalu dituntut agar dapat membuat perencanaan (Planning) sebelum suatu kegiatan dimulai. Berkaitan dengan kegiatan sewa menyewa kapal, perlu ditentukan terlebih dahulu tujuan dari persewaan kapal yang akan dilakukan. Misalnya untuk menambah jumlah kapal sebagai inventaris perusahaan, dengan cara membeli kapal bekas pakai dari perusahaan pelayaran lain, seperti yang dilakukan oleh PT. Pelayaran Nasional Sindo Jaya yang telah membeli kapal bekas pakai dari perusahaan pelayaran PT. Master Asia Shipping di Pekanbaru Provinsi Riau.

Setelah kapal dibeli, disusunlah rencana untuk apa kapal tersebut digunakan dalam operasional perusahaan. Dengan ditetapkannya pelabuhan Tanjung Balai Karimun sebagai pelabuhan penumpang terpadat kedua di Indonesia pada tahun 2019, dan semakin banyaknya jumlah masyarakat yang berangkat ke Malaysia untuk berobat, mendorong pihak pemilik kapal untuk menyewakan kapalnya kepada perusahaan pelayaran yang mengangkut penumpang dengan rute Tanjung Balai Karimun-Johor Bahru Malaysia. Pelabuhan Puteri di Johor Bahru tersebut juga lebih dekat dengan tempat berobat yang dituju. Sementara bagi perusahaan pelayaran PT. The Nasional Global dan PT. Logistik Maritim, menyewakan kapal milik perusahaan dengan melihat banyaknya permintaan dari perusahaan industri (perkapalan) dan barang tambang untuk

mengangkut hasil produksi mereka ke pembeli. Sarana manajemen yang berperan di sini adalah Machine, yaitu alat yang digunakan dalam kegiatan sewa menyewa kapal, dalam hal ini adalah kapal itu sendiri karena kapal yang menjadi sarana pengangkut bagi penumpang dan barang.

Bila perencanaan sudah disusun sesuai tujuan perusahaan, langkah selanjutnya yang perlu dilakukan oleh pemilik kapal (*owner*), yaitu menetapkan jenis sewa menyewa yang akan dipakai (fungsi organizing). Perusahaan pelayaran di Kabupaten Karimun menjalankan ketiga jenis sewa menyewa kapal yang umum dilakukan dalam bisnis pelayaran niaga, yakni: 1) *Time Charter*; 2) *Voyage Charter*; dan 3) *Bareboat Charter*. Sarana manajemen yang diterapkan di bagian ini adalah Methode, yaitu cara atau tahapan yang dilakukan dalam kegiatan sewa menyewa kapal mulai dari tahap persetujuan, tahap pembuatan kontrak persetujuan, dan tahap penataan administrasi persetujuan. Tahapan ini sesuai dengan hasil penelitian Fadlan Zamzimi (2010) tentang proses terjadinya perjanjian carter kapal.

Pada tahap persetujuan antara pihak pemilik kapal dan penyewa (pencarter) melakukan kesepakatan. Jika telah ada kata sepakat antara kedua belah pihak serta segala bentuk syarat secara teknis dan administrasi lainnya juga terpenuhi, maka dilanjutkan dengan tahap kedua, yaitu tahap pembuatan kontrak perjanjian/persetujuan (Jusup & Tanawijaya, 2016). Pada surat kontrak yang telah ditetapkan, telah tertuang berbagai materi spesifikasi lengkap terkaiti nama perusahaan, nama kapal, muatan, besarnya harga sewa, dan lain-lain. Selanjutnya ialah tahap penataan administrasi persetujuan, pada tahapan ini masing-masing pihak diminta untuk menandatangani surat kontrak/perjanjian yang sudah disiapkan. Setelah itu penyewa kapal dapat memanfaatkan penggunaan kapal.

Agar kegiatan sewa menyewa kapal dapat berjalan dengan baik, maka harus dilakukan oleh orang yang memiliki keahlian di bidangnya serta memiliki pengetahuan mengenai sewa menyewa kapal. Berkaitan dengan hal tersebut, ada berbagai langkah yang dapat dilakukan. Pertama, pihak pencarter sendiri yang langsung berhubungan dengan owner (pemilik kapal), segala dokumen sewa menyewa kapal dipegang oleh owner dan pencarter kapal. Perusahaan pelayaran yang mengurus kapal dan dokumen yang dibutuhkan dalam persewaan tersebut. Kedua, dengan memanfaatkan jasa orang ketiga (pialang *Charter*) sebagai penghubung antara pencarter dan owner dengan

memberikan fee. Di sini perusahaan pelayaran juga yang mengurus surat-surat kapal maupun dokumen lain untuk keberangkatan dan kedatangan kapal selama persewaan berlangsung. Ketiga, pemilik barang (Shipper) atau pembeli menghubungi pihak perusahaan pelayaran untuk dicarikan kapal sewa guna mengangkut barang miliknya. Di sini diterapkan sarana manajemen berupa Man (Sumber Daya Manusia/SDM), yaitu orang-orang yang memiliki keterlibatan pada proses sewa menyewa kapal dan Material (dokumen/persyaratan) meliputi persyaratan dan dokumen yang dibutuhkan dalam persewaan kapal.

Langkah selanjutnya setelah perjanjian sewa menyewa kapal diputuskan, pihak owner maupun *Charterer* menjalankan kegiatan persewaan berdasarkan isi perjanjian *Charter* yang telah disepakati oleh kedua belah pihak. Pelaksanaan kegiatan ini tentunya membutuhkan komunikasi, instruksi/perintah, dan motivasi diantara orang-orang yang terlibat di dalam persewaan kapal tersebut. Hal ini diperlukan agar segala kegiatan bisa terlaksana secara efektif dan efisien, sehingga target dan sasaran dapat mencapai sesuai tujuan perusahaan (manajemen). Pada tahap ini yang berperan adalah sarana manajemen *Men* (manusia).

Semua proses yang dilalui mulai dari perencanaan sampai pemberian motivasi kepada bawahan membutuhkan pengawasan (*controlling*). Bentuk pengawasan dapat berupa penilaian, koreksi, memeriksa, pencocokkan, serta mengusahakan agar setiap aktivitas yang dilakukan sesuai dengan rencana awal yang telah ditentukan serta tujuan yang akan dicapai (M Manullang, 2012). Pengawasan merupakan proses akhir dari suatu sistem manajemen dimana perusahaan pelayaran dalam hal ini owner (pemilik kapal) melakukan pengawasan terhadap pembayaran uang sewa kapal sesuai waktu yang telah ditetapkan dalam surat perjanjian sewa kapal, termasuk juga pengawasan terhadap pengeluaran biaya-biaya operasional serta kasus-kasus wanprestasi yang mungkin terjadi. Sarana manajemen yang dapat digunakan pada tahap ini adalah *Money* (keuangan) dan *Market* (pemasaran). Kedua sarana manajemen ini sangat berkaitan erat satu sama lain. Begitu pula dengan pasar *Charter*, karena harga sewa kapal maupun biaya-biaya lain yang timbul akibat persewaan kapal sangat ditentukan oleh keadaan pasar *Charter* saat *Charter* dibuat. Jika pasar carter ramai (permintaan akan kapal sewa tinggi), maka harga sewa kapal juga tinggi. Namun sebaliknya bila keadaan pasar *Charter* sepi (permintaan akan kapal sewa rendah), maka harga sewa kapal juga akan

rendah/turun. Oleh sebab itu pemilik kapal perlu mempertimbangkan segala biaya yang dikeluarkan secara rinci dan detail sebelum memutuskan untuk menyewakan kapalnya kepada calon pencarter, berlaku untuk semua jenis persewaan baik *time Charter*, *voyage Charter* maupun *bareboat Charter*. Berdasarkan jenis- jenis sewa menyewa kapal yang disebutkan, *bareboat Charter* lebih disukai oleh owner karena mereka tidak perlu memikirkan biaya operasional kapal, karena ditanggung oleh pencarter, kecuali yang disebutkan di dalam surat perjanjian *Charter*. Para pengusaha kapal harus lebih teliti dan cermat dalam memonitor dan memperhitungkan biaya operasional kapal yang tepat, sehingga memperkecil resiko kerugian yang mungkin timbul dengan mendapatkan tarif *Charter* yang sesuai dengan biaya operasional kapal dan laba yang diinginkan (Dian Prasetyawati, 2019).

Pemilik kapal (owner) dan perusahaan pelayaran yang mengoperasikan kapal tersebut dapat memasarkan kapalnya melalui pasar *Charter*, nasional maupun internasional. Di pasar *Charter* inilah mereka bersaing dengan perusahaan pelayaran lainnya yang juga memasarkan kapal yang akan disewakan. Kondisi fisik kapal, kapasitas kapal, kelengkapan dokumen serta jaminan asuransi menjadi faktor yang menentukan dalam menarik minat calon pencarter. Kapal dengan kondisi fisik yang baik (laik laut), kapasitas cukup agar dapat mengangkut muatan dalam jumlah yang banyak sekaligus tidak berulang-ulang, semua surat dan dokumen kapal lengkap dan masih berlaku, serta adanya jaminan asuransi yang berkualitas, maka akan semakin banyak diminati oleh calon pencarter.

Menyangkut masalah wanprestasi (cidera janji) yang sering terjadi pada perusahaan pelayaran yang menyewakan kapalnya adalah pada kapal pengangkut barang, seperti yang dialami oleh PT. The Nasional Global dan PT. Logistik Maritim. Kedua perusahaan tersebut beberapa kali menghadapi masalah pembatalan pengangkutan muatan, baik dari pihak pemilik muatan/barang maupun dari pihak perusahaan pelayaran sendiri. Biasanya disebabkan karena faktor keterlambatan kedatangan kapal yang hendak disewa di pelabuhan pemuatan. Atau sebaliknya pemilik barang batal melakukan pemuatan sementara kapal sudah ada di pelabuhan pemuatan. Dalam mengatasi masalah seperti ini kedua belah pihak membayar denda sesuai dengan isi surat perjanjian *Charter*. Namun bila keterlambatan kedatangan kapal maupun keterlambatan proses bongkar muat barang yang disebabkan oleh keadaan cuaca yang

tidak memungkinkan, maka penyelesaian masalah berdasarkan kesepakatan antara kedua belah pihak. Siapa yang menanggung kerugian ataupun kerugian ditanggung bersama-sama antara owner dan *Charterer*.

Berdasarkan uraian di atas dapat dikatakan bahwa sistem manajemen sewa menyewa kapal yang dilaksanakan pada perusahaan jasa pelayaran di Kabupaten Karimun sudah berjalan dengan baik. Hal ini dapat dijelaskan dengan tetap beroperasionalnya kapal-kapal sewa baik yang melayani pelayaran nasional maupun internasional dalam kondisi pandemi covid-19 saat ini. Pihak manajemen perusahaan telah mengambil tindakan yang bijaksana di dalam mengatasi masalah berkurangnya jadwal ataupun rute kapal dengan memindahkan sebagian kapalnya ke tempat lain, misalnya yang dilakukan oleh perusahaan pelayaran PT. Pelayaran Nasional Sindo Jaya (kapal MV. Ceria Indomas) dengan mengalihkan rute kapalnya ke pelabuhan Aceh karena tidak bisa melakukan pelayaran dengan rute Karimun-Johor Bahru Malaysia. Apabila keadaan sudah kembali normal, maka kapal tersebut akan ditarik kembali ke Karimun. Sedangkan perusahaan pelayaran PT. The Nasional Global dan PT. Logistik Maritim menyewakan kapalnya untuk mengangkut barang tambang dengan rute nasional saja pada saat wabah pandemi covid 19, untuk rute internasional sementara tidak bisa dilaksanakan. Kondisi seperti ini menjadi masalah bagi perusahaan pelayaran, terutama pelayaran internasional.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, penulis dapat menyimpulkan bahwa sistem manajemen sewa menyewa kapal yang dijalankan di perusahaan jasa pelayaran Kabupaten Karimun sudah sesuai dengan fungsi manajemen yang meliputi *planning*, *organizing*, *staffing*, *motivating*, dan *controlling* menurut teori (Terry & Rue, 2012). Sedangkan teori sarana manajemen (M Manullang, 2012) yang terdiri dari *Man*, *Money*, *Methode*, *Machine*, *Material*, dan *Market* juga terpenuhi. Dengan kedua teori manajemen tersebut dipastikan perusahaan pelayaran dapat melanjutkan usaha/bisnis sewa menyewa kapal walau dalam kondisi sulit sekalipun, seperti terjadinya wabah covid-19 saat ini. Tanpa manajemen yang baik sulit tercapai tujuan perusahaan yang telah ditetapkan sebelumnya.

Bisnis sewa menyewa kapal di Kabupaten Karimun akan terus berkembang seiring bertambahnya permintaan atau kebutuhan masyarakat, tanpa perpindahan orang/barang dari satu tempat ke tempat lain guna memenuhi kebutuhan bisnis ataupun keperluan lainnya, maka permintaan/kebutuhan tersebut tidak akan terpenuhi. Oleh karena itu kapal sebagai sarana angkutan laut akan tetap dibutuhkan, begitu pula bisnis sewa menyewa kapal di masa yang akan datang. Bisnis ini memiliki prospek yang menjanjikan bagi pengusaha di bidang pelayaran dan perlu dikembangkan guna memenuhi standar nasional maupun internasional.

REFERENCES

- Arikunto, S. (2010). *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Trineka Cipta.
- Aziz, A. (2019). Karimun, Terpadat Kedua Penumpang Setelah Batam. Retrieved from GatraCom website: <https://www.gatra.com/detail/news/420876/ekonomi/karimun-terpadat-kedua-penumpang-setelah-batam#>
- Budiman, D., & Nabella, S. D. (2020). Masuknya Warga Negara Asing Dalam Perspektif Ekonomi Pertahanan. *Bening*, 7(NO 1), 53–66. Retrieved from <https://www.journal.unrika.ac.id/index.php/beningjournal/article/view/2354/pdf>
- Dian Prasetyawati. (2019). Penerapan Voyage Account Berdasarkan Noon Report Kapal PT. XX. *Jurnal Midship*, 2(1), 31–37. Retrieved from <http://journal.um-surabaya.ac.id/index.php/midship/article/view/2677>
- Djaja, H. (2015). Perjanjian Carter Kapal Niaga Dalam Perspektif Hukum Perjanjian Di Indonesia. *Jurnal Cakrawala Hukum*, Vol. 6(No. 1), 26–35. Retrieved from <http://jurnal.unmer.ac.id/index.php/jch/article/view/682>
- F.D.C Sudjatmiko. (2012). *Sewa Menyewa Kapal, Substansi, Perjanjian Sewa dan Operasi Biaya Pada Shipowner Dan Charter*. Jakarta: Online Store.
- Humas, B. H. dan, Administrasi, B. U., & Agung-RI, M. *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang pasal 453.* , Pub. L. No. 23 (1847).
- Jusup, K., & Tanawijaya, H. (2016). Tanggung Jawab Pemilik Kapal Dalam Perjanjian Carter Kapal Berdasarkan Waktu Di PT. Buana Jaya Pratama (Studi Kasus Putusan Pengadilan Tinggi Nomor: 745/PDT/2016/PT. DKI). *Hukum Adigama*. Retrieved from <https://journal.untar.ac.id/index.php/adigama/article/viewFile/2233/1289>
- Kriyantono, R. (2010). *Teknik Praktis Riset Komunikasi*. Jakarta: Prenada Kencana.
- M Manullang. (2012). *Dasar-Dasar Manajemen*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Moleong, L. J. (2010). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Rahayu, N. (2019). Mengenal Revolusi Industri 1.0 hingga 4.0. *Warta Ekonomi.Co.Id*. Retrieved from <https://www.wartaekonomi.co.id/read226785/mengenal-revolusi->

industri-dari-10-hingga-40

Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Tanti, M. A., & Sapit, S. H. (2018). Analisis Sistem On Hire dan Off Hire dalam Charter Kapal Tunda PT. Pelindo Marine Service Terhadap Kegiatan Operasional Divisi Pelayanan Kapal Dinas Pemanduan dan Telekomunikasi Cabang Tanjung Perak Surabaya. *Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan*. *Aplikasi Pelayaran Dan Kepelabuhan*, 8. Retrieved from <http://pdp-journal.hangtuah.ac.id/index.php/japk/article/view/46>

Tanzeh, A. (2009). *Pengantar Metode Penelitian*. Yogyakarta: Teras.

Terry, G. R., & Rue, L. W. (2012). *Dasar-Dasar Manajemen*. Alih Bahasa oleh G. A. Ticoalu. Retrieved from http://library.fis.uny.ac.id/opac/index.php?p=show_detail&id=2287

Zulkarnaen, W., et al. (2020). *Harmonization of sharia rules in effort copyright protection in Indonesia*. *Journal of Advanced Research in Dynamical and Control Systems*, 12(2), 2612–2616. <https://doi.org/10.5373/JARDCS/V12I2/S20201311>