

Daftar Isi

- 1. PERAN PROMOSI DALAM MEMEDIASI LINGKUNGAN PEMASARAN ONLINE TERHADAP PERILAKU PEMBELIAN ONLINE (STUDI DI KOTA LHOKSEUMAWE)**
LISA IRYANI, S.Sos., M.A.P...... 1
- 2. ANALISIS PENGELOLAAN PIUTANG YANG EFEKTIF SEBAGAI UPAYA MENINGKATKAN PROFITABILITAS CV SUMBER REZEKI KOTA KRUENGGUKUEH**
NANDA AMELIANY, S.Pd, M.Si 11
- 3. DAMPAK KOMUNIKASI ORGANISASI DALAM PENINGKATAN SEMANGAT KINERJA DAN SEMANGAT KARYAWAN DI PERUSAHAAN BUMD**
SUFI, S.Sos., M.A.P 23
- 4. IDENTIFIKASI COST BENEFIT ANGKUTAN KAPAL LAUT** 33

Fairness, And Purchase Intent. *The Journal of Applied Bussiness Research*, 26 (4):13-19.

Gautam, R. K.,

2012. Internet Marketing Usage by Small Indian Entrepreneurs: An Exploratory Study of Punjab. *International Review of Management and Marketing*, 2 (1):43-51.

Goh, Y. S., N. Priambodo, and M. D. Shieh.

2012. *Online Shopping Behavior in Taiwan and Indonesia. The Asian Conference on Media and Mass Communication*, pp: 97-107.

Hadjiphanis,L., & Christou, L

2007. Internet Marketing: A new phenomenon and its implications in marketing. *Journal of Business Administration Arkansas Tech University*, 6(1)

•

IDENTIFIKASI *COST BENEFIT* ANGKUTAN KAPAL LAUT

A. PENDAHULUAN

Transportasi merupakan unsur yang penting dan berfungsi sebagai urat nadi kehidupan dan perkembangan ekonomi, sosial, politik dan mobilitas penduduk yang tumbuh bersamaan dan mengikuti perkembangan yang terjadi dalam berbagai bidang dan sektor. Pengertian transportasi yang dikemukakan oleh Nasution (1996) diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan.. Proses pemindahan dari gerakan tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan diakhiri. Untuk itu dengan adanya pemindahan barang dan manusia tersebut, maka transportasi merupakan salah satu sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi (Rifusa, 2010).

Menurut Soesilo (1999) dalam Rifusa (2010) mengemukakan bahwa transportasi merupakan pergerakan tingkah laku orang dalam ruang baik dalam membawa dirinya sendiri maupun membawa barang-barang. Selain itu, menurut Tamin (1997) dalam Rifusa (2010) mengungkapkan bahwa, prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: (1) sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan dan (2) sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut. Peran transportasi tidak hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilisasi manusia tapi juga membantu tercapainya pengalokasian sumber ekonomi secara optimal. Untuk itu, jasa transportasi harus cukup tersedia secara merata dan terjangkau oleh daya belipara penggunanya.

Angkutan air berguna untuk transportasi barang yang bersifat *bulky* yang berupa bahan-bahan mentah dan barang-barang setengah jadi. Keuntungan yang terutama dari pemakaian transport melalui air pada keadaan lokasi wilayah yang menguntungkan adalah dari segi pertimbangan ekonomis. Jika jumlah muatan yang dingkut adalah

besar dan angkutan dilakukan melalui jarak yang jauh dibandingkan dengan angkutan dari dan ke jalan air (*waterways*), maka pada umumnya ongkos angkutnya adalah relative rendah. Disamping itu, keuntungan lainnya dari angkutan air ini adalah; (a) alat angkutannya berupa kapal mempunyai kapasitas angkut yang relative sangat besar, (b) satu-satunya alat transport yang dapat digunakan untuk daerah tertentu yang bersungai/laut dimana tanahnya berbukit curam atau yang tanahnya sering tertutup salju, dan (c) dapat mengembangkan hubungan perdagangan dan hubungan budaya, penelitian dan pengembangan, dan lain-lain dengan luar negeri khususnya melalui pelayaran samudera (Kamaluddin, 2003).

Transportasi air (*water transport*) terdiri atas dua macam, yaitu: (a) transportasi air pedalaman (*inland transport*), menggunakan alat angkutan berupa sampan, kano, *motorboat*, dan kapal. Jalur yang dilaluinya adalah sungai, kanal, dan danau dengan menggunakan tenaga penggeraknya seperti: pendayung, layar, tenaga uap, dan diesel. (b) transportasi laut (*ocean transport*), menggunakan perahu, kapal api, dan kapal motor. Jalur yang dilaluinya adalah laut atau samesera dan teluk dengan menggunakan tenaga penggeraknya motor diesel (Kadir, 2006)

Suatu kegiatan pemindahan barang dari suatu tempat (pelabuhan pemuatan) ketempat lain yaitu pelabuhan tujuannya (Sudjatmiko FDC 2007:4) yang dihasilkan oleh usaha pelayaran disini adalah jasa angkutan laut. Disamping jasa angkutan laut, pelayaran niaga juga memeran peranan penting, hampir 80% barang dagangan diangkut menggunakan kapal laut. Pada saat ini perdagangan suatu negara yang mempunyai banyak pulau seperti Indonesia akan lebih efisien bila menggunakan angkutan laut, sebab angkutan laut mampu mengangkut komoditas perdagangan dengan jumlah yang sangat besar dan jarak yang jauh, tentunya yang lebih murah dibandingkan dengan alat transportasi lain. Bagi sebuah perusahaan yang mempunyai armada perkapalan untuk mendistribusikan produknya, tentu saja hal lain merupakan kesempatan yang harus dimanfaatkan dengan sebaik-baiknya dengan menyiapkan kapal kapal atau armada yang laik laut..

Menurut Suyono (2000 : 4) pengertian laik laut (*seaworthiness*) adalah :

- Kapal layak untuk menghadapi berbagai resiko dan kejadian secara wajar dalam pelayaran.
- Kapal layak untuk menerima muatan dan mengangkutnya serta melindungi keselamatan muatan dan anak buah kapal (ABK) nya.
- Kapal tidak mencemari lingkungan.

Indonesia adalah negara kepulauan yang memiliki luas lautan 5,9 juta Km² yaitu 2/3 luas wilayah Indonesia yang merupakan daerah perairan dan laut yang menjadikan negara Indonesia identik dengan negara maritim. Dipandang dari segi ilmu pelayaran negara Indonesia letaknya sangat strategis dan sebagai negara maritim yang berwawasan nusantara pengaruh laut sangat besar pada kehidupan manusia Indonesia. Dengan kondisi tersebut tentu dibutuhkan moda yang sanggup memepererat wilayah kesatuan dan persatuan Indonesia dan sekaligus sebagai langkah mementapkan wawasan nusantara salah satunya adalah kapal laut. Sarana /moda transportasi laut yang sangat dibutuhkan dalam meningkatkan perekonomian negara saat ini adalah kapal laut.

B. COST AND BENEFIT ANALYSIS (CBA) ANGKUTAN AIR

Analisis manfaat-biaya (CBA) adalah metode yang paling umum digunakan untuk membantu dalam mengevaluasi sebuah proyek atau kegiatan dan membantu dalam pengambilan keputusan dalam perencanaan dan pengelolaan suatu kegiatan/jaringan/ekosistem. CBA digunakan untuk mengukur semua keuntungan atau dampak positif (*benefit*) dan biaya (*cost*) sebuah pengelolaan dari awal sampai akhir dalam bentuk nilai uang dan memberikan ukuran efisiensi ekonomi (Kusumastanto, 2000).

Pada analisis manfaat-biaya (CBA) ini proses pengambilan keputusan didasarkan pada analisis terhadap besaran (magnitude) dari “kerugian” proyek yang ditransfer ke dalam komponen biaya

(costs) dan “keuntungan” proyek yang 20 direpresentasikan ke dalam komponen manfaat (*net benefit*) adalah positif atau dengan kata lain:

$$Ba - Ca > 0$$

Dimana:

Ba = Manfaat dari proyek (termasuk manfaat lingkungan)

Ca = Biaya proyek (termasuk biaya lingkungan)

Secara teoritis, sumberdaya yang akan menjadi *input* bagi sebuah proyek bukanlah sumberdaya bebas (*free resource*), artinya ada kemungkinan pemanfaatan lain dari sumberdaya tersebut selain digunakan untuk kepentingan proyek yang akan dinilai. Konsep ini dikenal dengan istilah *forgone benefits* atau dalam terminologi *standart economics* disebut sebagai *opportunity costs* (Abelson, 1979; Adrianto 2004).

Pada angkutan air (kapal), ongkos-ongkos pada usaha angkutan air dapat dibagi dalam dua golongan besar atau dua kelompok unsur ongkos, yaitu sebagai berikut (Kamaluddin, 2003):

- *Operating movement cost*, yaitu ongkos-ongkos yang dikeluarkan selama kapal yang bersangkutan berlayar (*movement*) dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan.
- *Destinatio cost (idling cost)*, yaitu ongkos yang dikeluarkan di pelabuhan atau selama kapal tersebut berlabuh atau berhenti di pelabuhan.

Dalam kegiatan pengoperasian kapal, biaya-biaya yang timbul dan diterapkan dibagi menjadi dua, yaitu:

- Biaya Variabel (*Variable cost*), adalah biaya yang jumlah keseluruhannya berubah sesuai dengan banyaknya volume jasa angkutan yang dihasilkan perusahaan atau sebanding dengan perubahan tingkat aktivitas operasional.
- Biaya Tetap (*Fixed cost*), adalah biaya yang tidak berpengaruh oleh perubahan volume atau besarnya jasa angkutan yang dihasilkan.

Selanjutnya biaya variabel dan biaya tetap terbagi menjadi dua, yaitu:

- Biaya Internal (*Internal cost*), adalah biaya yang dikeluarkan yang berhubungan langsung dengan biaya operasional (*variable cost*), seperti biaya administrasi, bahan bakar, biaya pemeliharaan dsb. dan biaya investasi (*fixed cost*), seperti biaya pembelian kapal, gaji ABK, asuransi, dsb.
- Biaya Eksternal (*External cost*), adalah biaya yang dikeluarkan yang berhubungan dengan pembiayaan pembangunan prasarana transportasi seperti: biaya konstruksi pelabuhan, jalur kapal, dan dampak lingkungan yang diakibatkan oleh kegiatan transportasi laut tersebut.

Secara umum penulis mencoba mengkategorikan beberapa *cost distribution* pada angkutan air, seperti yang tertera pada tabel berikut:

	Variable	Fixed
Internal	<ul style="list-style-type: none"> • Bahan bakar • Minyak Pelumas • Biaya Minyak Gemuk • Biaya Air Tawar • <i>Idling cost</i> • Bahan makanan (<i>storage cost</i>). • Biaya pemeliharaan alur pelayaran • Biaya pemeliharaan pelabuhan • Biaya pemeliharaan dermaga • Biaya pemeliharaan penahan gelombang • Biaya pandu, tambat, biaya labuh • Biaya Rambu, • Biaya Tunda • Biaya Reperasi, Maintenance and Supply (RMS) • Biaya administrasi 	<ul style="list-style-type: none"> • Pembelian Kapal • Surat ukur kapal dan pas kapal • Gaji: <ul style="list-style-type: none"> • Biaya Anak Buah Kapal • Biaya Pegawai Darat (Cabang & Perwakilan) • Kesejahteraan lainnya/ Tunjangan: <ul style="list-style-type: none"> • ABK: Makan, Premi Layar, Kesehatan, Pakaian Dinas, Jamsostek, THR • Pegawai Darat: Makan dan transport, Kesehatan, Pakaian Dinas, Jamsostek, THR • Perbaikan dan pemeliharaan • Asuransi: <ul style="list-style-type: none"> • <i>Hull and machinery insurance</i> • <i>Increased value Insurance</i> • <i>Freight Insurance</i> • <i>Protection and indemnity Insurance</i>

<p>External</p>	<p>perijinan pelabuhan.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Biaya pemeliharaan dam • Biaya pemeliharaan menara dan rambu laut • Biaya pengganti keterlambatan keberangkatan (<i>delay</i>) • Resiko kecelakaan pengguna • Biaya pemeliharaan alur pelayaran • Biaya pemeliharaan pelabuhan • Biaya pemeliharaan dermaga • Biaya pemeliharaan penahan gelombang • Pencairan Asuransi • Dampak lingkungan (pencemaran air, polusi udara) • Resiko kecelakaan terkompensasi 	<ul style="list-style-type: none"> • Jasa-jasa • Biaya umum kantor • Diklat bagi ABK dan pegawai • Biaya Penyusutan Kapal • Biaya Bunga Modal • Amortisasi • Konstruksi pelabuhan/dermaga • Perencanaan lalu lintas laut • Penerangan pelabuhan
------------------------	--	--

Dari tabel diatas, komponen-komponen yang termasuk dalam biaya variabel dan biaya tetap (secara internal) adalah:

1. Biaya Variable (*Variable Cost*), antara lain:

- a. Bahan bakar, yaitu biaya pemakaian bahan bakar. Pemakaian bahan bakar dilaut cukup besar penggunaannya karena dipakai untuk menggerakkan mesin induk maupun mesin bantu (*auxiliary engine*) sedangkan di pelabuhan bahan bakar hanya untuk mesin bantu (*auxiliary engine*).
- b. Minyak pelumas, yaitu biaya pengadaan lubricating oil dan grease untuk pemakaian setiap bulannya

- c. Biaya pelabuhan yaitu biaya-biaya selama kapal sandar dipalabuhan, seperti biaya pandu, biaya tambat, biaya rambu, biaya labuh, administrasi perijinan pelabuhan, biaya penjagaan kapal selama di pelabuhan.

Divisi operasi dan Divisi armada merupakan bagian yang memegang peranan penting dalam melakukan tindakan perawatan dan perbaikan terhadap kapal-kapal suatu Perusahaan Pelayaran yang diharapkan dapat meningkatkan kemampuan operasi perusahaan tersebut. Dengan melakukan kegiatan pengangkutan muatan maka usaha pelayaran niaga akan mendapatkan hasil yang tentunya menentukan bagi kelangsungan usaha yang bersangkutan.

Sistem perawatan yang terencana termasuk perbaikan mesin-mesin kapal adalah suatu pedoman utama pelaksanaan perawatan dan perbaikan kapal, baik yang dilakukan oleh Anak Buah Kapal maupun Perusahaan Kontraktor yang ditunjuk oleh Devisi Teknik untuk memperbaiki kapal. Repair dan Maintenance, Docking merupakan komponen-komponen pelaksanaan perawatan dan perbaikan rutin kapal. Melalui sistem perawatan yang terencana pula dilakukan pengawasan terhadap mesin-mesin baik mesin utama maupun mesin bantu. Sudah tentu masalah besarnya biaya yang dikeluarkan dalam perbaikan perawatan kapal tidak akan berpengaruh terhadap laba operasional kapal itu sendiri, karena Anak Buah Kapal tidak akan bisa bekerja tanpa dukungan peralatan-peralatan. Dengan melakukan perawatan-perawatan yang berkesinambungan, baik perawatan preventif maupun korektif. Diharapkan supaya perawatan dan perbaikan itu dapat meminimalisir kerusakan sehingga kapal-kapal tersebut dapat mencapai target yang diharapkan, yaitu pendapatan hasil operasional kapal. Kapal dapat laik laut membutuhkan perawatan dan perbaikan terutama mesin-mesin, alat-alat bongkar muat, alat-alat keselamatan dan alat-alat navigasi. Tentu pelaksanaan perawatan dan perbaikan tersebut sangat terkait pada waktu yang digunakan pada operasi kapal hasil usaha yang dicapai dan perlu diatur agar biaya operasi sekecil mungkin.

Oleh karena itu maka perusahaan pelayaran harus pandai-pandai mengatur efisiensi biayanya agar memperoleh keuntungan,

dan diantara biaya-biaya operasi yang jumlahnya cukup besar adalah biaya perawatan dan perbaikan kapal.

2. Biaya Tetap (*Fix cost*), antara lain:

- a. Gaji, yaitu gaji crew aktif diatas kapal setiap bulan termasuk biaya perawatan kesehatan, biaya siji buku pelaut dan *pasport*, makanan, seragam, dokuman *crew*, keperluan akomodasi, dan sebagainya.
- b. Kesejahteraan lainnya, yaitu biaya- biaya lain diluar gaji seperti: tunjangan hari raya (THR), biaya cuti, asuransi kesehatan, uang pesangon, asuransi jiwa, dsb.
- c. Perbaikan dan pemeliharaan, yaitu biaya minyak pelumas pabrik, biaya suku cadang kapal, biaya pemeliharaan pabrik dan kapal, biaya pemeliharaan rumah dinas, biaya pemeliharaan dan perbaikan alat berat, biaya perawatan dan perbaikan sarana lainnya.
- d. Asuransi, yaitu biaya asuransi kapal, gedung dan sarana lainnya, asuransi kendaraan dinas dan alat berat.
- e. Jasa-jasa, biaya jasa konsultan, biaya jasa borongan
- f. Pengangkutan perjalanan dan perhubungan, yaitu biaya transportasi karyawan, biaya bahan bakar kendaraan alat berat, biaya perjalanan dinas, biaya telephone, fax, sie via satelit, biaya pos dan pengiriman dokument.
- g. Biaya umum kantor, yaitu biaya alat-alat tulis kantor, biaya perlengkapan kantor, biaya buku dan perpustakaan, biaya pakaian dinas, biaya kerja praktek, biaya pendidikan dan latihan, biaya jamuan tamu-tamu perusahaan, biaya sewa, biaya fumigasi, biaya survey kapal, dsb.
- h) Penyusutan, yaitu biaya penyusutan aktiva tetap non rumah dinas dengan menggunakan *declining metode*.
- i) Amortisasi, yaitu biaya amortisasi perbaikan tahunan kapal/*docking*.

Adapun secara eksternal, pada biaya variabel dimana terdapat biaya dampak lingkungan menjadi salah satu kategorinya dikarenakan operator investasi laut dalam pengembangan infrastruktur pelabuhan bisa mengakibatkan kerusakan potensial bagi lingkungan setempat. Seperti: (1) Polusi dari pemeliharaan pelabuhan, (2) Polusi dari pengembangan infrastruktur, (3) Pencemaran dari kapal dan perbaikan maupun pemeliharaan mesin pelabuhan, (4) Pencemaran dari penyimpanan kargo dan penanganan kargo, (5) Polusi dari manuver kapal, (6) Polusi dari aktivitas transportasi di sisi dermaga, sebagaimana yang dikemukakan oleh Alderton dalam Nasution (1996).

Disamping ada penelitian yang menunjukkan kemungkinan dampak pembangunan pelabuhan terhadap lingkungan sekitarnya (Tsinker dalam Rifusa, 2010), termasuk: (1) dampak perangkat keras (arus lalu lintas masyarakat, gas & pipa pembuangan limbah, dan fasilitas pemadam kebakaran), (2) dampak terhadap fauna & flora lokal, (3) kualitas air, (4) sedimentasi & erosi pantai sebagai akibat dari pembangunan tembok pemecah ombak, (5) banjir dan pengontrolnya (fasilitas pelabuhan harus berada dalam posisi relatif tinggi), (6) operasi pengiriman dan aktifitas berlayar, (7) peningkatan jumlah kegiatan kendaraan bergerak, (8) penurunan kualitas udara, (9) kebisingan & getaran dari roda gigi penanganan kargo dan truk, (10) keadilan sosial-ekonomi dan lingkungan (masyarakat yang berada di dekat area pelabuhan sebagian besar masyarakat berpenghasilan rendah, dan mereka harus menderita karena polusi dari pelabuhan), (11) dampak kultur budaya (pelestarian bangunan bersejarah, agama, dan budaya di area pelabuhan), (12) dampak visual (pencahayaan yang kuat pada larut malam, dan tumpukan kargo yang tidak terlindungi, dan pandangan buruk dari bangunan pelabuhan).

C. PENUTUP

Dalam kegiatan pengoperasian kapal (angkutan laut) selain melakukan perhitungan terhadap biaya-biaya internal (biaya variabel dan tetap) untuk mendapatkan nilai ekonomis biaya yang dikeluarkan (*payload*) suatu perusahaan transportasi laut, ada biaya-biaya lain yaitu biaya eksternal yang seringkali menimbulkan kerugian besar

bagi masyarakat (*social cost*), seperti timbulnya dampak lingkungan akibat kegiatan transportasi laut tersebut yang seringkali dilupakan (biaya yang tidak dihitung).

Oleh karena itu, penulis menyarankan agar biaya eksternal (*social cost*), harus dapat menjadi variabel yang dapat dihitung dalam biaya transportasi, sehingga dapat meminimalisir dampak sosial yang ditimbulkan.

D. REFERENSI

Button, Kenneth J.,

1993, *Transport Economic*, Edwar Elgar Publishing Limited, USA

Kamaluddin, H. Rustian,

2003, *Ekonomi Transportasi, Karakteristik, Teori dan Kebijakan*, Ghalia Indonesia, Jakarta.

Kadir, Abdul,

2006, *Transportasi: peran dan dampaknya dalam pertumbuhan ekonomi nasional*, Jurnal Perencanaan & Pengembangan wilayah Wahana Hijau Vol.1 No.3.

Matondang, A. Rahim Prof. Dr. Ir. MSIE,

2015, *Ekonomi Transportasi*, bahan kuliah Program Doktor (S3) Perencanaan Wilayah (PW) Sekolah Pascasarjana Universitas Sumatera Utara.

Nasution, H. M.N.,

1996, *Manajemen Transportasi*, Ghalia Indonesia, Jakarta.

Rifusa, Agus Imam,

2010, *Analisis Faktor-Faktor Permintaan Transportasi Busway*.
http://www.lontar.ui.ac.id_file-file_digital-132635_27840, diunduh tanggal 1 Mei 2015

Z. Tamin. Ofyar,

1997, *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*, Bandung: Jurusan Teknik Sipil ITB

•

Jurnal Negotium is a scientific journal in administration field which publish papers based on research result, analysis, and critical assessment of administration issues. With ISSN [1829-8974](#) (print) and e-ISSN: [2614-2597](#) (online), the journal is managed by Department of Business Administration, Faculty of Social and Political Sciences, Malikussaleh University.

ISSN 0854-3844



9 770854 384007

UNIMAL **PRESS**

p-ISSN: 1829-8974 (print)
e-ISSN: 2614-2597 (online)