

## ANALISIS PEMBELIAN KAPAL BEKAS (*SECOND-HAND*) DAN KAPAL BARU DARI PERSPEKTIF PELANGGAN

*Ade Irma Sagala*  
Akademi Maritim Belawan

---

### ABSTRAK

Tujuan penelitian ini untuk mengetahui secara komprehensif keefektifan pembelian kapal bekas dan kapal baru dalam prespektif pelanggan. Hasil analisis ini diharapkan dapat memberikan informasi yang bermanfaat dalam pembelian kapal bekas atau melakukan pembangunan kapal baru. Metode yang dilakukan dengan pendekatan perspektif pelanggan sehingga informasi manajemen sangat mendukung untuk penentuan keputusan yang akan dilakukan. Tingginya biaya investasi pada kapal baru menyebabkan banyaknya perusahaan pelayaran yang berinvestasi pada kapal-kapal bekas hal ini disebabkan biaya atau harga pembangunan kapal baru tiap tipe mengacu dana yang telah ditetapkan oleh *owner*, sehingga spesifikasi teknisnya menyesuaikan. Namun penggunaan kapal bekas juga memiliki beberapa kelemahan, seperti biaya perbaikan yang lebih tinggi dalam jangka panjang dan potensi kerusakan yang lebih besar karena usia kapal yang lebih tua sehingga dibutuhkan pendekatan perseptif pelanggan untuk memberikan input terhadap kebutuhan saat ini dan tetap memperhatikan regulasi yang ada di Indonesia.

**Kata kunci :** Kapal Bekas, Kapal Baru, Perseptif Pelanggan

### PENDAHULUAN

Kapal adalah moda transportasi yang paling efektif dan efisien pada aktifitas rantai pasok barang (*supply chain logistic*) di seluruh dunia. Kebutuhan akan ketersediaan kapal (*ship availability*) untuk mengangkut dan mengirim barang dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain semakin tinggi seiring dengan meningkatnya kegiatan ekspor dan impor barang serta mulai diberlakukannya pasar bebas (*global trade*) di dunia. Perusahaan pelayaran (*shipping company*) sebagai pemilik maupun operator kapal dalam meningkatkan pelayanan kepada pelanggan atau pengguna jasa (*customer*) dituntut harus mampu menyediakan kapal yang mempunyai performa yang baik dari sisi operasional, memiliki teknologi yang modern, ramah lingkungan, memenuhi regulasi yang ada, akan tetapi tetap harus dapat menghasilkan keuntungan (*profit*) yang maksimal untuk perusahaan. Hal tersebut yang menjadi tantangan yang dihadapi di industri pelayaran (*shipping industry*), industri galangan kapal (*shipbuilding industry*) dan stakeholder yang berkaitan dengan dunia perkapalan dan pelayaran saat ini.

Asosiasi Perusahaan Pelayaran Indonesia (Indonesian Shipowner Association/INSA) memproyeksikan, dalam periode 2012-2017 Indonesia membutuhkan sekitar 4.000 unit kapal baru. Penambahan itu sendiri untuk meluncurkan layanan baru, meningkatkan kapasitas, mengganti kapal lama, dan melancarkan arus distribusi barang dari dan keluar Indonesia dengan jenis kapal beserta teknologi yang baru. Jumlah tersebut berdasarkan asumsi bahwa pada tahun 2005 ada sebanyak 6.041 unit dan kemudian meningkat sebanyak 3.904 (65,4%) menjadi 9.945 di tahun 2010. Jadi, kira-kira dibutuhkan 780 kapal tiap tahunnya atau sebanyak 4.000 kapal dari 2012-2017

dengan asumsi ekonomi tumbuh stabil di 6,5% pertahun dan volume kargo naik 10-15% pertahun. Jumlah kapal milik pengusaha pengangkutan Indonesia tidak dapat memenuhi tingginya pengangkutan barang setiap hari di pelabuhan membawa dampak masuknya perusahaan-perusahaan pengangkutan asing untuk menyediakan jasa pengangkutan barang dari Indonesia ke luar negeri maupun yang beroperasi di dalam wilayah Indonesia. Pemerintah kemudian membuat aturan untuk membatasi kegiatan bisnis pengangkutan barang oleh perusahaan asing yang termuat dalam undang-undang Pelayaran. (Kongres. 2020)

Untuk membangun kapal baru dibutuhkan waktu yang relatif cukup lama jika dibandingkan dengan membeli kapal bekas dan kendala saat ini dalam membangun kapal baru adalah biaya relative mahal serta membutuhkan waktu yang lama sehingga diperlukan konsep yang matang dalam investasi keuangan, manajemen resiko juga memperhatikan peruntukan kapal kedepannya, sedangkan keuntungan untuk pengadaan kapal bekas waktunya relative lebih cepat dan harga lebih murah namun risiko membeli kapal-kapal bekas tersebut akan menimbulkan biaya tinggi karena perawatan kapal bekas biayanya dapat mencapai setengah dari harga kapal baru.

Penggunaan kapal bekas dalam industri pelayaran telah menjadi pilihan yang populer di kalangan beberapa perusahaan. Dengan biaya investasi yang sangat tinggi untuk kapal baru, penggunaan kapal bekas dapat menjadi alternatif yang lebih efisien. Selain itu, kapal bekas telah memiliki struktur dasar yang dapat digunakan kembali, sehingga dapat mempercepat proses re-building kapal atau re-konstruksi kapal dengan menyesuaikan kebutuhan. Namun penggunaan kapal bekas juga memiliki beberapa kelemahan, seperti biaya perbaikan yang lebih tinggi dalam jangka panjang dan potensi kerusakan yang lebih besar karena usia kapal yang lebih tua. Analisis ini bertujuan untuk mengetahui secara komprehensif keefektifan pembelian kapalbekas dan kapal baru dalam prespektif pelanggan. Hasil analisis ini diharapkan dapat memberikan informasi yang bermanfaat dalam pembelian kapal bekas atau melakukan pembangunan kapal baru.

## PEMBAHASAN

Tingginya biaya investasi pada kapal baru menyebabkan banyaknya perusahaan pelayaran yang berinvestasi pada kapal-kapal bekas. Dalam jangka panjang penggunaan kapal-kapal bekas akan berdampak pada tingginya biaya operasional yang didalamnya termasuk biaya perbaikan dan pemeliharaan, sehingga perusahaan akan kehilangan keunggulan kompetitifnya. Biaya perbaikan dan pemeliharaan kapal merupakan biaya yang harus dialokasikan pihak manajemen untuk menjamin agar suatu kapal dapat beroperasi secara layak selama umur ekonomis kapal tersebut (Andiyani, 2021)

Penilaian terhadap kapal bekas berbeda dengan kapal baru. Kapal bekas cenderung memiliki penilaian yang rumit, karena kondisi kapal sangat ditentukan dari usia kapal dan sejarah pelayaran kapal itu sendiri. Beberapa faktor-faktor yang berpengaruh pada kapal bekas tersebut diantaranya seperti faktor kualitatif, kuantitatif, dan spesifik. Pembelian kapal bekas maupun kapal bangunan baru harus mempertimbangkan beberapa aspek berikut ini:

- a. Suku cadang permesinan dan ketersediaan suku cadang didaerah itu baik di daerah area operasional lokal ataupun regional ataupun dukungan internasional.
- b. Pelayanan jasa perusahaan spesialis peralatan dan permesinan (*service company for specialist equipment and machinery*).
- c. Galangan kapal yang tersedia baik untuk kondisi normal *docking* ataupun *emergency docking*.
- d. Kualitas bahan bakar dan minyak pelumas mempengaruhi kinerja mesin dan induk dan mesin bantu.
- e. Akses dan kemudahan untuk bongkar pasang peralatan *outfitting* dan instalansi permesinan.

- f. Crane dan perbaikan fasilitas dermaga untuk perbaikan terapung.
- g. *Logistik support* untuk mendatangkan *spare parts and service specialist company*.  
Jika hal-hal tersebut sudah dipertimbangkan dari awal dan dibuat dalam *Plan Maintenance System* maka biaya operasional terduga bisa diminimalkan dan direncanakan sedemikian rupa dan dengan demikian akan sangat membantu *cash flow* perusahaan pemilik kapal atau operatornya.
- h. *Port State Control* kapal sub-standar akan kesulitan dalam memasuki pelabuhan yang menerapkan port state control. Port state control juga berfungsi untuk mengurangi keberadaan kapal sub standar. *The United Nations on The Law of The Sea* (UNCLOS) mempunyai hak secara umum agar negara-negara maritim (*flag state*) mengikuti peraturan yang dibuat olehnya. Di *United Nations* ada dua badan khusus yang menangani bidang maritim, yaitu:
1. *International Maritime Organization* (IMO) yang secara umum mengatur keamanan di laut, pencegahan polusi dan persyaratan, pelatihan dan pendidikan awal kapal.
  2. *Internasional Labour Organization* (ILO) yang bertanggung jawab untuk membuat dan mengatur persyaratan untuk bekerja dilaut.
- Dengan adanya ILO dan IMO yang mengawasi penerapan peraturan dan persyaratan internasional bagi kapal yang berlayar dilaut, tiap negara anggota (*flag state*) mempunyai tanggung jawab untuk melakukan konvensi internasional bagi kapal-kapal yang mengibarkan bendera negaranya. Konvensi internasional yang dikembangkan oleh IMO merupakan tonggak keamanan bagi pelayaran, termasuk pelatihan dan persyaratan untuk anak buah kapal (ABK) dan pencegahan polusi di laut. Peraturan pokok yang dibuat oleh IMO adalah SOLAS, MARPOL, STCW, Tonnage Measurement dan Load Line serta ditambah dengan peraturan-peraturan pendukung lainnya demi kelengkapan keamanan di laut yang memberikan persyaratan umum agar kapal dapat berlayar dengan aman. Dengan banyaknya kapal flag of convenience yang berlayar dengan persyaratan minim singgah ke Eropa maka, pada tahun 1982, 14 negara Eropa bersepakat untuk mengadakan pengawasan kapal-kapal yang singgah disana. Pengawasan ini dinamakan Paris Memory of Understanding atau Paris MOU. Dengan makin ketatnya pengawasan terhadap kapal-kapal yang tidak memenuhi standar (sub-standard ship) maka terbentuk MOU lainnya, seperti:
- a) Paris MOU
  - b) Mediteranean MOU
  - c) Asia Pasific atau Tokyo MOU
  - d) Carribean MOU
  - e) Vina Del Mar ( Latin American ) MOU
  - f) Indian Ocean MOU
  - g) The West Central African (Abuja) MOU
  - h) The Black Sea MOU
- Amerika serikat menetapkan diri berada diluar MOU yang ada, yaitu berada dibawah US Port State Control Program yang mengadakan pengawasan dengan dasar yang sama dengan port side lainnya. Indonesia seperti juga negara ASEAN lainnya berada dibawah Tokyo MOU. Sedangkan Australia dan India dibawah Indian Ocean MOU. *Port State Control* (pengawas antar kepelabuhan) sebetulnya berasal dari konvensi secara keseluruhan ditentukan dalam Marpol, Load Line Convention, STCW, ILO Convention.
- i. Sejarah Pemakaian kapal.  
Petugas pemeriksa pelabuhan akan melaksanakan pemeriksaan terhadap kapal-kapal asing yang mengunjungi pelabuhannya agar memenuhi standar internasional yang harus sesuai

dengan konvensi. Selain itu, ia juga akan memeriksa kapal-kapal yang diperkirakan dalam keadaan sub-standar atau kapal-kapal asing yang diragukan kelayaklautannya. Bobot pemeriksaan terutama dilakukan terhadap :

1. Pemilik kapal atau operator kapal yang diragukan
  2. Pencharter
  3. Bendera kapal
  4. Biro Klasifikasi yang bukan anggota IACS (*International Association Classification Surveyors*)
  5. Keadaan masa lalu dari kunjungan kapal di pelabuhan
  6. Jenis kapal dan umurnya
  7. Kapal yang telah dilaporkan oleh salah satu pelabuhan atau pusat informasi Kapal yang pernah melakukan penyimpangan khusus, kapal yang tidak sesuai lagi kelasnya atau kapal yang kecelakaan, seperti Tubrukan, kandas atau terdampar ketika menuju pelabuhan, Melakukan pencemaran lingkungan, Mengolah gerak secara tidak nyaman, Tidak melakukan prosedur pelaporan yang ada dan Memberikan tanda bahaya Sertifikat yang disyaratkan untuk kapal yang tidak perlu tanpa pemberitahuan pembatalan.
- j. Sertifikat yang harus disyatakan oleh tiap kapal sebagai persyaratan sesuai konvensi IMO adalah:
1. *Certificate of Registry*  
Diberikan kepada kapal di negara bendera (*flag state*) dan menjalankan rule dari negara tersebut
  2. *Tonnage Certificate*  
Diberikan kepada kapal yang panjangnya lebih dari 24 meter atau lebih besar dari 150 GT, dimana GT dan NT disesuaikan persyaratan konvensi. Sertifikat ini berlaku lima tahun
  3. *International Load Line Certificate*  
Diberikan kepada tiap kapal yang panjangnya lebih dari 24 meter atau lebih besar dari 150 GT yang telah disurvei dan diberi tanda sesuai konvensi. sertifikat ini berlaku lima tahun. Sebuah buku “ *Particular Condition of Assignment* “ dikeluarkan bersama sertifikat ini yang menerangkan cara perhitungan freeboard
  4. *Intact Stability Booklet*  
Diberikan pada setiap kapal penumpang dengan tidak memandang besarnya dan pada tiap kapal barang dengan panjang diatas 24 meter. Nahkoda harus mempunyai stabilitet yang memungkinkan untuk dengan cepat dan teliti menghitung stabilitet dalam berbagai keadaan pelayaran yang dilakukan (SOLAS 1974, reg II-I/22 & II-I-8?LL Protocol 1988. Reg.10)
  5. *Cargo Securing Manual*  
Semua muatan (selain yang berat / cair) harus dimuat, dipadatkan dan diikat sesuai petunjuk di manual ini. Semua kapal yang memuat muatan kecuali muatan minyak harus membawa manual ini bila ingin memuat muatan (SOLAS 1974, reg. VI/5, VII/6 & MSc/Circ. 754)
  6. *International Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP)*  
Diberikan kepada semua kapal tanker minyak berukuran lebih besar dari 150 GT dan kapal lainnya berukuran 400 GT lebih yang berlayar ke pelabuhan-pelabuhan dibawah kewenangan pihak yang mengakui MARPOL 73/78. Sertifikat IOPP berlaku lima tahun. Sertifikat ini ditambahkan dengan *Record of Construction and Equipment of ship other than oil tanker dari form A atau record of construction and equipment for oil tanker* dari

- form B. (MARPOL 73/74, Annex 1, reg. 4 )
7. *Oil Record Book*  
*Oil record book part I (machinery space operation)* untuk tiap kapal tanker minyak yang lebih dari 150 GT dan kapal lainnya yang lebih dari 400 GT ( MARPOL73/78 annex I, reg. 20) dan *Oil Record Book Part II (cargo / ballast operation)* untuk tiap kapal tanker minyak lebih dari 150 GT (MARPOL 73/78, Annex I, reg .20)
  8. *Shipboard Oil Pollution Emergency Plan*  
Diharuskan berada pada setiap kapal barang diatas 400 GT dan disahkan oleh negara dari bendera kapal tersebut (MARPOL 73/78, Annex I, reg. 26)
  9. *Garbage Management Plan*  
Annex V berhubungan dengan peraturan pencegahan polusi sampah dari kapal yang diharuskan untuk kapal dengan ukuran diatas 400 GT. Rencana ini harus sama dengan petunjuk IMO dan ditulis dalam bahasa ABK kapal. Setiap kapal dengan papan maklumat ini harus mempunyai “*Garbage Record Book*” . plakat bagi ABK tentang cara pembuangan sampah harus dipasang (MARPOL 73/78, Annex V, reg.9)
  10. *International Sewage Pollution Prevention*  
Annex IV berhubungan dengan peraturan pencegahan polusi karena kotoran pembuangan kapal yang berlaku untuk kapal mulai 200 GT dan kapal yang mengangkut lebih dari 10 orang. Bila negara *flag state* memberlakukan MARPOL Annex 4 sebelum aturan ini berlaku, maka maklumat tidak perlu dipasang (MARPOL 73/78. Annex V, reg.9)
  11. *Minimum Safe Manning Certificate*  
Diharuskan untuk semua kapal. Berlaku sampai ada perubahan (SOLAS 74/89 amendments reg. VI/13b)
  12. *Document of Compliance (DOC) and Safety Management Certificate (SMC)*  
Dibawah ISM-Code untuk semua kapal diatas 500 GT harus mengikuti persyaratan yang telah dikeluarkan oleh ISM-Code. DOC dan SMC diberikan kepada perusahaan pelayaran setelah dilakukan pemeriksaan permulaan apakah peraturan yang ada di ISM-Code telah dipenuhi. Berlaku untuk lima tahun (SOLAS 1974, reg IX/4)
  13. *Radio Station Silence*  
Diberikan kepada pemilik kapal dan berlaku untuk waktu empat tahun. Pemilik kapal yang dimaksud adalah badan yang diberikan lisensi untuk mengoperasikan stasiun radio dari kapal (ITU regulation)
  14. *Fire Control Plan and Muster List*  
Semua kapal harus memilikinya dengan keadaan harus dipasang pada tempat-tempat yang menarik perhatian di keseluruhan kapal termasuk anjungan, kamar mesin, dan tempat tinggal para crew (ABK), siji-siji pemadam kebakaran yang menunjukkan letak dari fire control station, seksi-seksi pemadam api, tugas pemadam kebakaran masing-masing / letak peralatan dan sebagainya. Informasi dari tugas harus dimiliki oleh setiap perwira, yang dicatat dalam sebuah buku atau kartu dan tiap salinan (copy) harus dibagikan kepada setiap perwira yang ada. Sijil tambahan harus dipasang diluar deck house guna membantu petugas memadamkan api dari darat (SOLAS 1974, reg II/20, III/8)
  15. *Damage Control Booklet*  
Dikapal harus terpasang gambar rancangan mengenai batas dari pintu-pintu kedap air dari tiap deck atau palka, juga cara masuk kedalam dan cara menutupnya, termasuk letak dari alat pengendalinya, serta perencanaan untuk membetulkan kemiringan kapal akibat

masuknya air. Buku-buku edaran mengenai informasi tersebut harus selalu disediakan untuk perwira-perwira yang ada dikapal (SOLAS 1974, reg. II-I/25,6,7 & 8)

16. *Ship's Log Book*

Setiap kapal harus mencatat dari sidak dan latihan serta catatan mengenai pemeriksaan dari alat-alat penolong dan peralatannya. catatan ini kemungkinan besar akan diperiksa oleh PPK disetiap pelabuhan (SOLAS 1974, reg III/19.5)

17. *Classification Certificate*

Dikeluarkan oleh Biro Klasifikasi, dan harus berada didalam kapal selama kapal masih berada didalam klas tersebut

18. *Port state Control Report*

Berkas laporan pemeriksaan yang ada dikapal dari hasil pemeriksaan Petugas Pemeriksa Kepelabuhan (PPK) di masa lalu

19. *Cargo Ship Safety Construction Certificate*

Dikeluarkan setelah diadakan survei dari kapal barang berukuran lebih dari 500 GT yang memenuhi persyaratan sesuai dengan peraturan SOLAS regulation I/10, serta persyaratan chapter II-I dan II-2. Sertifikat ini dikeluarkan oleh negara kapal itu sendiri (*flag state*) dan berlaku untuk masa waktu lima tahun (SOLAS Protocol 1988, reg I/12)

20. *Cargo Ship Safety Equipment Certificate*

Dikeluarkan setelah diadakan survei sebuah kapal barang diatas 500 GT yang memenuhi persyaratan chapter II-I dan II-2 dan III serta persyaratan lainnya. Sebuah Record of Equipment (FORM E) melengkapi sertifikat ini dan harus dipasangkan agar nampak. Dikeluarkan oleh *flag state* dan berlaku untuk masa dua tahun (SOLAS 1974, reg I/12 SOLAS Protocol 1988 reg. I/12)

21. *Cargo Ship Safety Radio Certificate*

Dikeluarkan setelah diadakan survei dari sebuah kapal barang berukuran 300 GT lebih yang dilengkapi dengan peralatan instalasi radio yang diakui oleh *flag state* dan berlaku untuk masa satu tahun. *Record of Equipment* (form R) melengkapi sertifikat ini dan harus selalu berada didalam keadaan terpasang (SOLAS 1974, reg. I/12). (Prasetya & Pribadi, 2014)

Menurut Adji (2004), Struktur pembiayaan pembangunan kapal ada lima bagian dasar yang menjadi pertimbangan penilaian, yaitu: konstruksi lambung kapal, peralatan kapal, permesinan geladak, sistem penggerak kapal, sistem permesinan bantu. Hekkenberg (2014) telah membuat rumus pendekatan matematika biaya pembangunan kapal curah kering, kontainer dan tanker berbasis ukuran utama kapal. Selama ini biaya atau harga pembangunan kapal baru tiap tipe mengacu dana yang telah ditetapkan oleh *owner*, sehingga spesifikasi teknisnya menyesuaikan. Pekerjaan pembangunan kapal termasuk dalam pekerjaan yang kompleks dengan sistem pembayaran *multy years* atau lebih dari satu tahun anggaran, sehingga menjadi sangat penting untuk dapat menyusun estimasi anggaran biaya atau harga yang dibutuhkan dalam membangun kapal baru. Harganya harus disesuaikan dengan kebutuhan material dan jasa dengan standar harga pasar selama waktu penyelesaian pekerjaan dan diharapkan perhitungan biaya pembangunan kapal baru bisa di update secara berkala. Konsep *Tri Bottom Line* adalah konsep yang terkait dengan dimensi ekonomi (*profit*), sosial (*people*) dan lingkungan (*planet*) dikemukakan oleh Elkington (1997) yang dapat digambarkan sebagai kondisi saat ini mengenai kondisi industri perkapalan di Indonesia, konsep 3P tersebut kemudian dikembangkan berdasarkan pemikiran ekspansif dari Sukoharsono (2019) yang menambahkan faktor *phenotechnology* dan *prophet/nabi* sebagai ide inovasi untuk mempertahankan diri atau keberlangsungan yang disebut dengan *pentaple bottom line* (5P). (Azhar & Kristiyono. 2019)

Ada beberapa hal yang membuat pilihan para pengusaha dan perusahaan pengangkutan lebih memilih membeli *Second-Hand* vessel yang berasal dari luar negeri dibandingkan dengan kapal baru, yaitu:

- a. *Second-Hand* vessel dari luar negeri dengan usia tertentu mempunyai harga yang “pantas” yang semuanya tergantung dari ukuran, bobot mati, mesin, daya angkut, dan lain-lain sedangkan kapal baru harganya sangat mahal. Bagi pengusaha dan perusahaan pengangkutan hal itu dirasa sangat memberatkan terutama bagi perusahaan pengangkutan skala menengah
- b. *Second-Hand* vessel yang dibeli adalah kapal bekas dari negara-negara yang telah diakui sebagai negara dengan produksi kapal yang bagus seperti Jepang dan beberapa negara di Eropa (contoh: Yunani dan Jerman). Para pengusaha dan perusahaan pengangkutan tentunya akan selektif dalam memilih kapal sebagai contoh kapal bekas buatan Tiongkok dijual dengan harga US\$ 500.000 dan kapal bekas buatan Jepang dijual dengan harga US\$ 800.000 maka besar kemungkinan *Second-Hand vessel* dari Jepang yang akan dipilih Indonesia saat ini juga telah menerapkan regulasi yang lebih melindungi kepentingan pengguna jasa usaha pengangkutan laut sehingga dibuat pembatasan mengenai usia pembelian kapal asing. Pembatasan tersebut membuat pembelian *Second-Hand of foreign vessel* (selanjutnya disebut dengan *Second-Hand vessel*) menjadi lebih ketat. Peraturan Menteri Perdagangan (selanjutnya disingkat Permendag) yang mengatur mengenai pembatasan usia *Second-Hand vessel*, yaitu :
  1. Dalam Permendag No 57/M-DAG/PER/12/2008 tentang Ketentuan Impor Barang Modal Bukan Baru mengenai kapal laut dengan kode pos tarif/HS 89.01 telah dibatasi dengan usia dibawah 25 tahun.
  2. Dalam Permendag No 63/M-DAG/PER/12/2009 tentang Ketentuan Impor Barang Modal Bukan Baru mengenai kapal laut dengan kode pos tarif/HS 89.01 bahwa kapal dengan usia diatas 20 tahun setelah mendapat pertimbangan teknis dari Dirjen IATT dan Depperin. Telah ada upaya pengurangan usia kapal asing bekas menjadi dibawah 20 tahun dan apabila kapal asing bekas tersebut berusia diatas 20 tahun harus mendapatkan izin dari pihak yang berwenang.
  3. Dalam Permendag No 58/M-DAG/PER/12/2010 tentang Ketentuan Impor Barang Modal Bukan Baru mengenai kapal laut dengan kode pos tarif/HS 89.01, pasal 7 ayat (3) menyatakan “Barang Modal Bukan Baru pada Pos Tarif/HS 8901, 8902, 8903, 8904, dan 8905 yang berusia lebih dari 20 tahun harus mendapatkan rekomendasi dari Kementerian Perindustrian”.
  4. Dalam Permendag No 48/M-DAG/PER/12/2011 tentang Ketentuan Impor Barang Modal Bukan Baru mengenai kapal laut dengan kode pos tarif/HS 89.01, Pasal 9 ayat (3) menyatakan “Barang Modal Bukan Baru pada Pos Tarif/HS 8901, 8902, 8903, 8904, dan 8905 yang berusia lebih dari 20 tahun harus mendapatkan rekomendasi dari Kementerian Perindustrian”.

Adanya pembatasan usia terhadap *Second-Hand vessel* tidak menghalangi jual beli kapal *Second-Hand* tersebut. Secara keseluruhan mekanisme pembelian kapal berbeda dengan pembelian barang lainnya. Pada *Second-Hand vessel*, diberikan kekhususan mengenai keadaan layak pakainya dan pemeriksaan oleh surveyor yang terpisah dengan barang modal bukan baru lainnya (selain kapal, yang turut mendapat kekhususan adalah pesawat terbang) yang mana diatur dengan peraturan tersendiri oleh Menteri Perhubungan. Pembelian *Second-Hand vessel* adalah kontrak jual beli internasional yang menggunakan *sale form* tersendiri yang dibuat secara khusus oleh pihak-pihak tertentu. Penggunaan *sale form* ini diperlukan untuk mengatasi hambatan-hambatan dalam transaksi

jual beli kapal. Dengan melihat pada *sale form* dari *Second-Hand vessel* maka secara garis besar telah mencerminkan tahapan dari mekanisme pembelian kapal. (Kongres, 2021)

Menurut Sudaryono, Filosofi manajemen terkini telah menunjukkan peningkatan pengakuan atas pentingnya konsumen *focus* dan konsumen *satisfaction*. Perspektif ini merupakan *leading indicator*. Jadi, jika pelanggan tidak puas maka mereka akan mencari produsen lain yang sesuai dengan kebutuhan mereka. Kinerja yang buruk dari perspektif ini akan menurunkan jumlah pelanggan di masa depan meskipun saat ini kinerja keuangan terlihat baik. Oleh Kaplan dan Norton (2001) perspektif pelanggan dibagi menjadi dua kelompok pengukuran, yaitu: *customer core measurement* dan *customer value propositions*. *Customer Core Measurement* memiliki beberapa komponen pengukuran, yaitu:

- a. *Market Share* (pangsa pasar); Pengukuran ini mencerminkan bagian yang dikuasai perusahaan atas keseluruhan pasar yang ada, yang meliputi: jumlah pelanggan, jumlah penjualan, dan volume unit penjualan.
- b. *Customer Retention* (retensi pelanggan); Mengukur tingkat di mana perusahaan dapat mempertahankan hubungan dengan konsumen.
- c. *Customer Acquisition* (akuisisi pelanggan); mengukur tingkat di mana suatu unit bisnis mampu menarik pelanggan baru atau memenangkan bisnis baru.
- d. *Customer Satisfaction* (kepuasan pelanggan); Menaksir tingkat kepuasan pelanggan terkait dengan kriteria kinerja spesifik dalam value proposition.
- e. *Customer Profitability* (profitabilitas pelanggan); mengukur keuntungan yang diperoleh perusahaan dari penjualan produk/jasa kepada konsumen.

Sedangkan *Customer Value Proposition* merupakan pemicu kinerja yang terdapat pada *core value proposition* yang didasarkan pada atribut sebagai berikut:

- a. *Product/service attributes*  
Meliputi fungsi dari produk atau jasa, harga, dan kualitas. Pelanggan memiliki preferensi yang berbeda-beda atas produk yang ditawarkan. Ada yang mengutamakan fungsi dari produk, kualitas, atau harga yang murah. Perusahaan harus mengidentifikasi apa yang diinginkan pelanggan atas produk yang ditawarkan. Selanjutnya pengukuran kinerja ditetapkan berdasarkan hal tersebut.
- b. *Konsumen relationship*  
Menyangkut perasaan pelanggan terhadap proses pembelian produk yang ditawarkan perusahaan. Perasaan konsumen ini sangat dipengaruhi oleh responsivitas dan komitmen perusahaan terhadap pelanggan berkaitan dengan masalah waktu penyampaian. Waktu merupakan komponen yang penting dalam persaingan perusahaan. Konsumen biasanya menganggap penyelesaian order yang cepat dan tepat waktu sebagai faktor yang penting bagi kepuasan mereka.
- c. *Image and reputasi*  
Menggambarkan faktor-faktor intangible yang menarik seorang konsumen untuk berhubungan dengan perusahaan. Membangun *image* dan reputasi dapat dilakukan melalui iklan dan menjaga kualitas seperti yang dijanjikan

## KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam perspektif pelanggan ada lima sasaran strategik yang akan diwujudkan yaitu meningkatnya *customer satisfaction*, tercapainya *commission days*, *efisiensi running cost*, kelayakan kapal baik kapal baru maupun kapal *Second-Hand* untuk berlayar dan berlabuh dan juga keselamatan dalam berlayar. Dalam sasaran strategik meningkatnya *customer satisfaction* pengukuran yang

dilakukan adalah *number and frequency of customer complaint*, jumlah customer dan jumlah kapal yang dibangun atau jumlah kapal yang di perjualbeliakan. Dalam sasaran stratejik tercapainya *commission days* pengukuran yang dilakukan adalah jumlah *commission days*. Dalam sasaran stratejik efisiensi *running cost* pengukuran yang dilakukan adalah *average running cost per day per ship type*. Dalam sasaran stratejik keselamatan dalam berlayar pengukuran yang dilakukan adalah *lost time in frequency* dan *number of accident*. Pembelian kapal bekas dan kapal baru dilakukan kajian yang dipenagruhi dengan pasar transportasi laut serta kebutuhan yang harus dipenuhi dan perseptif pelanggan terhadap kebutuhan tersebut diperlukan sehingga keputusan yang baik akan sangat diperlukan.

Agar pemilihan kebutuhan pembelian kapal bekas atau pembangunan kapal baru diperhatikan dari segi kebutuhan pengguna, bisnis yang akan dilakukan, pasar atau minat customer serta keinginan pelanggan dimasa mendatang sehingga aspek lainnya seperti pengelolaan, keuangan dan resiko sudah dapat diperhitungkan.

### DAFTAR PUSTAKA

- Andiyani, M. *Analisis Biaya Perhitungan Fresh Water MT.Nariva di PT Waruna Nusa Sentana*. Makasar. 2021
- Azhar.A & Kristiyono, T.A. *Identifikasi Faktor-Faktor Yang Berpengaruh Terhadap Harga Pembangunan Kapal Baru Berbasis Pentaple Bottom Line Plus R*. Surabaya. 2019
- Kongres, E. *Peran Shipbroker Dalam Sale And Purchase Of Second Hand Vessel*. Surabaya. 2020
- Kussuma, Fajar. Widhana. *Analisa Resiko Finansial Pada Pengadaan Kapal (Bagunan Baru, Bekas dan Sewa)*. Surabaya. 2018
- Prasetya, H & Pribadi, S.R.W. *Perancangan Model Survei Kondisi Kapal Bekas Berbasis Online*. Surabaya. 2014
- Sudaryono, Y. *Analiis Balance Scorecard Sebagai Alat Ukur Kinerja Perusahaan*.



Vol : 2 No : 2  
3031-7258 ( Online - Elektronik)



Vol : 2 No : 2  
3031-7258 ( Online - Elektronik)