

**ANALISIS KETATALAKSANAAN PELAYARAN NIAGA  
PADA PT. TRI KARYA SAMA PERUSAHAAN  
PELAYARAN RAKYAT PADTERE  
UJUNG PANDANG**



**BOSOWA**

O L E H

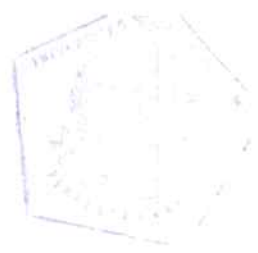
**NAJEMUDDIN**

Stb/Nire: 4590012507/90107121106102

**FAKULTAS EKONOMI JURUSAN MANAJEMEN  
UNIVERSITAS "45"  
UJUNG PANDANG**

**1 9 9 9**

HALAMAN PENERIMAAN



Pada Hari / Tanggal : Selasa / 25 Mei 1999  
Skripsi Atas Nama : Najemuddin  
No. Stb./ Nirm : 4590012507 / 901071206102

Telah diterima oleh Panitia Ujian Sarjana Fakultas Ekonomi Jurusan Manajemen Universitas "45" Ujung Pandang untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar Sarjana Ekonomi pada Jurusan Manajemen.

Panitia Ujiaan :

1. Pengawas Umum : Dr. H. DJabir Hamzah, MA. ( *[Signature]* )  
: Dr. A. Jaya Sose, SE, MBA ( *[Signature]* )
2. Ketua Panitia : Sukmawati Masdjuni, SE, MSi ( *[Signature]* )
3. Sekretaris : Miah Said, SE ( *[Signature]* )
4. Penguji : 1. Dr. H. Djabir Hamzah, MA ( *[Signature]* )  
2. Dr. A. Jaya Sose, SE, MBA ( )  
3. Drs. Nurdin Brasit, MSi ( *[Signature]* )  
4. Herminawati A, SE, Msi ( *[Signature]* )

**ANALISIS KETATALAKSANAAN PELAYARAN NIAGA  
PADA PT. TRI KARYA SAMA PERUSAHAAN  
PELAYARAN RAKYAT PAOTERE  
UJUNG PANDANG**



**Stb/Nirm: 4590012507/90107121106102**

**FAKULTAS EKONOMI JURUSAN MANAJEMEN  
UNIVERSITAS "45"  
UJUNG PANDANG**

**1 9 9 9**

## HALAMAN PENGESAHAN

Judul Skripsi : **ANALISIS KETATALAKSANAAN PELAYARAN NIAGA  
PADA PT. TRI KARYA SAMA PERUSAHAAN PELAYARAN  
RAKYAT PAOTERE UJUNG PANDANG.**

Nama Mahasiswa : **NAJEMUDDIN**

Stb / Nirm : 4590012507 / 90107121106102

Fakultas : **EKONOMI**

Jurusan : **MANAJEMEN**

Ujung Pandang, 1 April 1999

Menyetujui :

Pembimbing I

( Drs. Nurdin Brasit, MS.i )

Pembimbing II

( Anwar Ramli, SE, MS.i )

Mengetahui dan Mengesahkan  
Sebagai Salah Satau Syarat Memperoleh Gelar  
Sarjana Ekonomi pada Universitas "45" Ujung Pandang

Mengetahui :

Dekan Fakultas Ekonomi

Universitas "45"



( Sukmawati Mardjuni, SE, Msi )

Ketua Jurusan Manajemen

( Chahyono, SE )

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan Kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena atas limpahan rahmat dan hidayahNya jualah sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi sebagaimana wujudnya. Skripsi ini dibuat untuk memenuhi salah satu syarat yang diwajibkan kepada setiap mahasiswa Fakultas Ekonomi Universitas "45" Ujung Pandang untuk memperoleh gelar Sarjana Ekonomi.

Dalam penyusunan skripsi ini penulis menghadapi beberapa tantangan, tetapi berkat ketekunan dan ketabahan penulis kesemuanya itu dapat diatasi dengan sebaik-baiknya. Walaupun demikian tidak berarti bahwa susunan materi skripsi sudah dalam bentuk sempurna, sebab tidak tertutup kemungkinan ditemukan kelemahan dan kekurangan dalam bahasanya. Untuk itu penulis bersedia menerima saran perbaikan dari berbagai pihak demi kesempurnaan skripsi ini.

Perlu dikemukakan bahwa dalam penyusunan dan pembahasan skripsi ini, penulis banyak mendapat bantuan dan bimbingan yang sangat berharga. Olehnya itu penulis menghaturkan terima kasih yang sebesar-besarnya dan penghargaan yang setinggi-tingginya, khususnya kepada :

1. Bapak Brigjen Purnawirawan H. Andi Sose, selaku Pen-  
diri Yayasan Universitas "45".

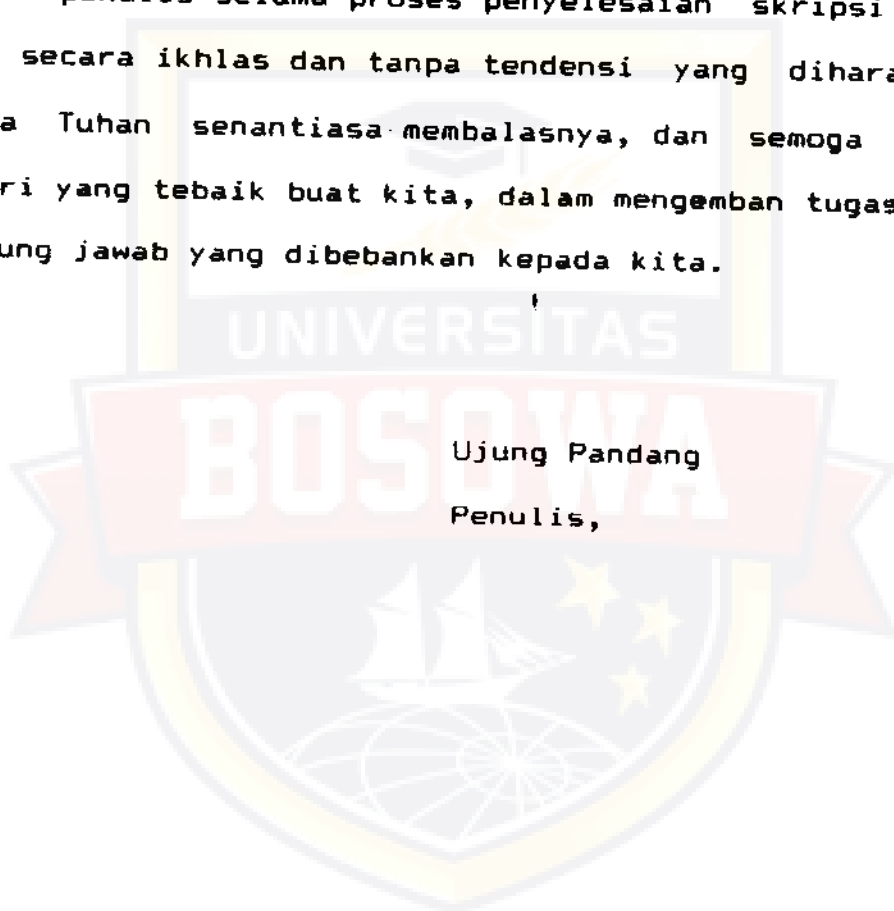
2. Bapak Dr. A. Jaya Sose, SE, MBA selaku Rektor Universitas "45" Ujung Pandang
3. Ibu Sukmawati, SE, MSi, Selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas "45" dan bapak Chahyono, SE selaku Ketua Jurusan Manajemen Universitas "45" yang telah membimbing penulis selama masa perkuliahan.
4. Bapak Drs. Nurdin Brasit, MS.i sebagai pembimbing I, dan bapak Anwar Ramli, SE,MSi sebagai dosen pembimbing II, yang telah membimbing penulis dalam penyusunan skripsi ini.
5. Bapak, Ibu-ibu Dosen dan Asisten Dosen, dalam lingkungan Universitas "45" yang telah membekali penulis dengan berbagai disiplin ilmu.
6. Bapak H. M. Idris, HS, Direktur PT. Tri Karya Sama Perusahaan Pelayaran Rakyat Paotere Ujung Pandang, serta aparat pelabuhan yang terkait di dalamnya, yang telah mengizinkan dan membantu penulis dalam melakukan penelitian.
7. Kakak St. Hasna, St. Hudaya, Saifuddin, BA, Mama Ufik, Dra. Syamsuduha, dan Nurhayati, SH, yang selama ini sering membantu baik berupa materil maupun moril yang cukup memotivasi penulis dalam penyelesaian studi ini.
8. Dan akhirnya Ayahanda Marzuki Bashir dan Ibunda St. Aisyah tercinta, yang selama ini banyak berkorban lahir dan batin, mendidik dan membesarkan penulis, kemudian mengarahkan untuk melanjutkan studi di

Perguruan Tinggi. Tak ada yang patut anda haturkan selain terima kasih yang tak terhingga, yang diwujudkan dalam bentuk pengabdian menyongsong masa depan yang lebih baik.

Akhirnya, dengan segala apa yang telah diberikan kepada penulis selama proses penyelesaian skripsi ini, yang secara ikhlas dan tanpa tendensi yang diharapkan, semoga Tuhan senantiasa membalasnya, dan semoga Tuhan memberi yang terbaik buat kita, dalam mengemban tugas dan tanggung jawab yang dibebankan kepada kita.

Ujung Pandang  
Penulis,

1999

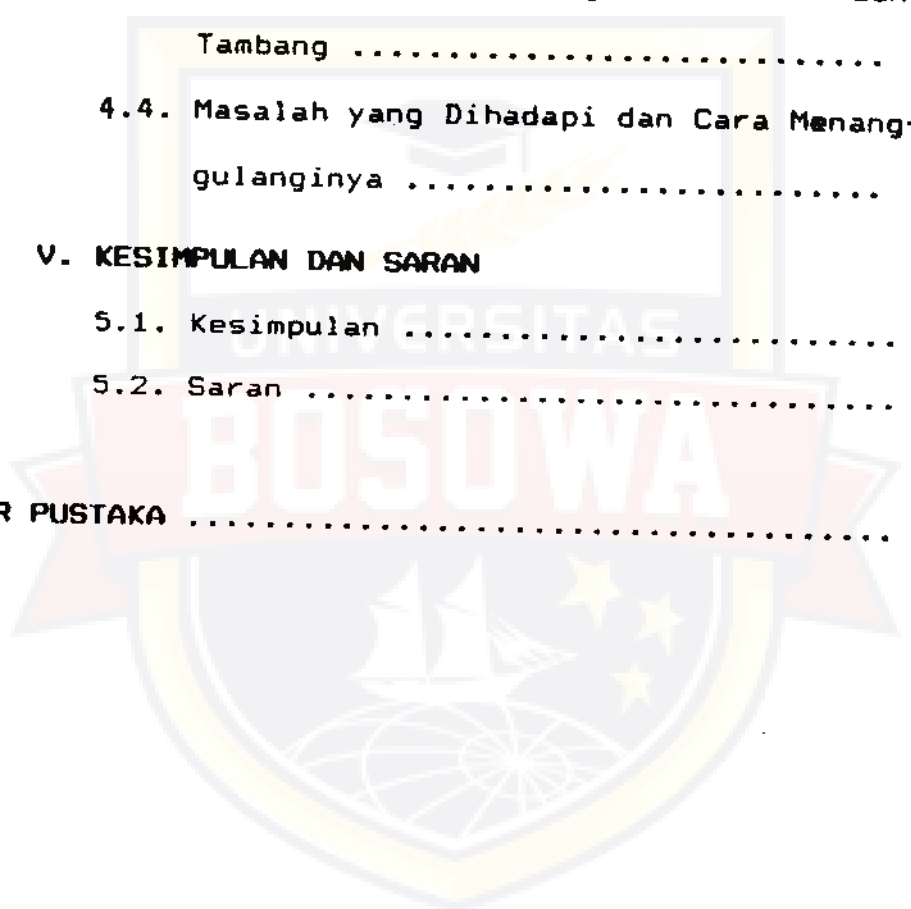


## DAFTAR ISI

	Hal
HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PENGESAHAN .....	ii
KATA PENGANTAR .....	iii
DAFTAR ISI .....	iv
DAFTAR TABEL .....	vii
<b>BAB. I. PENDAHULUAN</b>	
1.1. Latar Belakang .....	1
1.2. Masalah Pokok .....	5
1.3. Tujuan dan Kegunaan Penulisan .....	6
1.4. H i p o t e s i s .....	7
<b>BAB. II. KERANGKA TEORI</b>	
2.1. Pengertian Usaha Pelayaran Niaga ...	8
2.2. Kebijakan Pemerintah Terhadap Usaha Pelayaran Rakyat .....	12
2.3. Kewajiban-Kewajiban Perusahaan Pelayaran Rakyat .....	22
2.4. Peranan Perusahaan Pelayaran Rakyat Dalam Pembangunan .....	31
<b>BAB. III. METODE PENELITIAN</b>	
3.1. Daerah Penelitian .....	39
3.2. Jenis dan Sumber Data .....	39
3.3. Metode Pengumpulan Data .....	40
3.4. Peralatan dan Metode Analisis.....	41
3.5. Konsep Operasional .....	41



<b>BAB. IV. HASIL DAN PEMBAHASAN</b>	
4.1. Sistem dan Prosedur Dalam Bongkar Muat dan Ekspedisi Perusahaan Pelayaran rakyat .....	44
4.2. Kelayakan Bongkar Muat Pelayaran Rakyat	
4.3. Kelayakan Jadwal Bongkar Muat dan Uang Tambang .....	55
4.4. Masalah yang Dihadapi dan Cara Menanggulangnya .....	70
<b>BAB. V. KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
5.1. Kesimpulan .....	75
5.2. Saran .....	77
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	79



## DAFTAR TABEL

	Hal
TABEL 1. PERINCIAN BONGKAR MUATAN BARANG DAN PENUMPANG PT. TRI KARYA SAMA PERUSAHAAN PELAYARAN RAKYAT DARI PELABUHAN ASAL PAOTERE KE PELABUHAN TUJUAN TAHUN 1998 .....	48
TABEL 2. PERINCIAN MUATAN BARANG DAN PENUMPANG PT. TRI KARYA SAMA PERUSAHAAN PELAYARAN RAKYAT DARI PAOTERE KE PELABUHAN TUJUAN TAHUN 1998	51
TABEL 3. PERINCIAN JENIS-JENIS BARANG YANG DIANGKUT KE PELABUHAN TUJUAN OLEH PT. TRI KARYA SAMA TAHUN 1998 .....	53
TABEL 4. PERINCIAN JADWAL TIBA DAN BERANGKAT KAPAL LAYAR MOTOE PT. TRI KARYA SAMA PERUSAHAAN PELAYARAN RAKYAT PAOTERE UJUNG PANDANG TAHUN 1998 .....	56
TABEL 5. PERINCIAN JUMLAH UANG TAMBANG PT. TRI KARYA SAMA PERUSAHAAN PELAYARAN RAKYAT PAOTERE UJUNG PANDANG TAHUN 1998 .....	59
TABEL 6. PERINCIAN JUMLAH UANG JASA PELABUHAN PT. TRI KARYA SAMA PERUSAHAAN PELAYARAN RAKYAT PAOTERE UJUNG PANDANG TAHUN 1998 .....	60
TABEL 7. PERINCIAN UANG RETRIBUSI DAERAH PT. TRI KARYA SAMA PERUSAHAAN PELAYARAN RAKYAT PAOTERE UJUNG PANDANG TAHUN 1990 .....	61

TABEL 8. PERINCIAN JUMLAH UPAH AWAK KAPAL PT. TRI KARYA SAMA PERUSAHAAN PELAYARAN RAKYAT PAOTERE UJUNG PANDANG TAHUN 1998 .....	63
TABEL 9. PERINCIAN TUNJANGAN MAKANAN AWAK KAPAL PT. TRI KARYA SAMA PERUSAHAAN PELAYARAN RAKYAT PAOTERE UJUNG PANDANG TAHUN 1998.....	64
TABEL 10. PERINCIAN BIAYA BAHAN BAKAR MINYAK SOLAR PT, TRI KARYA SAMA PERUSAHAAN PELAYARAN RAKYAT PAOTERE UJUNG PANDANG TAHUN 1998...	65
TABEL 11. IKHTISAR PENGELUARAN BIAYA PELAYARAN PT. TRI KARYA SAMA PERUSAHAAN PELAYARAN RAKYAT PAOTERE UJUNG PANDANG TAHUN 1998 .....	67
TABEL 12. PERINCIAN JUMLAH NETTO UANG TAMBANG PT. TRI KARYA SAMA PERUSAHAAN PELAYARAN RAKYAT PAOTERE UJUNG PANDANG TAHUN 1998 .....	68



## DAFTAR SKEMA

Hal

SKEMA 1. PROSEDUR PERIZINAN PERUSAHAAN PELAYARAN RAKYAT DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT DEPARTEMEN PERHUBUNGAN R.I. 1998 .....	21
---	----



## **BAB I PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

Perlu diketahui bahwa sebagian besar warga negara Indonesia belum pernah merasakan berlayar, kendati mereka tahu bahwa sebagian besar Wilayah Indonesia terdiri dari lautan. Penelitian kelautan belum berkembang dengan baik, keadaan ini dapat dilihat bahwa di perguruan tinggi jumlah Sarjana Kelautan atau Ekonomi Kelautan/Pelayaran dapat dihitung dengan jari.

Sebab itu penelitian-penelitian di bidang kelautan serta kehidupan ekonomi di atasnya, belum mendapat perhatian secara intensif terarah dan terpadu. Keadaan yang demikian itu membuat negara Indonesia masih ketinggalan di bidang kelautan dibanding dengan negara lain yang sudah maju.

Untuk itu perlu disadari bahwa laut adalah merupakan bagian integral dari negara Indonesia, tetapi potensi belum dimanfaatkan seoptimal mungkin oleh bangsa Indonesia, terbukti bahwa belum ada perusahaan nasional yang mampu bersaing dibidang kelautan ditingkat internasional. Hanya beberapa perusahaan pelayaran samudera yang nota bene belum mampu mengangkut seluruh volume ekspor komoditi Indonesia. Hal ini menunjukkan bahwa, perusahaan-perusahaan pelayaran kita baru mampu meningkatkan produktivitas

dan efisiensi kapal untuk jangka waktu yang lama.

Keadaan yang demikian ini menunjukkan bahwa pada zaman kemerdekaan ini, Indonesia belum mampu mengembalikan nama harum sebagai bangsa bahari, yang pernah jaya di zaman Sriwijaya, Mataram, dan Sawerigading dengan pelaut tangguh Bugis Makassar yang mampu mengarungi samudera luas ke benua lain.

Tetapi yang lebih penting ditelaah dewasa ini adalah bagaimana fungsi perhubungan laut dapat dibina dan diarahkan dalam pembangunan nasional. Hal ini merupakan suatu tantangan yang harus dijawab melalui penelitian ilmiah di bidang kelautan khususnya ketatalaksanaan pelayaran niaga guna meningkatkan laju pertumbuhan ekonomi.

Setelah diakui azas negara kepulauan (Archipelagic State) oleh dunia internasional melalui hasil Konferensi Hukum Laut Perserikatan Bangsa-Bangsa pada tanggal 30 April 1982 di New York Amerika Serikat, yang pada pokoknya mengatakan bahwa, laut-laut antara yang tadinya merupakan laut bebas kini menjadi wilayah Indonesia. Dengan demikian laut tidak memisahkan pulau-pulau. Tetapi laut itu benar-benar baru menghubungkan pulau-pulau yang ada di Indonesia, perhubungan antara pulau dapat tercapai melalui angkutan laut, dengan perkataan lain, angkutan laut mewujudkan konsep Wawasan Nusantara lebih efektif melalui angkutan laut.

Dengan adanya penetapan dalam Komperensi Hukum Laut telah memantapkan posisi Indonesia sebagai negara kepulauan, yang kaya akan potensi laut baik didasarnya maupun dengan hilir mudiknya pelayaran yang melintasinya. Bertambah luasnya perairan laut telah mendukung potensi perekonomian Indonesia, membuka kesempatan kerja dan kesempatan berusaha di bidang kelautan.

Semakin mantapnya konsep Wawasan Nusantara yang lebih dahulu dicanangkan, sebelum Komperensi Hukum Laut itu menetapkan putusannya tentang Zone Ekonomi Eksklusif (ZEE) telah memberi dorongan kuat untuk mendayagunakan transportasi kelautan secara optimal.

Cakrawala dan prospek Wawasan Nusantara yang telah diakui oleh dunia internasional, khususnya di bidang ketatalaksanaan niaga sub sektor perhubungan laut. Peranan pelayaran sebagai sumber kesempatan kerja dapat dilihat baik dari segi kesempatan kerja yang langsung berkaitan pelayarannya sendiri maupun kesempatan kerja yang dalam jasa-jasa penunjang pelayaran, seperti kesempatan kerja di pelabuhan, doking, industri kecil, keselamatan kapal, ekspedisi muatan, gudang pelabuhan dan sebagainya. Meskipun angka kongkrit belum pernah di sensus, namun dapat diperkirakan jumlah tenaga kerja yang terlibat dalam 6 perusahaan pelayaran samudera, 74 Nusantara, 68 khusus, 126 lokal, perusahaan-perusahaan ekspedisi dan veen, dan pelabuhan-pelabuhan serta unsur penunjang, kesemuanya



membuka kesempatan kerja yang luas.

Sebab itulah maka dalam Pelita IV pada saat itu telah memasuki tahun terakhir, pelayaran lokal yang bergerak di bidang ekspedisi muatan kapal laut dan veen, guna menunjang pelabuhan yang dimiliki pemerintah, baik pelabuhan samudera maupun pelabuhan transito.

Pembangunan pada sub sektor perhubungan laut telah ditegaskan dalam Garis-Garis Besar Haluan Negara bahwa : Perhubungan laut perlu ditingkatkan agar tersedia pelayaran angkutan laut yang luas, tertib, teratur, aman, lancar, murah dan efisien terutama untuk daerah-daerah terpencil. Pelayaran dalam negeri perlu lebih ditingkatkan dan diusahakan agar saling mendukung, juga dapat menunjang pelayaran luar negeri. Pelayaran nasional dan luar negeri perlu ditingkatkan peranan dan kemampuan bersaingnya dalam pengangkutan barang-barang perdagangan Indonesia. Juga perlu dilaksanakan langkah-langkah pengembangan dan pembinaan yang lebih mantap terhadap dunia usaha, pelayaran khususnya pelayaran rakyat.

Berdasarkan penetapan GBHN di atas menunjukkan bahwa pemerintah tetap berupaya untuk meningkatkan pembinaan di sub sektor perhubungan laut, mulai dari jasa pelabuhan pelayaran antar negara, antar pulau, guna memperlancar angkutan barang dan penumpang baik di dalam negeri maupun luar negeri.

Salah satu bentuk pelayaran rakyat, yang menghubungkan antar pulau dari satu daerah ke daerah lainnya, sehingga mampu memperlancar pendistribusian barang dan jasa dalam negeri.

Tetapi pada umumnya perusahaan pelayaran rakyat bermunculan di daerah-daerah yang memiliki pantai, adalah termasuk golongan ekonomi lemah, yang membuat mereka kurang mampu bersaing sebab lemah modal, lemah manajemen dan lemah teknologi pelayaran. Salah satu diantaranya PT. Tri Karya Sama Perusahaan Pelayaran Rakyat di kotamadya Ujung Pandang, bergerak dibidang ekspedisi muatan kapal/perahu bermotor di pelabuhan transito Paotere Ujung Pandang. Dengan latar belakang inilah sehingga penulis memilih judul "Analisis Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga Pada PT. Tri Karya Sama Perusahaan Pelayaran Rakyat Ujung Pandang".

## **1.2. Masalah Pokok**

Dengan bertitik tolak latar belakang masalah yang telah diuraikan di atas, dapat dikemukakan masalah pokok sebagai berikut :

1. Sejauh mana sistem ketatalaksanaan pelayaran niaga perusahaan pelayaran rakyat dapat memenuhi ketentuan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) yang telah ditetapkan oleh pemerintah.

2. Meskipun telah dilakukan pembinaan dari pemerintah tetapi masih perlu ditingkatkan Manajemen Usaha yang lebih intensif.

### **1.3. Tujuan dan Kegunaan Penulisan**

Agar penelitian ilmiah ini dapat lebih bermanfaat maka perlu dikemukakan tujuan dan kegunaannya, yakni :

#### **a. Tujuan**

1. Untuk mengetahui sistem ketatalaksanaan pelayaran niaga yang diterapkan oleh perusahaan yang bersangkutan.
2. Untuk mengetahui apakah penerapan sistem ketatalaksanaan pelayaran telah memenuhi fungsi manajemen angkutan laut bagi perusahaan yang bersangkutan.

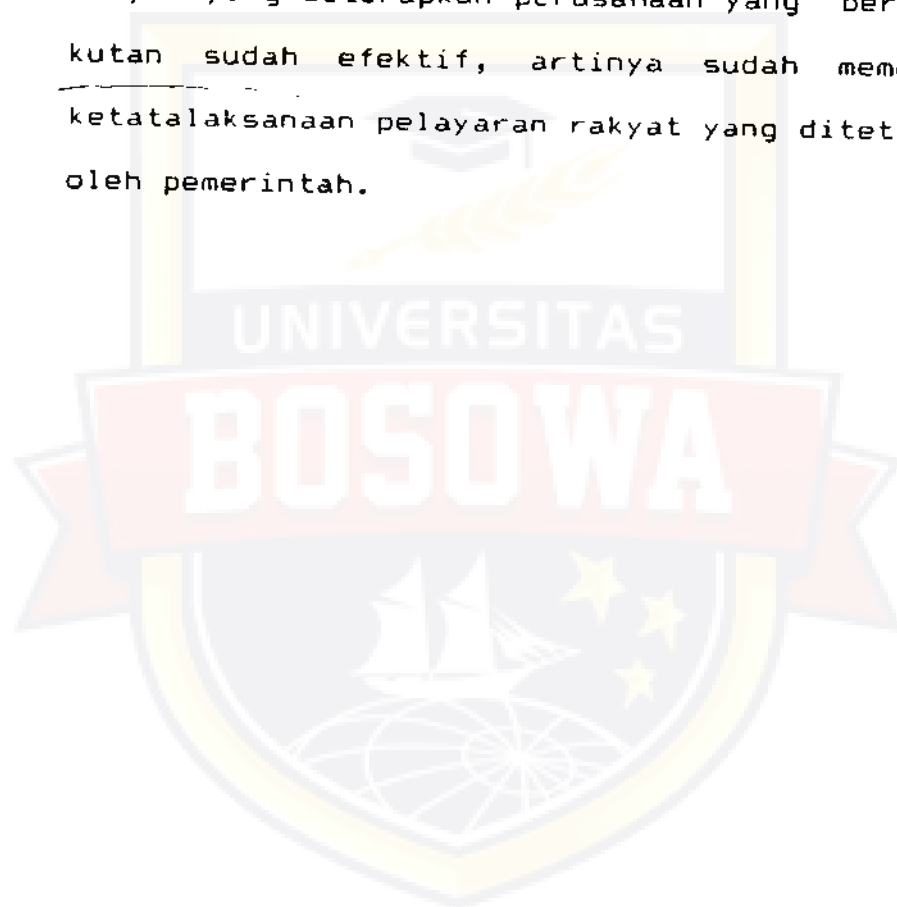
#### **b. Kegunaan**

1. Kegunaannya dapat diharapkan menjadi salah satu bahan masukan dalam penetapan kebijaksanaan kelayakan angkutan laut bagi perusahaan yang bersangkutan.
2. Sebagai karya ilmiah yang dapat dipertanggungjawabkan, diharapkan berguna sebagai bahan bacaan dalam perpustakaan kampus.
3. Untuk dijadikan bahan masukan bagi penulis sebagai pengalaman dalam penyelesaian skripsi.

#### 1.4. H i p o t e s i s

Berdasarkan pada masalah pokok seperti yang diuraikan di atas maka dapat dikemukakan hipotesis kerja sebagai dasar untuk pembahasan selanjutnya adalah :

"Diduga bahwa sistem ketatalaksanaan pelayaran rakyat yang diterapkan perusahaan yang bersangkutan sudah efektif, artinya sudah memenuhi ketatalaksanaan pelayaran rakyat yang ditetapkan oleh pemerintah.



## **BAB II**

### **KERANGKA TEORI**

#### **2.1. Pengertian Usaha Pelayaran Niaga**

Pengertian usaha pelayaran rakyat di Indonesia menurut A.K. Djaelani (1986 : 11) dijelaskan dalam Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut nomor DAL 11/1/1 pasal 1 :

Pelayaran rakyat, adalah pelayaran di perairan Nusantara dengan mempergunakan perahu layar bermotor (PLM) kapal layar bermotor, kapal motor yang diperuntukkan sebagai alat angkutan bersifat umum dan berbendera Indonesia.

Sedang pengertian lain yang hampir senada dengan di atas dikemukakan oleh St. Munajat Danusaputro (1984 : 12) sebagai berikut ;

Pelayaran rakyat adalah kegiatan lalu lintas pelayaran yang bersifat ekonomi, yang berfungsi sebagai alat distribusi barang dan jasa dari suatu wilayah konsumen guna memenuhi kebutuhan, atau mengangkut penumpang dari suatu daerah ke daerah tujuan lainnya, dengan mempergunakan alat transportasi laut berupa perahu, perahu motor, dan sebagainya yang berbendera Indonesia.

Kedua defenisi di atas mengandung pengertian yang sama yaitu pelayaran rakyat adalah suatu usaha yang berfungsi sebagai alat angkut barang dan penumpang dari suatu daerah ke daerah lainnya, perbedaannya hanya terletak pada formulasi kalimat. Alat angkut digunakan adalah

kapal kecil dan perahu layar yang sudah dimodifikasi yang menghubungkan antara satu pulau dengan pulau lainnya di seluruh wilayah Indonesia.

Adapun kapal dan perahu layar yang dapat digolongkan sebagai usaha pelayaran rakyat menurut A.K. Djaelani AD (1984 : 11-12) mempunyai kriteria sebagai berikut :

Perahu layar, adalah perahu yang hanya mempergunakan layar sebagai alat penggerak. Perahu layar bermotor (PLM), adalah perahu layar dengan motor bantu sebagaimana dimaksud dalam SK Dirjen Perla No. DAL 11/19/13 tanggal 18 April 1975. Kapal layar bermotor, adalah kapal layar yang berukuran di bawah 100 M3 dengan motor bantu paling tinggi 45 PK sebagaimana yang dimaksud pasal 5 ayat 71, peraturan kapal tahun 1935. Kapal motor adalah kapal motor yang berukuran dari 100 M3 sebagaimana dimaksud pasal 5 ayat 5 dari peraturan kapal tahun 1935.

Kriteria alat angkut dalam pelayaran rakyat yang disebutkan di atas, dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Perahu layar, menggunakan layar sebagai penggerak.
2. Perahu layar bermotor, menggunakan layar dan motor kecil di bawah 40 PK sebagai penggerak.
3. Kapal layar bermotor berukuran kurang dari 100 M3
4. Kapal motor berukuran kurang dari 100 M3

Keempat jenis perahu dan kapal ini dalam melakukan kegiatannya digolongkan sebagai usaha pelayaran rakyat yang berfungsi sebagai berikut :

- a. Alat angkut barang-barang sandang, pangan dan papan.
- b. Alat angkutan barang-barang komoditi.
- c. Alat angkut penumpang umum lewat laut.
- d. Alat penghubung komunikasi antar pulau.
- e. Alat yang memperlancar distribusi dsb.

Pelayaran rakyat yang berfungsi sebagai alat angkutan barang sandang, pangan, sangat membantu dalam perekonomian suatu daerah. Misalnya suatu daerah sebagai produsen barang sandang berupa batik dapat dipasarkan di daerah lain melalui angkutan laut, dimana daerah yang dituju adalah penghasil pangan berupa beras dan palawija. Maka dalam pelayaran pergi pulang mereka mengangkut barang-barang tersebut, sehingga kebutuhan tiap daerah dapat terpenuhi.

Begitu pula dalam angkutan barang-barang komoditi misalnya tembakau dari daerah produsen diangkut ke daerah yang memiliki industri rokok, sebaliknya mereka mengangkut produksi rokok untuk memenuhi kebutuhan konsumen di daerah lain, sehingga dalam pelayaran itu tidak pernah kosong baik pergi maupun kembali ke daerah asal di mana pengusaha pelayaran rakyat berkedudukan. Dengan demikian kontinuitas perusahaan dapat terjamin.

Pelayaran rakyat yang berfungsi sebagai alat angkut penumpang umum lewat laut, adalah sangat membantu bagi setiap orang yang berkeinginan untuk berkunjung dari suatu daerah ke daerah lainnya yang diinginkan. Misalnya

berkunjung ke suatu daerah yang terpencil dan sulit dijangkau kapal besar, maka peranan pelayaran rakyat yang menggunakan perahu/kapal berukuran kecil sangat membantu, sehingga dengan mudah orang tiba di tempat yang dituju dalam waktu relatif singkat.

Begitu pula pelayaran rakyat yang berfungsi sebagai alat komunikasi antar pulau, adalah sangat membantu masyarakat yang terpinggalkan di suatu daerah yang sulit dijangkau melalui darat dan udara, dimana kedatangan perahu/kapal pelayaran rakyat di daerahnya dapat membantu memperlancar pengiriman surat-surat dan pospaket, sehingga secara tidak langsung membantu mereka mempererat kekeluargaan meskipun saling berjauhan tempat.

Di samping pelayaran rakyat dapat pula berfungsi untuk memperlancar distribusi barang-barang yang sangat dibutuhkan masyarakat dan pemerintah daerah, misalnya di pelabuhan asal mereka mengangkut semen yang sangat dibutuhkan daerah lain yang terpencil, sulit dijangkau sehingga harga semen yang sangat dibutuhkan meningkat, maka kedatangan perahu/kapal di daerahnya dapat menstabilkan harga semen. Sekembalinya ke daerah asal mereka mengangkut kayu bayam, kayu besi yang sangat dibutuhkan, dengan demikian distribusi kedua bahan bangunan itu tetap lancar.



## 2.2. Kebijakan Pemerintah

Sebagaimana telah diungkapkan sebelumnya bahwa dalam kegiatan pembangunan pada sub sektor perhubungan laut, meliputi pelayaran samudera yang menghubungkan antara negara dengan sasaran melancarkan perdagangan ekspor. Pelayaran dalam negeri menghubungkan antar pulau di tanah air dengan sasaran memperlancar perdagangan interinsulair.

Pelayaran dalam negeri dapat dibagi menjadi dua, yakni pelayaran nusantara yang menggunakan kapal yang berukuran di atas 100 M<sup>3</sup>, dan pelayaran rakyat menggunakan perahu/kapal berukuran di bawah 100 M<sup>3</sup>. Dengan demikian baik wilayah maupun bidang operasionalnya tidak saling bertentangan, tetapi saling mendukung.

Untuk itu telah ditetapkan suatu kebijaksanaan pemerintah yang mengatur perizinan usaha pelayaran rakyat, guna lebih menertibkan kegiatan pelayaran dan perdagangan antar pulau di tanah air. Kebijakan itu mengatur tentang izin sementara, izin tetap, dan izin operasional, yang dijadikan bahasan dalam paragraf berikut ini :

### 2.2.1. Izin Usaha Sementara

Pemberian izin usaha sementara apabila perusahaan bersangkutan belum memenuhi syarat-syarat memperoleh izin tetap, tahap sementara ini merupakan pembinaan bagi pengusaha untuk membenahi diri lebih lanjut, agar usahanya berbentuk badan hukum. Kriteria pengusaha pelayaran rakyat yang hanya diberi izin sementara sebagai berikut :

- a. Perusahaan belum berbadan hukum, misalnya berbentuk Perseroan terbatas (PT), Koperasi dan sebagainya.
- b. Perusahaan belum memiliki alat angkut di laut yaitu perahu layar, perahu layar motor, kapal layar bermotor, kapal motor kurang dari 3 unit.
- c. Belum memiliki fasilitas berupa kantor dan seperangkap peralatan administrasi.
- d. Belum memiliki pegawai berkewarganegaraan Indonesia yang berpengalaman di bidangnya.
- e. Belum memiliki modal kerja sekurang-kurangnya Rp.1juta

Apabila ketentuan tersebut di atas dapat dipenuhi oleh pengusaha pelayaran rakyat, maka pemberian izin sementara dapat diganti menjadi izin tetap. Sebaliknya apabila ketentuan tersebut di atas belum terpenuhi, maka izin sementara hanya berlaku sampai 1 tahun dan harus diperbaharui kembali bila masih dibenahi diri untuk memperoleh izin tetap. Untuk itulah maka pemerintah tidak langsung memberi izin tetap, sebelum dinilai bahwa perusahaan itu sudah layak berusaha.

### 2.2.2. Izin Usaha Tetap

Pemberian izin usaha tetap dalam pelayaran rakyat menurut A.K. Djaelani AD (1984 : 14) telah diatur dalam pasal 2 Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Nomor DAL. 11/1/1 tanggal 24 Maret 1977 sebagai berikut :

- a. Harus merupakan Badan Hukum berbentuk PT/ Badan Usaha lainnya yang dimungkinkan dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- b. Dimiliki oleh warga negara Indonesia.
- c. Memiliki satu kesatuan alat angkutan di laut berbendera Indonesia berupa perahu layar/ perahu layar bermotor/kapal layar bermotor, sekurang-kurangnya 2 (dua) unit dengan jumlah tenaga 2 (dua) orang, dengan jumlah tonage sekurang-kurangnya 200 M3 (70 BRT).
- d. Memiliki fasilitas untuk kelancaran kerja berupa :
  - Ruangan dan peralatan kantor.
  - Mempunyai staf pegawai berkewarganegaraan Indonesia yang berpengalaman di bidangnya.
- e. Modal kerja sekurang-kurangnya Rp. 1000.000,- (satu juta rupiah) untuk perusahaan pelayaran rakyat yang berbentuk badan hukum. Perseroan Terbatas (PT) dan Rp. 500.000,- (lima ratus ribu rupiah) untuk perusahaan pelayaran rakyat yang berbentuk badan hukum lainnya.

Permohonan untuk memperoleh izin usaha tetap yang telah memenuhi ketentuan di atas, izin usaha tetap diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan laut (wilayah pelayaran) setempat, dengan kata lain diterbitkan oleh

Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut di mana perusahaan itu didirikan. Surat Izin Usaha tetap berlaku selama 4 (empat) tahun, sesudahnya dapat diperbaharui kembali apabila perusahaan bersangkutan menunjukkan kegiatan yang mengalami perkembangan yang berarti.

Setelah izin usaha tetap terakhir dalam 4 tahun, maka perusahaan yang bersangkutan dapat memperoleh izin usaha tetap jangka waktu terbatas, dengan ketentuan sebagai berikut :

1. Izin usaha pelayaran rakyat yang bersifat tetap untuk jangka waktu yang tidak terbatas sesuai dengan akte pendirian usahanya dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Departemen Perhubungan RI.
2. Mengajukan permohonan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut dengan melampirkan :
  - a. Akte pendirian usahanya yang telah mendapatkan pengesahan dari Departemen Kehakiman RI.
  - b. Foto copy Kartu Tanda Penduduk (KTP).
  - c. Foto copy Nomor Wajib Pajak (NPWP).
  - d. Daftar semua armada milik, integrasi, hibah, dan dioperasikan dengan bentuk sebagaimana terlampir diketahui administrator pelabuhan setempat.
3. Sebagai mekanisme kontrol Perusahaan pelayaran Rakyat dapat dijadikan dasar untuk memperoleh izin operasi.

### 2.2.3. Izin Operasional

Permohonan untuk mendapatkan izin operasional perusahaan pelayaran rakyat, diajukan kepada Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut setempat, yang dilengkapi dengan lampiran-lampiran sebagai berikut:

1. Akte pendirian perusahaan yang bersangkutan yang telah disahkan oleh Menteri Kehakiman RI, (foto copy).
2. Foto copy surat izin tetap yang telah disahkan oleh Kanwil Ditjen Perhubungan Laut setempat.
3. Daftar inventaris alat angkutan laut yang memiliki, dihibahkan, diintegrasikan, dan lain-lain.
4. Daftar personil tenaga kerja yang dipekerjakan pada bidang keahliannya masing-masing.
5. Daftar inventaris kantor yang dimilikinya.
6. Surat keterangan rekomendasi Administrator pelabuhan/ Kepala pelabuhan/Syahbandar setempat.
7. Bakti pemilikan perahu/kapal yang dimilikinya.

Bilamana ketentuan-ketentuan tersebut di atas telah dipenuhi, maka Kakanwil Ditjen Perhubungan laut setempat dapat menerbitkan surat izin operasional bagi perusahaan pelayaran rakyat bersangkutan. Adapun jenis kegiatan operasional menurut A.K. Djaelani AD (1984 : 18) telah ditetapkan dalam Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan laut Nomor KM. 95/PR/PHB-84 tanggal 1 Mei 1984 tentang Pedoman Penyederhanaan Perizinan Usaha/Operasional Direktorat Jenderal Perhubungan laut di mana pada

bagian pertama sub ditetapkan jenis-jenis kegiatan operasional perusahaan pelayaran rakyat sebagai berikut :

1. Pelayaran
2. Ekspedisi Muatan Kapal Laut
3. Bongkar Muat
4. Salvage dan pekerjaan bawah air (PBA)
5. Accounting Authority
6. Pengerukan

Adapun jangka waktu izin operasional perusahaan pelayaran rakyat tetap 5 tahun, sesudah dapat diperbaharui. Meskipun izin operasional sudah berakhir, tidak berarti surat izin usaha tetap tidak berlaku lagi, tetapi hanya perlu memperbaharui lagi izin operasionalnya sebagai salah satu bentuk pembinaan dari pemerintah.

Melalui perpanjangan izin operasional sesudah 5 tahun melakukan kegiatannya, dapat diketahui setiap perkembangannya perusahaan, bilamana ditemukan suatu permasalahan, maka pemerintah dapat memberikan bimbingan dan fasilitas-fasilitas kemudahan guna mendorong mereka mengembangkan usahanya pada periode berikutnya.

Untuk itulah pemerintah memprakarsai berdirinya Persatuan Pengusaha Pelayaran Rakyat di Indonesia yang berpusat di Jakarta, dan mempunyai pengurus wilayah di Tingkat Kabupaten. Pendirian organisasi profesi ini dimaksudkan untuk memudahkan pemerintah dalam pembinaan, dan berpartisipasi dalam pembangunan.

#### 2.2.4. Izin Usaha Pembukaan Cabang

Bilamana perusahaan pelayaran rakyat yang telah memperoleh izin usaha tetap dan izin operasional, mengalami perkembangan yang pesat, maka perusahaan tersebut dapat memperoleh izin usaha pembukaan cabang di pelabuhan-pelabuhan yang disinggahinya.

Adapun prosedur untuk mendapatkan izin usaha pembukaan cabang perusahaan pelayaran rakyat, dapat ditempuh sebagai berikut :

1. Pembukaan cabang perusahaan yang merupakan bagian dari perusahaan induknya, cukup ditetapkan dengan persetujuan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Departemen Perhubungan RI di Jakarta.
2. Untuk mendapatkan persetujuan tersebut harus mendapatkan rekomendasi dari Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut di mana perusahaan itu berdomisili/berpusat.
3. Kepala cabang Perusahaan Pelayaran Rakyat yang baru dibuka tersebut, diberikan izin operasi yang tidak terpisah dari induknya dalam jangka 5 (lima) tahun, sesudahnya dapat diperpanjang.
4. Dalam surat rekomendasi yang disebutkan di atas harus dicantumkan hal-hal sebagai berikut :
  - a. Nama perusahaan pelayaran rakyat
  - b. Alamat kantor pusat perusahaan pelayaran rakyat.
  - c. Nama Direktur perusahaan pelayaran rakyat

- d. Mencantumkan jumlah unit dan kapasitas perahu layar yang dimilikinya.
  - e. Mencantumkan kapasitas jumlah unit perahu layar bermotor yang dimilikinya.
  - f. Mencantumkan jumlah kapal motor di bawah 100 M3 yang dimilikinya.
5. Ditetapkan tempat pembukaan cabang perusahaan pelayaran rakyat.
  6. Persetujuan pembukaan cabang perusahaan disampaikan kepada Kepala Pelabuhan di mana cabang itu dibuka dengan melampirkan :
    - a. Izin usaha dari Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut setempat.
    - b. Surat keterangan Pimpinan Cabang Daerah dan Dewan Pimpinan cabang Persatuan Pengusaha Pelayaran Rakyat.

Apabila prosedur telah ditempuh oleh perusahaan pelayaran rakyat yang diminta pembukaan cabang, maka cabang perusahaan sudah dapat melakukan kegiatan operasionalnya di pelabuhan setempat, sehingga membantu operasional induk dalam memperluas ekspansinya.

Kebijaksanaan pemerintah untuk memberikan izin pembukaan cabang perusahaan pelayaran rakyat, adalah sebagai upaya pembinaan dan pengembangan pengusaha guna meningkatkan peranannya dalam pembangunan di sektor perhubungan.



Perlu ditambahkan bahwa untuk mendapatkan izin tetap izin operasi, dan izin pembukaan cabang perusahaan pelayaran rakyat, juga harus memperoleh rekomendasi dari dewan pimpinan Pusat Persatuan Pengusaha Pelayaran Rakyat di Jakarta.

Adapun prosedur memperoleh rekomendasi dari Dewan Pimpinan Pusat persatuan Pengusaha Pelayaran Rakyat, dapat ditempuh sebagai berikut :

1. Surat permohonan rekomendasi.
2. Surat izin usaha tetap dari Kepala Kantor Direktorat Jenderal perhubungan laut setempat yang masih berlaku, ataupun sudah habis masa berlakunya.
3. Surat keterangan dari Dewan Pimpinan Cabang/Dewan Pimpinan Daerah Persatuan Pengusaha Pelayaran Rakyat bahwa yang bersangkutan telah memenuhi kewajibannya terhadap organisasi.
4. Melampirkan daftar inventaris angkutan laut yang dimilikinya.

Dengan demikian maka perusahaan pelayaran rakyat yang bersangkutan dapat memperoleh rekomendasi. Rekomendasi itu dalam waktu relatif singkat dapat diperoleh melalui Dewan Pimpinan Cabang dimana pengusaha yang bersangkutan berdomisili.

Prosedur petrizinan dari pemerintah yang dijelaskan dalam sub bahasan ini, dapat digambarkan dalam bentuk skema sebagai berikut :

### 2.3. Kewajiban-Kewajiban Perusahaan Pelayaran Rakyat

Adapun kewajiban-kewajiban yang harus dipenuhi dari setiap perusahaan pelayaran rakyat yang telah mendapatkan izin tetap operasional, menurut A.K. Djaelani AD (1984 : 13) telah ditegaskan dalam Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan laut Nomor DAL 11/1/1 dalam pasal 6 berbunyi :

1. Perusahaan pelayaran rakyat yang telah mendapatkan izin usaha menurut pasal 4 dan 5 di atas, dapat melaksanakan ketentuan-ketentuan sebagai berikut :
  - a. Melaksanakan ketentuan-ketentuan yang ditetapkan dalam surat izin.
  - b. Menerima angkutan penumpang, barang-barang dan hewan satu dan lainnya sesuai dengan persyaratan nautis teknis perahu layar/perahu layar bermotor/kapal layar bermotor/kapal motor.
  - c. Memberikan laporan tertulis secara berkala kepada Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (wilayah pelayaran) dengan tembusan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut cq. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Adpel/Keppel tentang :
    - Kegiatan bongkar muat
    - Jenis barang yang diangkut
    - Jumlah kunjungan kapal pada setiap pelabuhan yang dikunjunginya.
    - Jumlah kotor uang tambang.

2. Perusahaan harus sudah dapat membuktikan kegiatan usahanya dalam jangka waktu 6 (enam) bulan setelah memperoleh izinnya.
3. Melaporkan kepada Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut cq. Direktorat Lalulintas dan Angkutan Laut/ Adpel/Keppel jika ada perubahan/penggantian susunan anggota perusahaan.

Berdasarkan pasal 6 (enam) di atas menunjukkan bahwa kebijaksanaan pemerintah dalam pembinaan para pengusaha pelayaran rakyat, bertujuan untuk membina dan mengarahkan para pengusaha agar mereka mampu meningkatkan dan mengembangkan kegiatan usahanya, hal ini terlihat bahwa setelah enam bulan terbitnya izin usaha tetap dan izin operasional mereka sudah harus melaporkan kegiatannya secara berkala.

Penyampaian laporan secara berkala itu tidak lain dimaksudkan bahwa apakah izin yang diberikan benar-benar dimanfaatkan dengan sebaik-baiknya, dan apabila mengalami suatu permasalahan mereka dapat dibantu dan dibina agar mereka dapat mengatasi permasalahannya. Dengan harapan pada gilirannya nanti lebih berkembang dalam pembangunan.

Laporan tertulis yang memuat kegiatan bongkar muat barang dan penumpang, sangat membantu pemerintah untuk mengetahui kegiatan ekonomi di suatu daerah. Disamping itu dapat pula memberikan gambaran tentang pendapatan pajak negara yang diperoleh dari sub sektor perhubungan laut, serta peranannya dalam mendistribusikan barang dan

jasa sangat membantu masyarakat dan pemerintah dalam pemenuhan kebutuhan.

Sebab itu pemerintah di sub sektor ini untuk tetap meningkatkan pembinaannya terhadap pelayaran rakyat selalu mendapat perhatian, yang merupakan salah satu kebijaksanaan untuk memacu laju pertumbuhan ekonomi dan pemerataan hasil-hasilnya, yang dapat dinikmati segenap lapisan masyarakat di perkotaan sampai di pedesaan terpencil.

### **2.3.1. Kewajiban Bongkar Muat**

Kewajiban perusahaan pekayaran rakyat untuk melaporkan bongkar muat barang dan penumpang, dilakukan secara berkala sekali dalam sebulan, yang disampaikan kepada Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut setempat, dengan tembusan kepada Kepala Direktorat Jenderal Perhubungan Laut cq. Direktorat Lalulintas dan angkutan laut, serta Administrator Pelabuhan/Kepala Pelabuhan/Syahbandar di mana perusahaan itu berpusat.

Adapun hal-hal harus dilaporkan secara tertulis meliputi :

1. Nama kapal/perahu layar/perahu yang akan mengangkut barang dan penumpang.
2. Tanggal tibanya kapal/perahu yang akan mengangkut barang dan penumpang.
3. Pelabuhan asal perahu/kapal yang akan tiba.

4. Jenis barang yang akan dibongkar dan bobot barang yang akan dibongkar.
5. Tanggal berangkat kapal/perahu yang telah selesai membongkar muatan dan penumpang.
6. Pelabuhan yang akan dituju/disinggahi.
7. Jenis barang yang diangkut dan bobotnya ke pelabuhan tujuan.
8. Menyebutkan jumlah penumpang yang tiba dan jumlah yang akan berangkat.
9. dan lain-lain yang dianggap perlu untuk dilaporkan.

### **2.3.2. Kewajiban Melaporkan Jenis Barang**

Kewajiban perusahaan pelayaran rakyat untuk melaporkan jenis dan jumlah barang yang diangkut, adalah merupakan salah satu upaya pemerintah untuk memantau pendistribusian barang-barang yang saling diperlukan masyarakat, khususnya bagi mereka yang berdomisili di daerah yang sulit dijangkau oleh angkutan darat dan udara.

Adapun jenis barang yang diperkenankan pemerintah untuk diangkut oleh perusahaan pelayaran rakyat, hanya terbatas pada barang-barang kebutuhan pokok sebagai berikut :

#### **1. Barang-barang Sandang**

Jenis barang sandang yang dapat diangkut dapat dibagi dalam 10 golongan yaitu :

- a. Kain/tekstil kasar dan halus
- b. Pakaian jadi buatan dalam negeri
- c. Sepatu, sandal, dan ikat pinggang
- d. Kopiah, topi anyaman.
- e. Tas, peti koper, keranjang
- f. Kasur, bantal, tikar dan karpet
- g. Lemari, rak, kursi, dan meja
- h. Ranjang, bed, bangku
- i. Barang-barang campuran
- j. dan lain-lain yang sejenis.

## 2. Barang-Barang Pangan

Jenis barang-barang diangkut dapat di bagi dalam 10 golongan yaitu :

- a. Beras, palawija, kacang-kacangan
- b. Ikan kering, telur
- c. Kelapa lokal, hibrida
- d. Minyak goreng, minyak atsiri
- e. Terigu, mentega, panili
- f. Gula pasir, gula areng
- g. Kopi, teh, coklat
- h. Tembakau tabung bambu, rokok
- i. Rempah-rempah
- j. Sayur-mayur, dan buah-buahan.

## 3. Barang-Barang Papan dan Kayu

Jenis barang-barang papan dan kayu adalah termasuk seluruh bahan bangunan rumah dan gedung yang dibutuhkan

masyarakat, yang dapat dibagi menjadi 10 golongan yaitu :

- a. Kayu gergajian, papan, balok
- b. Triplek, eternit, bahan-bahan plastik
- c. Seng, sirap, genteng
- d. Semen, kapur, batu merah
- e. Krikil, bahan marmer, pasir
- f. Tegel, Terasso, cat
- g. Kusen, pilar, terali kayu, dan alat-alat bangunan lainnya
- h. Besi beton, besi siku, besi plat, kawat licin
- i. Rotan, damar
- j. Tali, kabel dan alat-alat listrik lainnya.

#### 4. Ternak

Jenis ternak yang dapat diangkut oleh perusahaan pelayaran rakyat, dapat dibagi menjadi empat golongan yakni :

- a. Ternak besar, yang terdiri dari kerbau/sapi
- b. Ternak kecil, yang terdiri dari kambing/domba
- c. Ternak Unggas, yang terdiri dari ayam, bebek
- d. dan binatang peliharaan yang dilindungi izin.

#### 5. Peralatan Mobil dan Sepeda Motor

Jenis peralatan mobil dan sepeda motor serta bahan-bahan pembantu yang dapat dimuat oleh perusahaan pelayaran rakyat, antara lain :

- a. Ban dan veleg mobil/motor
- b. Onderdil mobil dan sepeda motor
- c. Ver mobil berbagai ukuran
- d. Bahan Pembantu, yaitu oli, minyak rem, air accu, aki dan lain-lain sebagainya.

#### 6. Alat-Alat Eletronik

Jenis-jenis alat eletronik yang dapat diangkut perusahaan pelayaran rakyat yaitu :

- a. Radio dan televisi
- b. Komponen pembesar suara
- c. komponene air condition
- d. Antena parabola
- e. Komponen alat-alat rumah tangga yang memakai listrik.

#### 7. Alat-Alat Pertanian dan Industri Kecil

Jenis alat-alat pertanian dan industri kecil kerajinan rakyat yang dapat diangkut oleh perusahaan pelayaran rakyat antara lain :

- a. Alat-alat mekanik pertanian
- b. Pacul, skop, linggis, parang, sabit, dan lain-lain
- c. Pupuk urea, TSP, KCK dan lain-lain
- d. Pembasmi hama pertanian
- e. Bahan makanan ternak
- f. Alat-alat mekanik industri kecil kerajinan rakyat
- g. Bahan baku dan bahan pembantu industri kecil
- h. Onderdil mesin-mesin pertanian.



Dengan memperhatikan berbagai jenis barang yang dapat diangkut oleh perusahaan pelayaran rakyat, mulai dari kebutuhan barang-barang sandang, pangan, ternak dan peralatan mobil/sepeda motor, peralatan elektronik, dan peralatan pertanian serta industri kecil kerajinan rakyat, menunjukkan bahwa hanya barang-barang kebutuhan masyarakat yang paling penting dapat diangkut.

Selain dari jenis barang yang disebut di atas dilarang diangkut oleh perusahaan pelayaran rakyat, sebab hanya berkewajiban mengangkut kebutuhan rakyat yang diharapkan dapat memperlancar distribusi, sedang barang-barang lain yang lebih besar yakni diatas 100 M3. Karena itulah maka perusahaan pelayaran rakyat berkewajiban menyampaikan laporan berkala jenis barang yang diangkut.

### **2.3.3. Kewajiban Melaporkan Kunjungan Kapal**

Perusahaan pelayaran rakyat berkewajiban pula melaporkan jumlah kunjungan kapal pada setiap pelabuhan yang disinggahinya, yang disampaikan secara berkala kepada Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut setempat, dengan tembusan kepada Direktorat Lalu lintas dan Angkutan Laut serta Kepala pelabuhan/Syahbandar setempat.

Adapun hal-hal yang dilaporkan perusahaan pelayaran yaitu menyangkut :

1. Jumlah kapal/perahu yang dioperasikan dalam pengangkutan barang dan penumpang.
2. Beberapa kali kapal/perahu bertolak dari pelabuhan asal di mana perusahaan pelayaran itu berpusat.
3. Berapa kali kapal/perahu tiba dipelabuhan tujuan.
4. Berapa pelabuhan yang disinggahinya sebelum perahu/kapal itu tiba dipelabuhan tujuan.
5. Berapa pelabuhan yang disinggahi perahu/kapal sebelum tiba kembali di pelabuhan asal.
6. Dan berapa total kunjungan untuk semua pelabuhan di mana mereka memuat dan membongkar barang.

Penyampaian laporan kunjungan kapal/perahu itu dimaksudkan untuk mengetahui frekwensi kegiatan perusahaan dalam melaksanakan fungsinya, khususnya sebagai alat angkutan laut yang sangat membantu dalam distribusi barang-barang kebutuhan pokok masyarakat, sekaligus untuk mengetahui masalah yang dihadapi para pengusaha agar dapat diberi bimbingan dan pengarahan untuk menanggulangnya.

#### **2.3.4. Kewajiban Melaporkan Jumlah Bruto Uang Tambang**

Kewajiban yang terakhir bagi perusahaan pelayaran rakyat adalah melaporkan jumlah kotor uang tambang, yang dibayarkan pada setiap pelabuhan yang disinggahinya atau dikunjunginya. Laporan itu disampaikan secara berkala setiap bulan kepada Kepala Kantor Wilayah Direktorat

Jenderal Perhubungan Laut cq. Direktorat Lalulintas dan angkutan laut, dan Kepala Pelabuhan/Syahbandar setempat.

Penyampaian jumlah kotor uang tambang tersebut meliputi jumlah uang tambang yang dikeluarkan/dibayarkan perusahaan pelayaran rakyat kepada pemerintah, yang terdiri dari pembayaran untuk :

1. Perincian uang jasa pelabuhan yang dikunjungi atau yang disinggahinya.
2. Perincian uang pembayaran retribusi-retribusi barang yang diangkut dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain.
3. Dan perincian bea-bea lainnya yang sifatnya insidental.
4. Total uang jasa dan retribusi yang disebutkan di atas merupakan jumlah bruto uang tambang.

Adanya penyampaian laporan ini secara berkala dimaksudkan sebagai pengendalian pemerintah, guna mengetahui apakah perusahaan telah memenuhi kewajibannya. Laporan itu dicocokkan dengan total penerimaan uang jasa pelabuhan dan retribusi yang dibukukan oleh pemerintah, agar tidak terjadi penyimpangan yang merugikan pemerintah dan perusahaan.

#### **2.4. Peranan Perusahaan Pelayaran Rakyat dalam Pembangunan**

Sejak dulu pelayaran rakyat Sulawesi Selatan khususnya suku Bugis Makassar sangat berperan dalam kegiatan

angkutan laut dan perdagangan antar pulau, bahkan mampu mengarungi samudera luas ke benua lain untuk berniaga dengan suku bangsa lain misalnya ke Malaka, Kamboja, Tiongkok, India, bahkan sampai ke negeri Persia.

Hal ini menunjukkan ketangguhan, keberanian dan kecapakan suku Bugis Makassar dalam pelayaran dan perniagaan antar bangsa. Dapat diungkapkan bahwa pada tahun 1976 seorang putra Indonesia suku Bugis asal Wajo bernama Amanna Gappa berhasil menyusun peraturan pelayaran dan perniagaan dalam Lontara, hingga penghujung abad ini masih berpengaruh, dihormati dan ditaati oleh para pelaut Bugis Makassar yang melakukan pelayaran dan perniagaan.

Kegiatan perniagaan yang dilakukan itu sangat membantu bagi pelabuhan-pelabuhan yang dikunjunginya sebab mereka taat membayar bea masuk, uang tambang perahu, dan sebagainya. Karena itu mereka sudah menjalin hubungan yang harmonis dengan suku bangsa lain. Disini sudah nampak bahwa peranan pelayaran rakyat sangat membantu pemerintah setempat sebagaimana menurut Philip O.L. Tobing (1977 : 24) disebutkan dalam pasal 2 (dua) Hukum Pelayaran dan Perdagangan Amanna Gappa berbunyi :

Adapun engkau Syahbandar berkewajiban menyuruh mengawasi pedagang yang baru tiba di pelabuhan negerimu, agar banyak bea diperoleh negerimu. Oleh karena engkau Syahbandar, disertai tugas memasukkan hasil negeri ke dalam perbendaharaan raja. Engkaulah juga pengganti dari Raja, menjaga baik buruknya pedagang. Maka dalam hal itu wajiblah engkau berhati-hati, bagaikan ibu bapak pada para pedagang. Ladenilah anakmu dengan kejujuran menurut hukum pelayaran dan perdagangan, menurut hukum yang telah disepakati oleh orang tua, pedagang di bawah angin, yang bernama Amanna Gappa, Matoa orang Wajo beserta dengan Matoa Paser yang bersepakat di Makassar menetapkan Undang-Undang pelayaran, duduk bersepakat di ampung Wajo.

Bunyi pasal tersebut di atas menunjukkan bahwa dengan ditetapkannya peraturan pelayaran dan perdagangan oleh suku Bugis Makassar, telah memberi andil yang cukup besar bagi pemasukan pendapatan kerajaan yang memiliki pelabuhan sebagai bandar perdagangan. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa peranan pelayaran rakyat dalam pembangunan, sejak dahulu sudah sangat mendukung perekonomian suatu negeri.

Apabila dikaitkan dengan era pembangunan dewasa ini, maka peranan itu semakin menonjol sebab berfungsi sebagai alat penghubung antar pulau/daerah, sekaligus sebagai alat-alat pengendali distribusi kebutuhan pokok masyarakat khususnya yang berdomisili di daerah/pulau terpencil. Hingga dewasa ini usaha pelayaran rakyat khususnya di

daerah Sulawesi Selatan, telah menjadi sumber mata pencaharian utama sesudah pertanian, bahkan sebagian petani juga menjadi pelaut sesuai panen di sawah ladang, sebagian hasilnya diperdagangkan ke daerah lain di luar Sulawesi Selatan.

Prioritas pembangunan di sub sektor perhubungan laut khususnya dalam bidang pelayaran rakyat telah di mulai pada tahun 1972 yang lalu, Khususnya di Sulawesi Selatan bidang pelayaran rakyat baru berkembang pesat pada awal Pelita II sekitar tahun 1974 sudah banyak perusahaan pelayaran berbadan hukum yang didirikan, sebelumnya sebagian besar pelaut hanya berusaha secara tradisional.

Dengan berkembangnya perusahaan pelayaran rakyat di Sulawesi Selatan itu, sangat berperan dalam menunjang pertumbuhan ekonomi di daerah ini. Hal ini dapat dilihat dengan semakin terbukanya kesempatan kerja dan kesempatan berusaha pada sub sektor perhubungan laut, sehingga banyak penduduk yang bekerja di bidang ini dan mereka telah dapat meningkatkan taraf hidupnya.

Kebijaksanaan pemerintah untuk membina para pengusaha di bidang pelayaran rakyat, bertujuan meningkatkan kegiatan sosial ekonomi antar daerah-daerah terpencil. Sebagaimana telah dikemukakan oleh Mantang Presiden Soeharto di dalam pidato pertanggungjawaban Presiden/Mandataris Majelis Permusyawaratan Rakyat (MPR) RI tanggal 11 Maret 1978 yaitu :

Pelayaran rakyat merupakan komponen penting dari armada angkutan laut nasional sebagai sarana penghubung untuk menunjang kegiatan-kegiatan ekonomi dan sosial, antara daerah-daerah terpencil. Pelayaran rakyat masih merupakan usaha modal ekonomi lemah, maka dalam peningkatan armada angkutan laut nasional telah diusahakan untuk meningkatkan kemampuan dan kegiatan pelayaran ini melalui motorisasi perahu layar. Pada tahun 1974/1975 muatan yang diangkut pelayaran rakyat adalah 500 ribu ton dan pada tahun 1977/1978, telah meningkat menjadi 653 ribu ton, berarti telah menjadi kenaikan muatan yang diangkut rata-rata 9,3 persen setahun.

Hal ini menunjukkan bahwa peranan perusahaan pelayaran rakyat mengangkut dan mendistribusikan barang-barang kebutuhan pokok masyarakat di daerah terpencil. Sebab itu telah ditegaskan bahwa perusahaan pelayaran rakyat adalah merupakan komponen armada angkutan laut nasional.

Karena itu tanpa kehadiran perusahaan pelayaran rakyat maka sukar diharapkan distribusi barang-barang dan jasa-jasa pada daerah-daerah terpencil, dan hanya mampu menyinggahi pelabuhan-pelabuhan besar.

Sebagai tindak lanjut dalam mengatasi hal ini maka pemerintah dalam melaksanakan pembangunan nasional pada sub sektor perhubungan laut, menurut Anonimous (1984 : 8) diarahkan pada peningkatan peranan pelayaran dalam pembangunan regional yaitu :

Disamping peran penting pelayaran dalam ekonomi Indonesia, khususnya dalam rangka reraca pelayaran, perhubungan laut juga berfungsi besar dalam mengsucceskan pembangunan regional yang telah dilaksanakan oleh pemerintah, akan tidak tercapai sasarannya bila tidak tersedia sarana-sarana pengangkutan laut secara besar-besaran, atas produk dan jasa dari suatu daerah lain. Penduduk akan kembali pada cara produksi semula yang kecil-kecilan, asal cukup untuk memenuhi kebutuhan hidupnya sendiri beserta keluarganya. Lebih jauh secara spekulatif dapat dibayangkan, bahwa dengan keadaan yang demikian, tidak akan terjadi putaran ekonomi nasional, lebih lanjut tidak akan terjadi peningkatan pendapatan nasional. Sehingga pembangunan regional akhirnya akan sia-sia.

Kutipan di atas dapat disimpulkan bahwa peranan pelayaran rakyat dalam pembangunan regional, adalah merupakan titik sentral dalam pembangunan nasional Indonesia, sebab perhubungan laut merupakan titik singgung dari semua gerak dinamika kehidupan bangsa. Dimana para suku daerah di tanah air saling berhubungan dalam kehidupan interaksi sosial ekonomi, sehingga mereka merasa satu bangsa dan satu tanah air yang tak terpisahkan karena adanya perhubungan laut yang lancar.

Ditinjau dari segi penerimaan negara maka peranan perusahaan pelayaran rakyat dalam pembangunan, sangat membantu meningkatkan penerimaan negara dari bea masuk, keluar yang dipungut atas kegiatan bongkar muat barang



yang dilakukan dalam wilayah Paben Indonesia. Sedang yang dimaksud dengan Paben menurut Bohari (1985 : 21) :

Daerah yang ditentukan batas-batasnya oleh pemerintah dan batas-batas itu digunakan sebagai garis untuk memungut bea-bea. Seluruh kepulauan Indonesia, kecuali kepulauan Sabang termasuk daerah Pabean Indonesia.

Ditinjau dari segi lain maka perusahaan pelayaran rakyat juga dapat berperan sebagai industri jasa di sub sektor perhubungan laut, yang memiliki sifat dasar menurut Anonimus (1986 : 12) sebagai berikut :

1. Armada berperan sebagai manufaktur, pabrik pengolah.
2. Awak kapal berperan sebagai karyawan pabrik.
3. Dimensi ruangan (trayek), jasa pelabuhan, suku cadang, alat-alat perlengkapan, bahan bakar perawatan secara kolektif berperan sebagai bahan manufaktur.
4. Masukan muatan yang melahirkan realisasi angkutan berperan sebagai output.
5. Biaya perizinan, dokumen kapal, menjadi biaya penjualan.

Berpihak dari uraian yang dikutip di atas sumber muatan berfungsi sebagai hasil produksi, sehingga perusahaan pelayaran rakyat selalu meningkatkan peranannya dalam mensukseskan pembangunan di sub sektor perhubungan laut, sebagai bagian integral dari pembangunan nasional

yang sedang digalakkan dewasa ini.

Dari beberapa uraian yang telah dikemukakan dalam sub bahasan ini dapat disimpulkan, bahwa peranan pelayaran rakyat dalam pembangunan nasional yaitu :

1. Berperan sebagai sarana angkutan laut
2. Berperan sebagai penunjang distribusi barang dan jasa bagi masyarakat terpencil
3. Berperan sebagai alat pemersatu bangsa yang di pisahkan oleh lautan luas.
4. Berperan sebagai penunjang sumber penerimaan negara dari hasil pemungutan bea masuk dan bea keluar Pabean.
5. Berperan sebagai industri jasa di sub sektor perhubungan laut.

Dengan demikian peranan perusahaan pelayaran rakyat dalam pembangunan nasional, adalah cukup besar dan tidak kalah dengan perusahaan lainnya yang bergerak di berbagai sektor kegiatan ekonomi. Karena itu maka pemerintah selalu meningkatkan pembinaannya secara terpadu terarah, melalui tahapan pelita demi pelita.

## **BAB III METODE PENELITIAN**

### **3.1. Daerah Penelitian**

Adapun penulis mengambil daerah penelitian masih masuk daerah wilayah Kotamadya Ujung Pandang, tepatnya di Pelabuhan Rakyat Paotere Ujung Pandang, karena pelabuhan tersebut merupakan tempat di mana banyak perusahaan pelayaran rakyat yang berkedudukan untuk menjalankan operasional dan aktivitas perusahaan pelayaran rakyat tersebut, sebab pelabuhan rakyat Paotere Ujung Pandang merupakan tempat transit para kapal layar motor untuk mengangkut bahan-bahan kebutuhan pokok utamanya Sembako untuk diantar-pulaukan ke daerah-daerah lain yang selama ini susah dimasuki oleh kapal perintis dalam hal ini kapal Pelni.

### **3.2. Jenis dan Sumber Data**

#### **3.2.1. Jenis Data**

Dalam penelitian ini diperoleh dua jenis data yang bersumber dari unsur kegiatan perusahaan yang bersangkutan dan unsur pemerintah yaitu :

- a. Data primer, data yang diperoleh melalui teknik penelitian observasi, wawancara dan kuesioner.
- b. Data sekunder, yakni data yang diperoleh melalui teknik penelitian dokumentasi.

### 3.2.2. Sumber Data

Adapun sumber data penulis diperoleh dari :

- a. Kantor PT. Tri Karya Sama Perusahaan pelayaran Rakyat Paotere Ujung pandang.
- b. Administrator Pelabuhan Transito Paotere Kotamadya Ujung Pandang
- c. Biro Perekonomian Kantor Walikotamadya Ujung Pandang.

### 3.3. Metode Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini penulis menggunakan pengumpulan data yang terdiri dari empat cara yang dijelaskan sebagai berikut :

1. Observasi, yaitu melakukan pengamatan langsung terhadap bongkar muat barang dan penumpang yang dikelola oleh perusahaan yang bersangkutan.
2. Wawancara, yaitu melakukan temu wicara dengan pimpinan perusahaan yang bersangkutan, dan beberapa aparat pelabuhan setempat, misalnya Kepala Pelabuhan Transitor Paotere Ujung pandang.
3. Kuesioner yaitu mengirim pertanyaan kepada Sekretaris Perusahaan dan bagian Ekspedisi PT. Tri Karya Sama tentang sejauh mana perusahaan PT. Tri Karya Sama dapat memenuhi peraturan Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga yang telah ditetapkan oleh pemerintah.

4. Dokumentasi, yaitu penulis melakukan pencatatan data-data tertulis yang langsung dapat dimasukkan dalam bahasan tesis, data tersebut terdiri dari :
  - a. Dokumen-dokumen yang menyangkut akte pendirian perusahaan, modal dan investasinya dan lain-lain.

### **3.4. Peralatan dan Metode Analisis**

Untuk menganalisis data primer dan data sekunder yang berhasil dikumpulkan, maka penulis menggunakan metode Analisis Komparatif (perbandingan) sebagai berikut:

1. Peraturan Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga yang telah ditetapkan oleh pemerintah sebagai dasar penganalisaan masalah pokok
2. Menganalisis sistem dan prosedur Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga yang dilaksanakan perusahaan yang bersangkutan.

### **3.5. Konsep Operasional**

1. Usaha pelayaran rakyat adalah perusahaan untuk mengantar pulaukan barang dan jasa dari suatu daerah pulau ke daerah pulau lainnya guna memenuhi kebutuhan masyarakatnya. Jadi jenis perusahaan pelayaran rakyat ini sangat membantu perekonomian suatu daerah untuk dipasarkan ke daerah lain guna memenuhi kebutuhan sandang

dan pangan pada daerah tersebut.

2. Kebijaksanaan pemerintah terhadap perusahaan pelayaran rakyat adalah untuk mengatur dan menertibkan kegiatan usaha pelayaran rakyat tersebut, maka pemerintah mengeluarkan kebijaksanaan atau aturan-aturan tentang izin sementara, izin tetap, dan izin operasional dan lain-lain. Jadi kebijaksanaan pemerintah tersebut bertujuan untuk membina, dan mengarahkan para pengusaha pelayaran rakyat agar tidak saling timpah tindih dalam menjalankan aktivitas usahanya, sehingga mampu meningkatkan dan mengembangkan kegiatan usahanya.

3. Kewajiban-kewajiban perusahaan pelayaran rakyat.

Adapun kewajiban-kewajiban yang harus dipenuhi setiap perusahaan pelayaran rakyat yang telah mendapatkan izin tetap operasional adalah sebagai berikut :

- a. Melaksanakan ketentuan-ketentuan yang ditetapkan dalam surat izin.
- b. Memberikan laporan tertulis secara berkala kepada Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (wilayah pelayaran) mengenai :
  - Kegiatan bongkar muat
  - Jenis barang yang diangkut
  - Jumlah kunjungan kapal
  - Jumlah kotor uang tambang

- c. Perusahaan harus sudah dapat membuktikan kegiatan usahanya dalam jangka 6 (enam) bulan setelah memperoleh izinnya.
- d. Melaporkan kepada Kepala Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.



## **BAB IV**

### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **4.1. Sistem dan Prosedur Dalam Bongkar Muat dan Ekspedisi Perusahaan Pelayaran Rakyat**

Manajemen usaha pelayaran rakyat sangat diperlukan penerapannya dalam upaya mengelola dan menjamin kontinuitas usaha, oleh karena dewasa ini sebagian besar usaha pelayaran rakyat dikelola secara tradisional bagi masyarakat yang berdiam di sepanjang pesisir pantai, sehingga perkembangannya sangat lambat bahkan dapat dikatakan tidak ada. Dan lebih fatal lagi sebahagian diantara mereka itu tidak berfungsi lagi, disebabkan oleh beberapa faktor antara lain lemahnya modal dan lemah manajemen usaha pelayaran.

Untuk itulah maka dalam mengelola usaha pelayaran rakyat harus ditempuh sistem dan prosedur ketatalaksanaan pelayaran rakyat, sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Sistem dan prosedur tersebut telah diatur dalam Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor DAL 11/1/1 tanggal 24 Maret 1977, yang pada pokoknya ditetapkan bahwa untuk mengembangkan kegiatan usaha pelayaran rakyat harus memiliki izin usaha sementara, izin usaha tetap, dan izin operasi, serta harus memenuhi kewajiban-kewajibannya yang meliputi melaporkan kegiatan bongkar muat, jenis barang yang diangkut, jumlah kapal pada setiap pelabuhan yang dikunjungi, agar dapat dipantau perkembangannya oleh pemerintah.



Ketentuan-ketentuan yang dimaksud di atas telah dipenuhi oleh PT.Tri Karya Sama perusahaan pelayaran rakyat setelah didirikan dengan Akte Notaris Nomor 2 (dua) tahun 1978 dan akte Nomor 56 (lima enam) 1979, kemudian didaftarkan pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Nomor DTH. 01/4/7-8 tertanggal 6 Juli 1978 untuk mendapatkan izin operasi pelayaran rakyat. Dan izin penempatan usaha dari pemerintah Daerah Kotamadya Ujung Pandang No. 225/II/IPU/Ekon/1978. Sedang izin usaha sementara dari pusat masih dalam proses untuk selanjutnya mendapat izin tetap.

Prosedur untuk mendapatkan izin sementara dari pusat harus melalui tahapan evaluasi selama kegiatan setahun oleh Kanwil Ditjen Hubla VI di Ujung Pandang mengenai kelayakan usaha, dan Syahbandar/Administrator Pelabuhan Makassar di Ujung Pandang, dan Syahbandar Paotere di Ujung Pandang. Hasil penilaian kedua instansi pemerintah ini dinyatakan sebagai berikut :

1. PT. Tri Karya Sama Perusahaan Pelayaran Rakyat Paotere telah memenuhi kelayakan usaha dalam bongkar muat barang dan penumpang dalam proses tahun buku.
2. PT. Tri Karya Sama telah meneuhi angkutan barang-barang sandang, pangan, dan papan, serta barang/alat-alat pertanian.
3. PT. Tri Karya Sama telah dapat menyinggahi pelabuhan-pelabuhan printis di kawasan Sulawesi Selatan, Sulawesi Tengah, dan Kalimantan Timur, secara reguler sesuai dengan jadwal yang telah diprogramkan.

4. PT. Tri Karya Sama dalam kegiatan operasionalnya telah berhasil meningkatkan jumlah kotor uang tambang setiap bulan, dan mampu memenuhi kewajibannya di bidang perpajakan.

Dari hasil evaluasi ini menjadi bahan masukan bagi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Wilayah VI di Ujung Pandang, yang selanjutnya disampaikan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut di Jakarta, guna dijadikan bahan pertimbangan untuk memperoleh izin tetap dari pemerintah. Prosedur yang demikian ini dimaksudkan sebagai pembinaan yang lebih terarah kepada perusahaan ini, agar sebelum mereka dinyatakan layak mendapat izin tetap terlebih dahulu harus membenahi dari, baik segi administrasi personil, material, maupun dari segi operasional yang lebih mantap.

Dalam upaya untuk mendapatkan izin tetap itu maka pimpinan perusahaan ini, telah meningkatkan kegiatan administrasi dan operasionalnya dan melengkapi diri dengan fasilitas inventaris kantor dan inventaris angkutan laut guna menjamin kontinuitas usahanya, oleh sebab itu tanpa upaya yang demikian maka untuk mendapatkan izin tetap dari pemerintah pusat tidak dapat diwujudkan. Sehubungan dengan itu maka dalam sub bahasan berikut diuraikan kelayakan usaha bongkar muat barang dan penumpang, dan jadwal kunjungan kapal.

## **4.2. Kelayakan Bongkar Muat Pelayaran Rakyat**

Sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan oleh pemerintah cq. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, bahwa setiap perusahaan pelayaran rakyat yang telah memperoleh izin operasi dari Kanwil Hubla setempat, wajib melaporkan secara berkala setiap bulan tentang kegiatan bongkar muat yang dilakukannya. Untuk itu dalam sub bab ini dibagi menjadi dua paragraf yaitu kegiatan bongkar muat dipelabuhan asal, dan kegiatan muatan barang dan penumpang ke pelabuhan tujuan.

### **4.2.1. Kegiatan Bongkar Muat di Pelabuhan Asal**

Setelah mendapatkan izin operasi dari Kanwil Ditjen Hubla VI di Ujung Pandang maka PT. Tri Karya Sama Perusahaan Pelayaran Rakyat Paotere melakukan kegiatan usahanya yaitu bongkar muat barang dan penumpang di pelabuhan Potere ke pelabuhan tujuan di kawasan Sulawesi Selatan, Sulawesi Tengah, dan Kalimantan Timur dan sebaliknya.

Aktivitas bongkar muat barang dan penumpang di pelabuhan asal Paotere berupa barang yakni berbagai jenis kayu bahan bangunan yang sangat dibutuhkan di Sulawesi Selatan. Sedangkan penumpang yang diturunkan adalah perantau asal daerah ini yang pulang ke kampung halaman. Untuk mengetahui bongkar muat barang dan penumpang di pelabuhan asal Paotere Ujung Pandang dapat disajikan dalam bentuk tabel sebagai berikut :

TABEL 1

**PERINCIAN BONGKAR MUATAN BARANG DAN PENUMPANG  
PT. TRI KARYA SAMA PERUSAHAAN PELAYARAN  
RAKYAT DARI PELABUHAN ASAL PAOTERE  
KE PELABUHAN TUJUAN TAHUN 1998**

Bulan	KLM.Tri KS I		KLM.Taufik		KLM.B.lusu		Jumlah	
	Kayu (M3)	Pnp (Org)	Kayu (M3)	Pnp (Org)	Kayu (M3)	Pnp (Org)	Kayu (M3)	Pnp (Org)
Januari	20	50	-	-	-	-	20	50
Pebruari	-	-	-	-	-	-	-	-
Maret	25	100	50	15	30	50	105	165
April	80	-	20	20	-	100	100	120
Mei	30	-	15	50	-	25	45	75
Juni	200	-	150	5	-	100	350	105
Juli	50	-	30	5	-	250	80	255
Agustus	10	-	25	150	-	175	35	325
September	30	-	100	-	-	360	130	360
Oktober	100	5	-	-	20	92	120	97
Nopember	-	-	-	-	-	-	-	-
Desember	-	-	50	180	-	-	50	180
Jumlah :	545	155	440	425	50	1162	1035	1832

Sumber : PT. Tri Karya Sama Perusahaan Pelayaran Rakyat  
Paotere Ujung Pandang

Dari total angka dalam tabel di atas menunjukkan bahwa empat buah kapal layar motor yang dimiliki perusahaan ini, telah membongkar muatan barang yang dibawah ketika kembali berlayar ke palabuhan asal di mana perusa-

haan ini berkedudukan. Jumlah barang yang dibongkar di pelabuhan Paotere Ujung Pandang yaitu 1035 kayu putih dan kayu ulin dan 1832 orang penumpang yang merupakan orang peraturan yang pulang kampung halaman di kabupetan yang ada di Sulawesi Selatan dan sebagian kecil bukan orang perantau yang ingin menginjakkan kakinya di daerah Sulawesi Selatan.

Bilamana diperhatikan angka-angka dalam tabel di atas menunjukkan setiap bulan ada bongkar muat dan penumpang yang tiba dipelabuhan Paotere, kecuali pada bulan Pebruari 1998 tidak ada kegiatan sama sekali berhubung cuaca tidak menguntungkan sehingga kapal layar motor istirahat total.

Dalam tabel itu menunjukkan pula bahwa KLM Tri Karya Sama I, KLM Taufik kebanyakan membongkar barang dibanding dengan penumpang, sedangkan KLM Sinar Balusu kebanyakan menurunkan penumpang dibanding dengan barang.

Ketiga kapal layar motor ini yang dioperasikan oleh perusahaan ini, dua diantaranya milik pribadi yaitu Tri Karya I. dan KLM Taufik, sedangkan KLM Sinar Balusu adalah kapal yang dioperasikan dengan kerja sama dari milik perorangan.

Aktivitas bongkar muat barang dan penumpang tersebut di atas sudah cukup layak bagi perusahaan pelayaran rakyat milik pribumi yang ekonomi lemah, Aktivitas ini telah mendapat penilaian dari Kanwil Hubla VI di Ujung

Pandang, dan Syahbandar Pelabuhan Paotere. Hasil penilaian dinyatakan bahwa perusahaan ini sudah layak dalam kegiatan bongkar muat.

#### **4.3.2. Kegiatan Muatan ke Pelabuhan Tujuan**

Adapun kegiatan angkutan/muatan barang dan penumpang dari pelabuhan asal Paotere ke pelabuhan tujuan yang tersebar di kawasan Sulawesi Selatan, Sulawesi Tengah, dan Kalimantan Timur.

Angkutan/muatan barang tersebut terdiri dari alat-alat pertanian, alat-alat rumah tangga, onderdil mobil/sepeda motor, dan lain-lain yang sulit di dapat di daerah tersebut. Sedangkan angkutan/muatan penumpang yang diangkut adalah para perantau asal Sulawesi Selatan yang pulang kembali ke daerah-daerah yang mereka tempati bekerja. Angkutan/muatan barang dan penumpang tersebut diangkut ke daerah tujuan masing-masing oleh KLM Tri Karya I, KLM Taufik, dan KLM Sinar Balusu yang jadwal pemberangkatannya telah ditentukan oleh Syahbandar pelabuhan Paotere Ujung Pandang. Dapat disajikan dalam bentuk tabel sebagai berikut :

TABEL 2

PERINCIAN MUATAN BARANG DAN PENUMPANG PT. TRI  
KARYA SAMA PERUSAHAAN PELAYARAN DARI PAOTERE  
KE PELABUHAN TUJUAN TAHUN 1998

Bulan	KLM.Tri KS I		KLM Taufik		KLM.Bls I		Jumlah	
	Brg (Kg)	Pnp (Org)	Brg (Kg)	Pnp (Org)	Brg (Kg)	Pnp (Org)	Brg (Kg)	Pnp (org)
Januari	-	-	8.635	-	6.670	23	15.305	23
Pebruari	-	-	-	-	10.740	21	10.740	21
Maret	35.120	30	10.500	-	-	-	45.650	30
April	-	-	5.530	25	-	-	5.530	25
Mei	5.520	42	-	-	1.800	50	7.320	92
Juni	1.150	50	4.500	-	-	-	5.650	50
Juli	2.150	50	18.720	50	-	-	20.870	100
Agustus	-	25	10.150	25	-	-	10.150	50
September	2.700	50	-	-	8.000	25	10.700	75
Oktober	1.980	50	5.750	-	22.200	50	29.930	100
Nopember	2.300	30	11.100	-	10.625	25	24.025	55
Desember	11.400	40	-	-	18.920	23	30.320	63
Jumlah :	62.320	367	40.485	100	133.255	317	237.860	734

Sumber : PT. Tri Karya Sama Perusahaan Pelayaran Rakyat  
Paotere Ujung Pandang

Dari total angka dalam tabel tersebut di atas menunjukkan bahwa selama tahun 1998 perusahaan ini telah mengangkut barang ke pelabuhan tujuan sebanyak 237.860 Kg atau 236,06 ton barang, dan 734 penumpang. Adapun pelabuhan yang dituju yaitu Balikpapan, Samarinda, Donggala,

Toli-Toli, Bontang, Sangkuriang, Tanah Grogot dan Kota Baru, dan lain-lain.

Diantara ketiga buah kapal layar motor yang dioperasikan mengangkut barang ke pelabuhan tujuan, KLM Sinar Balusus I, yang paling banyak mengangkut barang yaitu 133.255 Kg dengan jumlah penumpang 317 orang, menyusul KLM Tri Karya I yang menyangkut barang 62.320 Kg, dengan jumlah penumpang 367 orang, berikutnya KLM Taufik yang menyangkut barang 40.485 Kg dengan jumlah penumpang 100 orang.

Dari aktivitas kegiatan operasional di atas memberikan gambaran jelas bahwa perusahaan ini sepanjang tahun buku berjalan secara kontinyu, dan tidak pernah menunda kegiatannya memenuhi jadwal keberangkatan kapal yang telah ditetapkan setiap bulan. Untuk itulah maka pihak Kanwil Hubla VI telah memberikan penilaian bahwa perusahaan ini sudah memenuhi kelayakan usaha dibidang pelayaran rakyat, yang berfungsi sebagai transportasi laut perintis yang menghubungkan daerah-daerah terpencil yang sulit disinggahi oleh kapal-kapal berukuran besar dan tidak dapat sandar di dermaga kecil.

Adapun jenis barang yang diangkut/dimuat ke pelabuhan tujuan yang telah disebutkan tadi, adalah merupakan bagian dari kewajiban kapal layar motor tersebut untuk mengangkut barang dan penumpang ke daerah tujuan, dapat disajikan dalam tabel sebagai berikut :



TABEL 3

**PERINCIAN JENIS-JENIS BARANG YANG DIANGKUT KE  
PELABUHAN TUJUAN OLEH PT. TRI KARYA SAMA  
TAHUN 1998**

Jenis barang	KLM.Tri KS.I (Kg)	KLM.Taufik (Kg)	KLM. Bls (Kg)	Jumlah (Kg)
1.Beras	52.550	17.440	-	69.900
2.Ikan kering	1.100	-	-	1.100
3.Telur	500	-	-	500
4.Barang Campran	-	-	4.500	4.500
5.Tembakau	2.120	17.440	-	19.560
6.Kerbau	-	-	5.000	5.000
7.Ranjang	-	-	452	452
8.Kain	375	-	11.000	1.375
9.Ban mobil	1.000	1.000	1.000	3.000
10.Onderdil mobil	200	150	250	600
11.Onderdil motor	100	200	200	500
<b>Jumlah :</b>	<b>57.945</b>	<b>36.230</b>	<b>12.402</b>	<b>106.577</b>

Sumber : PT. Tri Karya Sama Perusahaan Pelayaran Rakyat  
Paotere Ujung Pandang

Dari angka-angka tersebut di atas menunjukkan bahwa selama tahun 1998 telah diangkut barang sebanyak 106.577 Kg, yang terdiri dari 11 jenis barang, yang meliputi barang sandang, pangan, barang campuran, perlengkapan mobil dan sepeda motor. Ketiga kapal layar motor yang dioperasikan perusahaan ini, dimana KLM Tri Karya I yang paling banyak mengangkut barang

yaitu 8 jenis, KLM Sinar Balusu I urutan kedua sebanyak 7 (tujuh) jenis barang yang diangkut, menyusul KLM Taufik hanya 5 jenis barang yang diangkut.

Pentingnya mencantumkan jenis barang yang diangkut setiap kapal layar motor, dimaksudkan untuk menghindari terjadinya penyalagunaan kebijaksanaan yang telah ditetapkan oleh pemerintah, yang pada pokoknya menyatakan bahwa perusahaan pelayaran rakyat hanya diperkenankan mengangkut barang kebutuhan sandang, pangan, papan, bahan pertanian, dan peralatan mobil/mesin-mesin kecil untuk mensuplai daerah-daerah terpencil yang sulit dijangkau kapal berukuran besar atau menengah.

Untuk itulah maka setiap kali dilakukan pemberangkatan kapal ke pelabuhan tujuan, perusahaan ini tetap melengkapi dokumen pelayaran, dokumen manifest barang yang diangkut, retribusi dan sebagainya, guna menjamin kelancaran retribusi barang ke daerah tujuan. Dalam kegiatan angkutan barang kadang-kadang dicarter oleh pengusaha/pedagang antara daerah, dengan tarif dihitung menurut luas tempat yang digunakan dalam palka kapal dan satuan berat perkilogram bervariasi antara Rp. 200,- sampai dengan Rp. 250/kg, sedang tarif penumpang antara Rp. 25.000,- sampai dengan Rp. 40.000,- perorang, tergantung jarak daerah tujuan.

### **4.3. Kelayakan Jadwal Bongkar Muat dan Uang Tambang**

Dalam sub bahasan ini di bagi menjadi dua pragraf bahasan guna lebih menjelaskan tentang kewajiban perusahaan pelayaran rakyat, yakni melaporkan secara berkala kepada Kanwil Hubla VI di Ujung Pandang dan administrator pelabuhan Makassar di Ujung Pandang, tentang jadwal tiba dan berangkatnya kapal layar motor yang dioperasikan, serta jumlah uang tambang yang diperolehnya.

#### **4.3.1. Jadwal Tiba dan Berangkat**

Perencanaan jadwal tiba dan berangkat kapal layar motor milik PT. Tri Karya Sama Perusahaan Pelayaran Rakyat di Paotere Ujung Pandang, dari pelabuhan asal Paotere ke Pelabuhan tujuan di kawasan Sulawesi Selatan, Sulawesi Tengah, dan Kalimantan Timur. Jadwal ini sering pula disebut berita kapal yang telah diperhitungkan secara matang oleh perusahaan tentang tiba dan berangkatnya serta kemungkinan-kemungkinan yang dapat menghambat pelayaran, sehingga terlambat tiba di pelabuhan Paotere atau tertunda keberangkatannya dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan yang telah direncanakan sebelumnya.

Terlambatnya kapal tiba di pelabuhan asal dimana perusahaan ini berkedudukan, kemungkinan disebabkan cuaca tidak menguntungkan atau di dalam pelayarannya sering singgah di pelabuhan lain yang dilewatinya. Begitupula tentunya pemberangkatan kapal dari pelabuhan asal ke

pelabuhan tujuan kemungkinan muatan barang dan penumpang masih dalam proses administrasi di pelabuhan asal, di mana dokumen-dokumen pelayaran harus dilengkapi guna menjamin kelancaran pelayaran, dan tiba di tempat tujuan tak kurang suatu apapun juga.

Adapun jadwal tiba kapal dan berangkat sepanjang tahun 1998, perinciannya dapat disajikan dalam tabel sebagai berikut :

TABEL 4

PERINCIAN JADWAL TIBA DAN BERANGKAT KAPAL LAYAR  
MOTOR PT. TRI KARYA SAMA PERUSAHAAN PELAYARAN  
RAKYAT PAOTERE UJUNG PANDANG TAHUN 1998

Bulan	KLM.TRI KS.I		KLM. TAUFIK		KLM.S.BLS		Jumlah	
	Tiba/	Tgl/	Tiba/	Tgl/	Tiba/	Tgl/	Tiba/	Tgl/
Januari	3/13/1	-	16/1	20/1	18/1	-	3	1
Pebruari	-	-	23/2	-	26/2	-	2	1
Maret	-	7/3	-	-	23/3	-	-	2
April	15/4	24/4	2/4	-	5/4	-	3	1
Mei	24/5	27/5	-	26/5	-	-	1	2
Juni	27/6	-	2/6	-	5/6	10/6	3	1
Juli	-	-	-	2/7	3/7	7/7	1	2
Agustus	-	1/8	5/8	9/8	15/8	-	2	2
September	3/5	5/9	-	-	-	10/9	1	2
Oktober	5/10	-	9/10	11/10	9/10	-	3	1
Nopember	-	2/11	8/11	-	-	-	1	1
Desember	13/12	15/12	-	-	-	9/12	1	2
Jumlah :	7	7	7	6	7	5	21	18

Sumber : PT. Karya Sama Perusahaan Pelayaran Rakyat  
Paotere Ujung Pandang

Dari angka tabel di atas dapat dijelaskan bahwa sepanjang tahun 1990 yang lalu, perusahaan ini telah melakukan operasional pelayaran sesuai dengan jadwal, yaitu 21 kali tiba di pelabuhan asal dimana perusahaan ini berkedudukan, dan 18 kali melakukan pemberangkatan kapal kepelabuhan tujuan dengan mengangkut berbagai jenis barang dan penumpang. Angka-angka tersebut apabila diratakan berarti telah melakukan pelayaran 3 kali dalam sebulan, oleh sebab itu telah mendapat penilaian dari Kanwil Hubla VI di Ujung Pandang bahwa perusahaan ini telah layak melakukan pelayaran rakyat yang bersifat perintis membuka keterisoliran daerah terpencil.

Dalam tabel itu menunjukkan bahwa KLM Tri Karya Sama I, Kim Taufik, dan KLM Sinar Balusu I masing-masing melakukan pelayaran sebanyak 14 kali bagi KLM Tri Karya I, dengan perincian yakni 7 kali tiba di pelabuhan tujuan dan 7 kali tiba di pelabuhan asal, sedangkan KLM Taufik melakukan pelayaran sebanyak 13 kali dengan perincian 7 kali tiba di pelabuhan asal dan 6 kali bertolak kepelabuhan tujuan, dan KLM Sinar Balusu I sebanyak 12 kali pelayaran dengan perincian yaitu 7 kali di pelabuhan asal dan 6 kali bertolak kepelabuhan tujuan. Dalam pelayaran ketiga kapal tersebut masing-masing melakukan pelayaran selama tahun 1990.

#### 4.3.2. Jumlah Uang Tambang

Sebagaimana layaknya perusahaan yang bertujuan untuk memanfaatkan kesempatan menjadi keuntungan, kejelian manajemen usaha yang dapat membaca prospek untuk mengembangkan diri, adalah suatu peluang yang dapat dimanfaatkan secara efisien dan efektif. Begitupula keadaan PT.Tri Karya Sama Perusahaan Pelayaran Rakyat Paotere yang merupakan salah satu dari beberapa perusahaan yang ada di Kotamadya Ujung Pandang khususnya di Pelabuhan Paotere, telah mampu menciptakan kesempatan itu menjadi keuntungan

Jika pada mulanya perusahaan ini hanya dikelola oleh usaha perorangan, maka setelah beberapa kurung waktu perusahaan ini dirubah menjadi perusahaan berbadan hukum dengan bentuk perseroan terbatas pada tahun 1978. Setelah memperoleh izin operasi dari Kanwil Hubla VI secara bertahap telah membenahi diri dari tahun ke tahun, sehingga selalu memperoleh keuntungan yang memadai dari hasil netto uang tambang setiap tahun buku terakhir.

Jumlah uang tambang adalah merupakan pendapatan kotor yang diperoleh dari hasil bongkar muat barang dan penumpang selama setahun, untuk mendapatkan pendapatan bersih harus dikurangi dengan jumlah seluruh pengeluaran biaya selama satu tahun.

Perhitungan pendapatan netto uang tambang masih memakai metode sederhana, yang dapat disajikan dalam tabel berikut ini :

## 1) Jumlah Uang Tambang Bruto

Adapun jumlah uang tambang bruto yang diperoleh dalam tabel tahun 1998 untuk setiap kapal layar motor yang dioperasikan perusahaan ini, dapat disajikan dalam bentuk tabel berikut ini :

**TABEL 5**  
**PERINCIAN JUMLAH UANG TAMBANG PT. TRI KARYA SAMA**  
**PERUSAHAAN PELAYARAN RAKYAT PAOTERE**  
**UJUNG PANDANG TAHUN 1998**

BULAN	KLM.TRI K. I	KLM.TAUFI	KLM S.BLS	JUMLAH
	(Rp)	(Rp)	(Rp)	(Rp)
Januari	-	1.942.875	2.190.750	4.133.625
Pebruari	-	-	2.880.000	2.880.000
Maret	8.802.000	2.362.500	-	11.164.500
April	-	1.994.250	-	1.994.250
Mei	2.502.000	-	1.905.000	4.407.000
Juni	1.758.750	1.012.500	-	2.771.250
Juli	1.983.750	5.712.000	-	7.695.750
Agustus	750.000	3.033.750	-	3.783.750
September	2.107.500	-	2.550.000	4.657.500
Oktober	1.945.500	1.293.750	6.495.000	9.734.250
Nopember	1.417.500	2.497.500	3.140.625	7.055.625
Desember	3.765.000	-	4.947.000	8.712.000
Jumlah	25.032.000	19.849.125	24.108.375	68.989.500

Sumber : PT. Tri Karya Sama Perusahaan Pelayaran Rakyat Paotere Ujung Pandang.

Angka-angka dalam tabel di atas menunjukkan bahwa total uang tambang bruto Rp. 68.989.500,- sepanjang tahun 1998, dengan perincian KLM Tri Karya I yang paling banyak memperoleh uang tambang yakni Rp. 25.032.000,- yang kedua KLM. Sinar Balusu I sebanyak Rp. 24.108.375,- menyusul KLM. Taufik, hanya menghasilkan Rp.19.849.125,-.

## 2) Jumlah Uang Jasa Pelabuhan

Dari jumlah uang tambang yang diperoleh itu telah dikeluarkan biaya uang jasa pelabuhan setiap tahun yaitu:

TABEL 6

PERINCIAN JUMLAH UANG JASA PELABUHAN PT. TRI KARYA  
SAMA PERUSAHAAN PELAYARAN RAKYAT PAOTERE  
UJUNG PANDANG TAHUN 1998

Bulan	KLM.Tri KS.I (Rp)	KLM.Taufik (Rp)	KLM. S.BIs (Rp)	Jumlah (Rp)
Januari	-	41.500	46.000	87.500
Pebruari	-	-	61.000	61.000
Maret	188.000	50.500	-	238.500
April	-	42.600	-	42.600
Mei	53.500	-	40.700	94.200
Juni	37.600	21.600	-	59.200
Juli	42.200	122.000	-	164.400
Agustus	16.000	64.900	-	80.900
September	45.100	-	54.500	99.600
Dktober	41.600	27.600	155.000	224.200
Nopember	30.300	53.400	67.200	150.900
Desember	80.500	-	105.800	186.300
Jumlah :	535.000	424.100	530.800	1.489.900

Sumber : PT. Tri Karya Sama Perusahaan Pelayaran Rakyat  
Paotere Ujung Pandang.



Dari jumlah angka-angka dalam tabel di atas dapat dijelaskan bahwa sepanjang tahun 1998 perusahaan ini telah mengeluarkan uang jasa pelabuhan sebanyak Rp. 1.489.900,- dengan perincian yakni KLM. Tri Karya I sebanyak Rp. 535.500,- KLM. Sinar Balusu I Rp. 530.800,- dan KLM Taufik Rp. 424.100,-

### 3) Jumlah Uang Retribusi

Disamping kewajiban membayar uang jasa pelabuhan di mana kapal tersebut bersandar, juga setiap pemberangkatan dari pelabuhan asal, perusahaan harus membayar retribusi daerah untuk Pemda Kotamadya Ujung Pandang.

TABEL 7

**PERINCIAN UANG RETRIBUSI DAERAH PT. TRI KARYA SAMA  
PERUSAHAAN PELAYARAN RAKYAT PAOTERE  
UJUNG PANDANG TAHUN 1998**

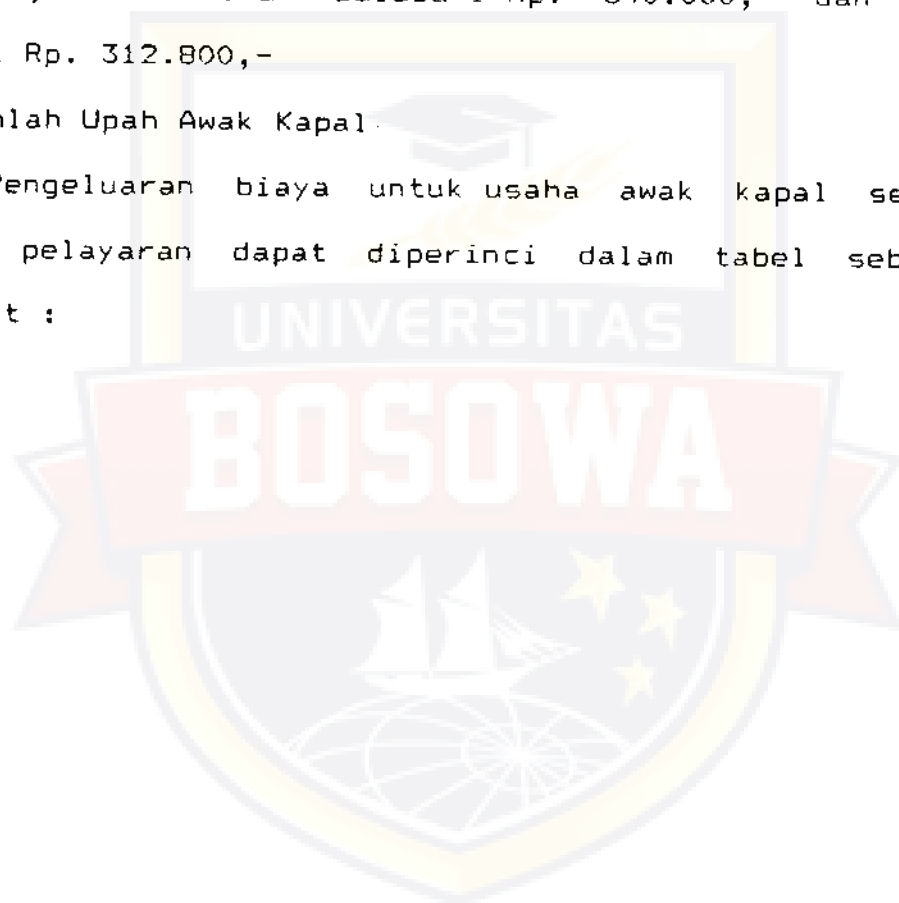
Bulan	KLM.Tri KS.I (Rp)	KLM.Taufik (Rp)	KLM. S.Bls (Rp)	Jumlah (Rp)
Januari	-	31.400	35.400	66.800
Pebruari	-	-	46.600	46.600
Maret	142.500	38.200	-	180.700
April	-	23.900	-	23.900
Mei	40.500	-	30.800	71.300
Juni	28.400	16.400	-	44.800
Juli	32.100	92.500	-	124.600
Agustus	12.100	49.100	-	61.200
September	34.100	-	41.300	75.400
Dktober	31.500	20.900	105.200	157.600
Nopember	22.900	40.400	50.800	114.100
Desember	60.900	-	30.600	91.500
Jumlah :	405.000	312.800	340.700	1.058.500

Sumber : PT. Tri Karya Sama Perusahaan Pelayaran Rakyat Paotere Ujung Pandang.

Angka-angka dalam tabel di atas dapat disajikan bahwa sepanjang tahun 1998, PT. Tri Karya Sama Perusahaan Pelayaran Rakyat telah membayar uang retribusi daerah kepada Pemda Kotamadya Ujung Pandang se bedsar Rp. 1.058.500,- dengan perincian yaitu KLM. Tri Karya I Rp. 405.000,- KLM Sinar Balusu I Rp. 340.000,- dan KLM. Taufik Rp. 312.800,-

4) Jumlah Upah Awak Kapal.

Pengeluaran biaya untuk usaha awak kapal selama dalam pelayaran dapat diperinci dalam tabel sebagai berikut :



TABEL B

**PERINCIAN JUMLAH UPAH AWAK KAPAL PT. TRI KARYA SAMA  
PERUSAHAAN PELAYARAN RAKYAT PAOTERE  
UJUNG PANDANG TAHUN 1998**

Bulan	KLM.Tri KS.I (Rp)	KLM.Taufik (Rp)	KLM. S.Bls (Rp)	Jumlah (Rp)
Januari	-	217.000	245.000	462.000
Pebruari	-	-	322.000	322.000
Maret	985.000	264.600	-	1.249.600
April	-	223.000	-	223.000
Mei	280.200	-	213.360	493.560
Juni	196.900	113.500	-	310.400
Juli	222.000	639.700	-	861.700
Agustus	84.000	339.000	-	423.000
September	236.000	-	385.600	521.600
Nopember	158.700	279.720	351.750	790.170
Desember	421.600	-	554.000	975.600
Jumlah :	2.802.200	2.221.420	2.699.210	7.722.830

Sumber : PT. Tri Karya Sama Perusahaan Pelayaran Rakyat  
Paotere Ujung Pandang.

Dari jumlah angka-angka dalam tabel tersebut di atas biaya pengeluaran berupa pembayaran upah awak kapal selama pelayaran tahun 1998, sebesar Rp. 7.772.830,- yang diperinci sebagai berikut KLM. Tri Karya I sebesar Rp. 2.802.200,- KLM Sinar Balusu I sebesar Rp. 2.699.210,- dan KLM Taufik sebanyak Rp. 2.221.420,-

## 5) Jumlah Tunjangan Makanan Awak Kapal

Disamping para awak kapal mendapat upah juga diberi tunjangan makanan selama pelayaran, yang perincian dalam tabel berikut ini :

TABEL 9

PERINCIAN TUNJANGAN MAKAN AWAK KAPAL PT. TRI KARYA  
SAMA PERUSAHAAN PELAYARAN RAKYAT PAOTERE  
UJUNG PANDANG TAHUN 1978

Bulan	KLM.Tri KS.I (Rp)	KLM.Taufik (Rp)	KLM. S.Bls (Rp)	Jumlah (Rp)
Januari	-	145.000	163.000	308.000
Pebruari	-	-	215.000	215.000
Maret	657.500	176.000	-	833.500
April	-	148.000	-	148.000
Mei	186.800	-	142.300	329.100
Juni	131.000	75.600	-	202.600
Juli	148.000	426.000	-	574.000
Agustus	56.000	226.000	-	282.000
September	157.000	-	190.000	347.000
Nopember	105.000	186.000	234.000	525.000
Desember	281.000	-	369.000	650.000
<b>Jumlah :</b>	<b>1.867.300</b>	<b>1.478.600</b>	<b>1.798.300</b>	<b>5.144.200</b>

Sumber : PT. Tri Karya Sama Perusahaan Pelayaran Rakyat  
Paotere Ujung Pandang.

Tabel di atas menunjukkan jumlah pengeluaran awak kapal selama tahun 1998, sebesar Rp. 5.144.200,- yang dibagi menurut jumlah awak kapal dan penumpang setiap kapal layar motor. Adapun kapal yang paling banyak mengeluarkan biaya adalah KLM Tri Karya I sebanyak Rp. 1.867.300,- KLM Sinar Balusu I sebesar Rp. 1.798.300,- dan KLM Taufik sebanyak Rp. 1.478.600,-

6) Jumlah Biaya Bahan Bakar .

Pengeluaran yang terakhir dalam pelayaran ialah biaya bahan bakar minyak solar, yang berfungsi menggerakkan mesin kapal bilamana layar tidak difungsikan karena cuaca buruk, perinciannya dapat disajikan dalam tabel ini

TABEL 10

PERINCIAN BIAYA BAHAN BAKAR MINYAK SOLAR PT. TRI KARYA SAMA PERUSAHAAN PELAYARAN PAOTERE UJUNG PANDANG 1998

Bulan	KLM.Tri KS.I (Rp)	KLM.Taufik (Rp)	KLM. S.Bls (Rp)	Jumlah (Rp)
Januari	-	112.500	126.900	239.400
Pebruari	-	-	166.800	166.800
Maret	510.000	136.900	-	646.900
April	-	115.500	-	115.500
Mei	144.900	-	110.300	255.200
Juni	101.900	58.600	-	160.500
Juli	114.900	331.000	-	445.900
Agustus	43.400	175.800	-	219.200
September	122.100	-	147.700	269.800
Nopember	82.100	144.700	181.900	408.700
Desember	218.100	-	286.600	504.700
Jumlah :	1.450.100	1.149.900	1.396.500	3.996.500

Sumber : PT. Tri Karya Sama Perusahaan Pelayaran Rakyat Paotere Ujung Pandang.

Angka-angka dalam tabel tersebut di atas dapat dijelaskan dengan singkat bahwa biaya bahan bakar minyak solar untuk ketiga kapal layar motor yang dioperasikan cukup besar, yaitu Rp. 3.996.500,- selama pelayaran tahun 1998, pengeluaran biaya ini dilakukan menurut perhitungan jarak yang akan ditempuh dalam pelayaran bila sewaktu-waktu layar tidak difungsikan karena cuaca tidak menguntungkan.

Persediaan bahan bakar minyak solar setiap bulan untuk setiap kapal layar motor kadang-kadang tidak dihabiskan, sehingga setibanya di pelabuhan yang dituju, sisa yang belum dipakai dijadikan persediaan untuk bulan berikutnya. Bila mana cuaca cerah dan layar dapat difungsikan maka mesin kapal tidak jalan, sehingga dapat mengurangi pemakaian bahan bakar dengan biaya yang diperhitungkan setiap bulan tidak selamanya untuk setiap bulannya selama pelayaran dalam tahun 1998 yang lalu.

#### 7) Ikhtisat Pengeluaran Biaya Pelayaran

Dari kelima pos-pos pengeluaran biaya pelayaran yang telah diuraikan dalam beberapa sub bahasan pragraf di atas maka dijumlahkan untuk dikurangkan dengan jumlah kotor uang tambang, guna mendapatkan jumlah netto uang tambang selama tahun 1998, perincian ikhtisar adalah :

TABEL 11

**IKHTISAR PENGELUARAN BIAYA PELAYARAN PT. TRI KARYA  
SAMA PERUSAHAAN PELAYARAN RAKYAT PAOTERE  
UJUNG PANDANG TAHUN 1978**

No.	Pos-pos Pengeluaran Biaya Pelayaran	Jumlah Biaya (Rp)
1.	Uang Jasa Pelabuhan .....	1.489.900
2.	Uang Retribusi Daerah .....	1.058.500
3.	Upah Awak Kapal Layar Motor .....	7.722.830
4.	Tunjangan Makanan Awak Kapal .....	5.144.200
5.	Biaya Bahan Bakar Minyak Solar ..	3.996.500
Jumlah :		19.411.930

Sumber : PT. Tri Karya Sama Perusahaan Pelayaran Rakyat  
Paotere Ujung Pandang

Dari angka-angka tersebut di atas menunjukkan bahwa pengeluaran untuk upah awak kapal menduduki urutan terbesar dengan jumlah Rp. 7.722.830,- terbesar kedua adalah makanan awak kapal Rp. 5.144.200,- terbesar ketiga adalah bahan bakar minyak solar Rp. 3.996.500,- dan yang terakhir uang ritribusi daerah sebesar Rp. 1.058.500,- dengan demikian dapat disimpulkan bahwa total biaya pelayaran setahun cukup besar, dan sering menjadi masalah untuk menanggulangnya.

Total biaya di atas diperkurangkan dengan jumlah kotor uang tambang selama setahun agar dapat diketahui jumlah kotor uang tambang selama setahun agar dapat

ketahui jumlah netto uang tambang. Jumlah netto uang tambang ini masih harus diurangi dengan berbagai biaya operasional, biaya perbaikan dan sebagainya yang akan dibahas berikut ini :

#### B) Jumlah Netto Uang Tambang

Untuk mengetahui jumlah netto uang tambang dalam tahun 1998, dapat dihitung dengan cara yaitu jumlah uang tambang dikurangi dengan seluruh pengeluaran biaya pelayaran. Adapun perinciannya dapat disajikan dalam tabel berikut ini :

**TABEL 12**  
**PERINCIAN JUMLAH NETTO UANG TAMBANG PT. TRI KARYA SAMA**  
**PERUSAHAAN PELAYARAN RAKYAT PAOTERE**  
**UJUNG PANDANG TAHUN 1998**

Bulan	Jumlah Kotor Uang Tambang	Jumlah seluruh Biaya (Pelayaran)	Jumlah Netto Uang Tambang
	(Rp)	(Rp)	(Rp)
Januari	4.133.625	1.163.700	2.969.925
Pebruari	2.880.000	812.000	2.068.000
Maret	11.164.500	3.149.200	8.015.300
April	1.994.250	553.000	1.441.250
Mei	4.407.000	1.243.360	3.163.640
Juni	2.771.250	781.500	1.989.750
Juli	7.695.750	2.170.600	5.525.150
Agustus	3.783.750	1.066.300	2.717.450
September	4.657.500	1.313.400	3.344.100
Oktober	9.743.250	2.761.900	6.972.350
Nopember	7.655.625	1.989.870	5.666.755
Desember	8.712.000	2.408.100	6.303.900
<b>Jumlah :</b>	<b>88.989.500</b>	<b>19.411.930</b>	<b>49.577.570</b>

Sumber : PT. Tri Karya Sama Perusahaan Pelayaran Rakyat Paotere Ujung Pandang.



Dari hasil perhitungan dalam tabel di atas menunjukkan jumlah netto uang tambang untuk tahun 1998, yang lalu sebanyak Rp. 49.577.570,- angka ini diperoleh dari jumlah kotor uang tambang Rp. 68.989.500,- dikurang jumlah seluruh pengeluaran biaya pelayaran Rp. 19.411.930,- hasil menunjukkan bahwa jumlah netto uang tambang masih cukup besar tetapi belum merupakan laba bersih perusahaan, misalnya biaya pemeliharaan, penyusutan, perlengkapan, pajak kekayaan, pajak pendapatan, pajak bumi dan bangunan, dan sebagainya.

Pembahasan ini tidak dibicarakan karena pembatasannya dibatasi pada ketatalaksanaan pelayaran niaga oleh perusahaan yang bersangkutan, sesuai yang ditentukan pemerintah cq. kanwil Hubla VI di Ujung Pandang.

Olehnya itu Kanwil Hubla IV dalam evaluasinya tahun 1998, menyatakan bahwa PT. Tri Karya Sama Perusahaan pelayaran Rakyat Paotere Ujung Pandang telah memenuhi fungsinya, khususnya memenuhi kewajibannya menyampaikan laporan berkala setiap bulan tentang :

- a. Laporan bulanan tentang bongkar muatan barang dan penumpang
- b. Laporan bulanan tentang jenis-jenis barang yang dibongkar dan yang dimuat.
- c. Laporan bulanan tentang jumlah kunjungan melalui penyusunan rencana jadwal tiba dan berangkat.
- d. Laporan bulanan tentang jumlah kotor uang tambang,

pengeluaran biaya pelayaran, dan jumlah netto uang tambang.

#### **4.4. Masalah yang Dihadapi dan Cara Menanggulangnya**

Sejak berdirinya hingga dewasa ini PT. Tri Karya Sama Perusahaan Pelayaran Paotere Ujung Pandang sering menghadapi beberapa permasalahan, berkat ketangguhan pimpinan perusahaan, secara bertahap permasalahan itu dapat ditanggulangi dengan sebaik-baiknya. Untuk itu maka dalam sub bahasan ini dibagi menjadi dua paragraf yaitu :

##### **4.4.1. Masalah yang Dihadapi**

Adapun malah yang dihadapi oleh perusahaan pelayaran ini pada pokoknya dapat dibagi tiga yakni :

1. Lemahnya manajemen usaha
2. Lemahnya modal usaha
3. Terbatasnya fasilitas angkutan pelayaran rakyat.

Masalah lemahnya manajemen usaha sangat dirasakan pimpinan pada awal berdirinya pada tahun 1978, disebabkan belum memiliki tenaga profesional yang terlatih di bidang pelayaran niaga, dan hanya mengandalkan tenaga yang didasarkan atas pengalaman dan kurang memiliki pendidikan formal yang memadai di bidang kelautan dan pelayaran. Dan perusahaan masih dikelola secara tradisional sambil berupa meningkatkan pengetahuan karyawannya.

Masalah yang kedua adalah lemahnya modal usaha sebagai milik pribumi yang masih ekonomi lemah, yang hanya lebih mengandalkan modal kecil disertai tekad dan kemauan keras untuk mengembangkan usaha, sehingga praktis perusahaan ini bergerak dari bawah dan membenahi diri secara bertahap dan berencana. Untuk itu maka perusahaan pelayaran ini perlu memanfaatkan sumber-sumber permodalan eksternal yang dapat dimanfaatkan adalah terbukanya kesempatan untuk memanfaatkan kredit investasi dan kredit permodalan pemerintah.

Terbatasnya fasilitas angkutan pelayaran rakyat sebagai masalah ketiga yang dihadapi perusahaan ini, karena pada awal berdirinya hanya memiliki satu buah kapal layar motor yang perlu direhabilitasi. Disamping itu masih perlu diupayakan penambahan kapal layar motor guna lebih meningkatkan volume bongkar muat barang dan penumpang dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan.

#### **4.4.2. Upaya Penanggulangan**

Untuk mengatasi ketiga permasalahan di atas, pimpinan perusahaan telah mengambil langkah-langkah positif antara lain :

1. Menanggulangi masalah lemahnya manajemen usaha penanggulangan masalah ini telah diupayakan oleh pimpinan membenahi personil yang ada, 7 (tujuh) orang pegawai administrasi yang difungsikan mengelola perusahaan ini

termasuk pimpinan, secara bertahap setiap orang diikuti sertakan dalam program latihan dan pendidikan di :

- a. Program Pendidikan dan Pengembangan Pelayaran Rakyat di Ujung Pandang.
- b. Rakerda Pelayaran Rakyat yang membahas Program Organisasi dan Manajemen Pelayaran Rakyat di Ujung Pandang.
- c. Latihan Ketatalaksanaan (manajemen) Perusahaan yang diselenggarakan Kamar Dagang dan Industri Daerah (Kadinda) Sulawesi Selatan di Ujung pandang.
- d. Mengikutsertakan seorang tenaga pembukuan pada kursus akuntansi di salah satu lembaga pendidikan yang diselenggarakan pihak swasta.

## 2. Menanggulangi Lemahnya Permodalan

Pimpinan PT. Tri Karya Sama Perusahaan Pelayaran Rakyat Paotere Ujung pandang dalam menaggulangi masalah ini cukup sulit, oleh itu di tempuh dua cara untuk memecahkannya yaitu memanfaatkan seefisien mungkin sumber permodalan interen dan eksteren sebagai berikut

### a. Memanfaatkan sumber permodalan interen

- Menjual saham-saham yang masih ada kepada pengusaha yang ingin mengikut sertakan modalnya dalam usaha pelayaran.
- Menyisihkan sebagian laba setiap tahun untuk menambah jumlah modal usaha.

b. Memanfaatkan sumber permodalan eksteren :

- Memperoleh bantuan kredit Modal Kerja Permanen dari Bank Rakyat Indonesia di Ujung Pandang.
- Memperoleh Kredit Investasi Kecil dari Bank Rakyat Indonesia Cabang Indonesia Ujung Pandang pada tahun berikutnya.

3. Terbatasnya fasilitas angkutan pelayaran rakyat

Upaya menanggulangi terbatasnya fasilitas ini ditempuh dengan cara memanfaatkan seoptimal mungkin Kredit Investasi Kecil yang telah diperolehnya. Untuk melengkapi sarana angkutan laut pelayaran rakyat sebagai berikut :

- a. Merehabilitasi KLM Tri Karya I yang telah mengalami kerusakan kecil.
- b. Membangun KLM Tri Karya II yang lebih besar ukurannya.
- c. Mengadakan kontrak kerja sama dalam memperbesar armada angkutan dengan pengusaha perseorangan, kerjasama itu menempatkan KLM Sinar Balusu I dalam jajaran armada PT. Tri Karya Sama.
- d. Melengkapi setiap kapal layar motor yang dioperasikan dengan mesin disesel cadangan.

Dengan demikian permasalahan yang dihadapi dapat diatasi secara berencana dan bertahap, sehingga perusahaan ini dapat berjalan secara berencana dan bertahap, sehingga perusahaan ini dapat berjalan secara kontinue

untuk memenuhi fungsinya sebagai armada perintis untuk menghubungkan daerah-daerah terpencil yang ada di Nusantara ini.



## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **5.1. Kesimpulan**

Setelah dilakukan pembahasan dalam bab-bab terdahulu maka dalam bab penutup ini, ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. PT. Tri Karya Sama Perusahaan Pelayaran Rakyat Paotere Ujung Pandang didirikan pada tanggal 1 Juni 1978, sesuai dengan Akte Pendirian No. 2 (dua) Tahun 1978 dari Notaris Joost Dumanauw, SH yang berkedudukan di Ujung Pandang, tetapi pada tanggal 23 Maret 1979 Akte tersebut diperbaiki dengan No. 56 yang dibuat dihadapan Notaris itu. Dengan modal saham Rp. 25.000.000,- harga perlembar saham @ Rp. 250.000,- dengan 100 lembar saham. Perusahaan ini berkedudukan di Pelabuhan Paotere Ujung Pandang bergerak dalam bidang pelayaran rakyat.
2. Setelah perusahaan ini mendapat izin operasi dari Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Nomor DTH. 01/4/7-B tertanggal 6 Juli 1978. Maka perusahaan ini resmilah melakukan fungsinya sebagai perusahaan pelayaran rakyat berfungsi menghubungkan daerah-daerah terpencil di Kawasan Sulawesi Selatan, Sulawesi Tengah, Tenggara, Kalimantan dan Pulau-pulau di Indonesia Timur yang sulit dijangkau dengan pelayaran Nusantara.

3. Dalam melakukan kegiatannya perusahaan ini mengoperasikan armada angkutan kapal layar motor sebanyak 3 (tiga) buah masing-masing adalah KLM TRI Karya I, KLM Taufik, dan KLM Sinar-Balusu. Armada angkutan ini berangkat dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan yang tersebar di kawasan Sulawesi, Kalimantan dan pulau-pulau lain yang ada di wilayah Indonesia Bagian Timur.
4. Setiap bulan diwajibkan melaporkan laporan berkala kepada administrator Pelabuhan Makassar dan Syahbandar Pelabuhan Paotere Ujung Pandang yang menyangkut aktivitas bongkar muat barang dan penumpang. Jenis-jenis barang yang diangkut, jumlah kunjungan kapal melalui perencanaan tiba dan berangkat kapal, dan laporan jumlah kotor uang tambang, biaya selama dalam pelayaran dan jumlah netto uang tambang. Hal ini dimaksudkan sebagai bahan masukan bagi pemerintah dalam menilai Kelayakan Usaha Pelayaran Rakyat, guna memperoleh izin tetap dari pusat, sebab izin sekarang ini masih bersifat sementara.
5. Sepanjang tahun 1998 aktivitas bongkar muat muat perusahaan ini berjalan kontinue setiap bulan rata-rata dua kali membongkar barang dan penumpang barang dan penumpang ke pelabuhan tujuan, dengan jumlah kunjungan 25 kali untuk ketiga kapal layar motor yang diooperasikan.



6. Dari aktivitas tersebut di atas telah diperoleh jumlah kotor uang tambang sebesar Rp. 68.989.500,- yang dikurangi dengan pengeluaran biaya selama pelayaran tahun 1998, sebesar Rp. 19.411.930,- yang terdiri dari pengeluaran jasa pelabuhan, retribusi daerah, upah dan tunjangan makan awak kapal dan biaya bahan solar, dari pengurangan itu diperoleh jumlah netto uang tambang sebanyak Rp. 49.577.570,- jumlah ini belum merupakan pendapatan bersih perusahaan karena masih harus dikurangi pengeluaran lainnya misalnya biaya karyawan, pemeliharaan kapal, penyusutan, pajak-pajak dan administrasi umum dan lain-lain.
7. Berdasarkan beberapa kesimpulan di atas, menunjukkan bahwa hipotesis pertama yang dikemukakan yaitu "Dugaan bahwa sistem ketatalaksanaan pelayaran rakyat yang diterapkan perusahaan bersangkutan cukup efektif, artinya sudah memenuhi ketatalaksanaan pelayaran rakyat yang ditetapkan pemerintah" adalah terbukti. Karena perusahaan ini telah menyampaikan laporan berkala setiap bulan tahun 1998 kepada Kanwil Hubla VI, dengan hasil penilaian bahwa perusahaan ini sudah layak dalam ketatalaksanaan pelayaran.

## 5.2. Saran

Setelah ditarik beberapa kesimpulan di atas, maka penulis mengemukakan saran-saran sebagai berikut :

1. Untuk lebih meningkatkan operasional pelayaran rakyat sebaiknya perusahaan ini menambah jumlah armada melalui kerja sama dengan pengusaha perseorangan yang bergerak dalam bidang yang sama. Karena pada umumnya pengusaha pelayaran rakyat di daerah ini masih bersifat perseorangan, yang mengelola usahanya secara tradisional sehingga perkembangannya sangat lambang bahkan dapat dikatakan tidak ada sama sekali. Bilamana mereka diajak bergabung atau menjadi pemegang saham dalam perusahaan ini, maka dapat dipastikan akan memperoleh kemajuan yang lebih berarti jika dibanding sebelumnya.
2. Dengan adanya penilaian positif dari Kanwil Hubla di Ujung Pandang, maka seyogyanya perusahaan ini dipercepat penerbitan surat izin tetap dari Ditjen Hubla di Jakarta. Karena selama ini hanya memperoleh perpanjangan surat izin sementara dan izin operasi, sehingga menjadi salah satu penghambat dalam meningkatkan usahanya khususnya untuk lebih memperluas wilayah operasionalnya di kawasan Sulawesi, Kalimantan, dan Pulau-Pulau terpencil lainnya yang sulit dijangkau oleh kapal besar.

## DAFTAR PUSTAKA

- Anonymous, 1984. Manajemen Perhubungan Laut, Masalah dan Prospek, Penerbit Lembaga Pendidikan dan Pengembangan Pembinaan Manajemen, Jakarta.
- 1986, Program Pendidikan dan Pengembangan Pelayaran Rakyat, DPD Pelra Sul - Sel, Ujung Pandang.
- A.S. Moenir, 1983, Tatalaksana (manajemen) Perkantoran dan Penerapannya, Penerbit Pradnya Paramita, Jakarta.
- AD, AK Djaelani, 1986, Petunjuk Tehnis Untuk Memperoleh Izin Usaha Tetap Pelayaran Rakyat, DPP Pelra, Jakarta.
- Bohari, 1985. Pengantar Perpajakan. Cet. Pertama. Ghalia Indonesia Jakarta.
- Booth, Anne dan Cawley, Mc Peter, 1985, Ekonomi Orde Baru, Penerbit Lembaga Penelitian Pendidikan dan Penerangan Ekonomi dan Sosial, Jakarta.
- Danusaputro, 1984. Manajemen Kekayaan Laut, Penerbit Lembaga Pendidikan dan Pembinaan Manajemen, Jakarta.
- Kamaruddin, 1972, Ekonomi Perusahaan dan Manajemen, Penerbit Alumni Bandung.
- Manullang, M. 1980. Pengantar Ekonomi Perusahaan, Penerbit Ghalia Indonesia, Jakarta.

- OL. Tobing, Philuip, 1977. Hukum Pelayaran dan Perniagaan Amnagappa. Penerbit Yayasan Kebudayaan Sulawesi Selatan Ujung Pandang.
- Pidato Pertanggungjawaban · Presiden/Mandataris Majelis Permusyawaratan Rakyat RI. Didepan Sidang Umum Majelis Permusyawaratan Rakyat RI. 11 Maret 1978. Penerbit Departemen Penerangan RI. Jakarta.
- Riyanto, Bambang, 1984. Dasar-Dasar Pembelanjaan Perusahaan, Yayasan Badan Penerbit Gajah Mada, Yogyakarta.
- Wahyono, Padmo. 1983. Himpunan Ketetapan-Ketetapan MPR dan Penjelasannya, Penerbit Ghalia Indonesia, Jakarta.