

PRODUKTIVITAS KAPAL SEMEN CURAH



Evada Rustina, S.E, M.M.
Julian Alhabib, A.Md.Tra.

PRODUKTIVITAS KAPAL SEMEN CURAH

Penulis:

Evada Rustina, S.E, M.M.

Julian Alhabib, A.Md.Tra.



Azzia Karya Bersama

Produktivitas Kapal Semen Curah

Penulis :

Evada Rustina, S.E, M.M.

Julian Alhabib, A.Md.Tra.

Editor : Muhammad Ikhlas Al Kutsi, S.Kom., S.Pd., MM

Penyunting : Sonya Scodia Wulandari, S.Tr.Ak., M.M

Desain Sampul dan Tata Letak : Muhammad Hidayat, S.Ikom

Diterbitkan oleh :

Azzia Karya Bersama

Anggota IKAPI No. 051/SBA/2024

Perumahan Griya Anak Air Permai Blok B19, Batipuh Panjang,

Koto Tengah, Kota Padang, Sumatera Barat

Email : penerbitazzia@gmail.com

Website : www.azzia.id

ISBN : 978-623-10-2508-1

Cetakan pertama, Agustus 2024

© Hak cipta dilindungi undang-undang.

Dilarang keras memperbanyak, memfotokopi dan mendistribusikan, sebagian atau seluruh isi buku tanpa izin tertulis dari penerbit.

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas rahmat dan karunia-Nya, sehingga buku yang berjudul "Produktivitas Kapal Semen Curah" ini dapat diselesaikan dengan baik. Buku ini hadir sebagai wujud komitmen kami untuk memberikan wawasan yang mendalam dan aplikatif mengenai peran penting jasa keagenan dalam industri pelayaran, khususnya dalam konteks operasi kapal semen curah.

Pelayaran merupakan salah satu sektor penting yang mendukung perdagangan global dan memungkinkan barang bergerak dengan cepat dari satu tempat ke tempat lainnya. Operasi yang tampak sederhana ini sebenarnya terdiri dari jaringan yang kompleks, yang memerlukan kerja sama dan manajemen yang baik. Agen kapal melakukan banyak hal dan sangat penting untuk memastikan bahwa operasional kapal berjalan dengan lancar dan efisien. Mulai dari sejarah dan teori hingga praktik dan masalah nyata di lapangan, buku ini bertujuan untuk menguraikan berbagai elemen penting yang terkait dengan jasa keagenan.

Penulis menyadari bahwa penulisan buku ini tidak akan terwujud tanpa dukungan dan kontribusi dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah membantu, baik secara langsung maupun tidak langsung, dalam penyusunan buku ini. Terima kasih khusus penulis sampaikan kepada para profesional di industri pelayaran, akademisi, dan praktisi yang telah berbagi ilmu dan pengalamannya, yang

menjadi sumber inspirasi dan referensi berharga dalam penulisan buku ini.

Semoga para pembaca, baik akademisi, praktisi industri pelayaran, maupun mahasiswa yang sedang mempelajari bidang ini, akan mendapatkan banyak manfaat dari buku ini. Penulis berharap buku ini akan membantu pembaca memahami peran strategis agen kapal dan strategi untuk meningkatkan produktivitas kapal semen curah. Selain itu, juga dapat mendorong kemajuan dalam industri pelayaran.

Penulis menemukan bahwa buku ini tidak sempurna. Oleh karena itu, penulis sangat terbuka untuk kritik dan saran yang dapat membantu kami memperbaiki dan menyempurnakan hal-hal di masa mendatang. Penulis berharap buku ini akan membantu perkembangan ilmu pengetahuan dan praktik industri pelayaran.

Selamat membaca !!

Padang, 2024
Penulis

DAFTAR ISI

| | |
|--|------------|
| KATA PENGANTAR | i |
| DAFTAR ISI | iii |
| DAFTAR GAMBAR | vii |
| DAFTAR TABEL | ix |
| PENDAHULUAN | xi |
| BAB 1 | 1 |
| JASA KEAGENAN | 1 |
| 1.1 Pelayanan Keagenan Dalam Rantai Pasokan Global..... | 1 |
| 1.2 Sejarah Keagenan..... | 3 |
| 1.3 Teori Keagenan | 5 |
| 1.3.1 Isi Teori Keagenan..... | 5 |
| 1.3.2 Masalah Keagenan | 8 |
| 1.3.3 Upaya Mengatasi Masalah Keagenan | 8 |
| 1.4 Jasa dan Ciri-Ciri Jasa..... | 9 |
| 1.4.1 Ciri-Ciri Jasa..... | 10 |
| 1.4.2 Pentingnya Jasa | 11 |
| 1.4.3 Jenis-Jenis Jasa | 14 |
| 1.4.4 Jenis-Jenis Jasa Keagenan Dalam Industri Pelayaran | 17 |
| 1.5 Definisi dan Ruang Lingkup Jasa Keagenan Dalam Industri Pelayaran | 18 |
| 1.5.1 Pengertian Jasa Keagenan Pelayaran | 18 |
| 1.5.2 Ruang Lingkup Jasa Keagenan Pelayaran..... | 19 |
| 1.5.3 Peran Keagenan Kapal Dalam Industri Pelayaran.... | 20 |
| BAB 2 | 23 |
| PERUSAHAAN PELAYARAN | 23 |
| 2.1 Sejarah Perusahaan Pelayaran | 23 |

| | | |
|---|---|-----------|
| 2.1.1 | Perusahaan Pelayaran di Zaman Kuno | 23 |
| 2.2 | Definisi Perusahaan Pelayaran..... | 48 |
| 2.2.1 | Pengertian Perusahaan Pelayaran..... | 48 |
| 2.2.2 | Syarat Berdirinya Perusahaan Pelayaran..... | 49 |
| 2.2.3 | Jenis-Jenis Perusahaan Pelayaran..... | 51 |
| 2.2.4 | Pelayanan Oleh Perusahaan Pelayaran..... | 52 |
| 2.3 | Ruang Lingkup Perusahaan Pelayaran..... | 53 |
| 2.3.1 | Ketentuan Internasional | 53 |
| 2.3.2 | Ketentuan Nasional..... | 55 |
| 2.4 | Tugas dan Tanggungjawab Perusahaan Pelayaran | 56 |
| BAB 3 | | 59 |
| PERAN KEAGENAN PADA PERUSAHAAN PELAYARAN | | |
| KAPAL SEMEN CURAH | | |
| 59 | | |
| 3.1 | Kedatangan dan Keberangkatan Kapal (<i>Clearence In & Clearence Out</i>)..... | 60 |
| 3.2 | Optimalisasi Proses Bongkar Muat | 63 |
| 3.3 | Pengelolaan Risiko dan Kepatuhan..... | 64 |
| 3.4 | Penyediaan Informasi Yang Akurat dan Tepat Waktu | 64 |
| BAB 4 | | 65 |
| FASILITAS PENUNJANG BONGKAR MUAT KAPAL | | |
| SEMEN CURAH..... | | |
| 65 | | |
| 4.1 | Dermaga Semen Curah | 66 |
| 4.2 | Jenis Alat Muat Semen Curah | 67 |
| 4.3 | Jenis Alat Bongkar Semen Curah..... | 68 |
| BAB 5 | | 71 |
| PRODUKTIVITAS KAPAL SEMEN CURAH | | |
| 71 | | |
| 5.1 | Teori Produktivitas | 71 |
| 5.2 | Jenis-Jenis Produktivitas | 72 |
| 5.2.1 | Produktivitas Kerja..... | 72 |

| | | |
|---|---|-----------|
| 5.2.2 | Produktivitas Bahan Bakar | 73 |
| 5.2.3 | Produktivitas Waktu..... | 74 |
| 5.2.4 | Produktivitas Biaya..... | 75 |
| 5.3 | Faktor yang Mempengaruhi Produktivitas | 75 |
| 5.3.1 | Kondisi Kapal | 75 |
| 5.3.2 | Kondisi Cuaca..... | 76 |
| 5.3.3 | Efisiensi Operasional | 76 |
| 5.3.4 | Infrastruktur Pelabuhan..... | 76 |
| 5.3.5 | Kebijakan dan Regulasi | 76 |
| 5.4 | Model-Model Produktivitas | 76 |
| 5.4.1 | Model Ekonomi Produksi | 77 |
| 5.4.2 | Model Manajemen Operasional..... | 77 |
| 5.4.3 | Model <i>Input-Output</i> | 77 |
| 5.4.4 | Model Total <i>Productivity</i> | 77 |
| 5.5 | Pengukuran Produktivitas Industri Pelayaran..... | 77 |
| 5.5.1 | Produktivitas Parsial..... | 78 |
| 5.5.2 | Produktivitas Total | 78 |
| 5.5.3 | Analisis Rasio..... | 79 |
| 5.5.4 | <i>Benchmarking</i> | 79 |
| 5.6 | Strategi Peningkatan Produktivitas Industri Pelayaran... 79 | |
| 5.6.1 | Pengukuran Produktivitas..... | 80 |
| 5.6.2 | Analisis Faktor Produktivitas..... | 80 |
| 5.6.3 | Peningkatan Teknologi Kapal | 80 |
| 5.6.4 | Implementasi dan <i>Monitoring</i> | 80 |
| BAB 6 | | 81 |
| TANTANGAN DAN UPAYA MENINGKATKAN | | |
| PRODUKTIVITAS KAPAL SEMEN CURAH | | 81 |
| 6.1 | Tantangan Operasional Kapal Semen Curah..... | 81 |
| 6.2 | Upaya Peningkatan Produktivitas Kapal Semen Curah .. | 83 |

| | |
|--|-----------|
| 6.3 Implementasi Teknologi di Kapal Semen Curah..... | 86 |
| PENUTUP..... | 89 |
| DAFTAR PUSTAKA | |
| GLOSARIUM | |
| INDEKS | |

DAFTAR GAMBAR

| | |
|---|----|
| Gambar 1 Isi Teori Keagenan..... | 6 |
| Gambar 2 Kapal Dagang Bangsa Fenisia | 24 |
| Gambar 3 Jaringan Perdagangan Bangsa Fenisia | 25 |
| Gambar 4 Ekspansi Bangsa Fenisia Sekitar Abad ke-11 SM Hingga Abad ke-9 SM..... | 25 |
| Gambar 5 Kapal Trireme Bangsa Yunani Kuno | 26 |
| Gambar 6 Jalur Perdagangan Bangsa Yunani Kuno..... | 27 |
| Gambar 7 Peta Jalur Perdagangan Bangsa Romawi Kuno dan Parthia 1 | 29 |
| Gambar 8 Peta Jalur Perdagangan Abad Pertengahan | 31 |
| Gambar 9 Pelabuhan Vensia Abad Pertengahan | 31 |
| Gambar 10 Logo East India Company (EIC) | 33 |
| Gambar 11 Logo VOC..... | 34 |
| Gambar 12 Logo Compagnie Française des Indes Orientales (Sumber; Jan-Baptiste Colbert..... | 36 |
| Gambar 13 Rute Pelayaran <i>Compagnie Francaise des Indes Orientales</i> | 38 |
| Gambar 14 Logo <i>Portuguese India Armadas</i> | 39 |
| Gambar 15 Logo Spanish Manilla Galleon | 41 |
| Gambar 16 Rute Pelayaran Spanish Manilla Galleon (Jalur Kuning) | 43 |
| Gambar 17 Kapal SS <i>Great Western</i> | 44 |
| Gambar 18 Logo <i>Cunard Line</i> | 45 |
| Gambar 19 Logo <i>White Star Line</i> | 45 |
| Gambar 20 Logo <i>Maersk Line</i> | 46 |
| Gambar 21 Logo <i>Mediterranian Shipping Company</i> | 47 |

Gambar 22 Logo CMA CGM.....47
Gambar 23 Contoh Pelayanan Agen Perusahaan Pelayaran Dalam Penanganan Kedatangan Kapal (*Clearance In*) 60
Gambar 24 Contoh Pelayanan Agen Perusahaan Dalam Penanganan Keberangkatan Kapal (*Clearance Out*) 62
Gambar 25 *Conveyor Belt*67
Gambar 26 *Pneumatic Conveyor* (Sumber; *Industrial Quick Search Manufacturer Directory*)..... 67
Gambar 27 *Shiploader (Telescopic Loader Chute)* 68
Gambar 28 *Grab Crane* 68

DAFTAR TABEL

| | |
|---|----|
| Tabel 1 Aspek Yang Terdapat Pada Tugas dan Tanggungjawab Perusahaan Pelayaran..... | 57 |
| Tabel 2 Jumlah Kapasitas Semen Curah Yang Mampu di Angkut Berdasarkan Kapasitas Maksimum Kapal..... | 73 |
| Tabel 3 Hasil Realisasi Konsumsi Bahan Bakar Kapal Berdasarkan Target Batas Ambang Maksimal | 74 |
| Tabel 4 Contoh Data Waktu Bongkar Muat Kapal Semen Curah Dalam Menyelesaikan Pemuatan/Pembongkaran..... | 75 |
| Tabel 5 Contoh Data Target Distribusi dan Total Realisasi Pendistribusian Oleh Kapal Semen Curah | 78 |

PENDAHULUAN

Sektor pelayaran adalah salah satu pilar utama dalam perdagangan global, berfungsi untuk menghubungkan pasar dan memfasilitasi perpindahan barang dengan cepat dan efisien. Dalam situasi ini, jasa keagenan kapal sangat penting karena memainkan peran penting dalam menjamin operasional kapal yang lancar dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Buku " Produktivitas Kapal Semen Curah" bertujuan untuk meningkatkan pemahaman tentang peran strategis agen kapal dalam industri pelayaran, dengan penekanan khusus pada kapal semen curah.

Tujuan Buku

Tujuan dari buku ini adalah untuk memberi pembaca pemahaman yang mendalam tentang sejarah, teori, dan praktik jasa keagenan serta peran penting yang dimainkan oleh agen kapal dalam meningkatkan efisiensi dan produktivitas operasional kapal semen curah.

Struktur Buku

Bab 1 Jasa Pengelolaan

Basis jasa keagenan dalam rantai pasok global dibahas dalam bab pertama. Dimulai dengan pembicaraan tentang pelayanan keagenan, termasuk sejarah dan teori keagenan, yang memberikan landasan teoretis untuk memahami peran agen kapal. Selanjutnya, dibicarakan tentang jenis jasa keagenan dan ciri-cirinya, serta berbagai jenis jasa yang tersedia dalam industri pelayaran. Diskusi diakhiri dengan definisi dan ruang lingkup keagenan dalam konteks pelayaran.

Bab 2 Perusahaan Pelayaran

Bagian kedua membahas perusahaan pelayaran, termasuk sejarahnya dan definisinya. Selain itu, ruang lingkup, tugas,

dan tanggung jawab perusahaan pelayaran dibahas secara menyeluruh. Sangat penting untuk memahami perusahaan pelayaran ini untuk memahami cara agen kapal berinteraksi dan bekerja sama dengan perusahaan pelayaran untuk mendukung operasional kapal.

Bab 3 Peran Keagenan Perusahaan Pelayaran Kapal Semen Curah

Fokus utama bab ini adalah fungsi khusus agen kapal dalam operasi kapal semen curah. Pengendalian kedatangan dan keberangkatan kapal, optimalisasi proses bongkar muat, pengelolaan risiko dan kepatuhan, dan penyediaan informasi yang akurat dan tepat waktu adalah beberapa topik yang dibahas. Studi kasus menunjukkan cara agen kapal dapat meningkatkan efisiensi dan produktivitas kapal semen curah.

Bab 4 Fasilitas Penunjang Bongkar Muat Kapal Semen Curah

Dalam bab keempat, berbagai fasilitas pendukung yang digunakan selama proses bongkar muat kapal semen curah dibahas. Alat-alat seperti belt conveyor, pneumatic conveyor, shiploader, dan ship unloader dibahas. Sangat penting untuk memahami fasilitas ini agar dapat meningkatkan produktivitas dan mengoptimalkan proses bongkar muat.

Bab 5 Produktivitas Kapal Semen Curah

Bab kelima membahas ide-ide tentang produktivitas pada kapal semen curah. Ini mencakup teori tentang produktivitas, jenis-jenisnya, faktor-faktor yang mempengaruhi produktivitas, model-model, dan pengukuran produktivitas di industri pelayaran. Strategi untuk meningkatkan produktivitas juga dibahas untuk memberikan panduan praktis bagi agen kapal dan perusahaan pelayaran. Bab 6: Solusi untuk Meningkatkan Produksi Kapal Semen Curah

Bab 6 Tantangan dan Upaya Meningkatkan Produktivitas Kapal Semen Curah

Bab terakhir membahas berbagai masalah operasional yang dihadapi kapal semen curah dan cara-cara yang dapat dilakukan untuk meningkatkan efisiensi. Ini mencakup masalah seperti kendala operasional, regulasi, dan logistik, serta solusi dan strategi yang dapat diterapkan untuk mengatasi masalah ini dan meningkatkan efisiensi operasional.

Penutup

Buku ini diharapkan dapat bermanfaat bagi akademisi, praktisi, dan siapa saja yang ingin memahami lebih lanjut tentang jasa keagenan dalam industri pelayaran, khususnya dalam hal kapal semen curah. Diharapkan pembaca dapat menerapkan pengetahuan ini untuk meningkatkan efisiensi dan produktivitas operasional industri pelayaran.

BAB 1

JASA KEAGENAN

1.1 Pelayanan Keagenan Dalam Rantai Pasokan Global

Sektor pelayaran memegang posisi penting dalam rantai pasokan global. Perkembangan terbaru dalam industri ini telah mengamati perubahan penting, yang ditandai dengan meningkatnya adopsi transportasi peti kemas dan perluasan dimensi kapal peti kemas yang sedang berlangsung. (Bai & Fan, 2023). Kompleksitas manajemen rantai pasokan juga semakin meningkat, menimbulkan tantangan signifikan bagi bisnis untuk memenuhi tuntutan operasi rantai pasokan (Rustina, et al., 2024). Perkembangan terkini telah berdampak signifikan pada operasi dan kinerja kapal sebagai moda transportasi laut, yang memainkan peran penting dalam sektor maritim. Salah satu faktor kunci yang memengaruhi efisiensi operasional adalah kualitas layanan keagenan dan kecukupan fasilitas yang akses. Layanan keagenan sangat penting untuk mengoordinasikan berbagai tugas yang terlibat dalam penanganan, pengangkutan, dan pembongkaran kargo curah. Layanan keagenan yang praktis dan dapat diandalkan dapat merampingkan proses-proses ini, mengurangi penundaan dan meningkatkan produktivitas. Selain itu, keberadaan fasilitas pelabuhan yang modern dan lengkap, seperti peralatan penanganan kargo, area penyimpanan, dan koneksi antar moda, dapat sangat mempengaruhi produktivitas kapal.

Salah satu faktor kunci yang mempengaruhi produktivitas kapal adalah kualitas layanan keagenan dan kelengkapan fasilitas pelabuhan (Sanchez, Perrotti, & Fort, 2021) (Bai & Fan, 2023). Layanan keagenan yang efisien dapat merampingkan

proses operasi kapal, mengurangi waktu dan biaya yang terkait dengan aktivitas pelabuhan (Onwuegbuchunam, Okeke, Aponjolusun, Igboanus, & Nwosu, 2021). Selain itu, ketersediaan fasilitas pelabuhan yang komprehensif, seperti peralatan penanganan kargo dan ruang penyimpanan, dapat secara signifikan berdampak pada efisiensi dan hasil produksi kapal. Lebih jauh mengenai hal ini (Rustina, Wening, & Suwaldi, 2023), menegaskan bahwa, penataan moda transportasi melibatkan analisis komprehensif kebutuhan dan permintaan, integrasi berbagai moda transportasi, peningkatan aksesibilitas, dan pengembangan rencana infrastruktur yang terorganisir dengan baik.

Maersk, perusahaan pelayaran terkemuka, telah menunjukkan pentingnya layanan berkualitas tinggi dan inovatif, dengan menguasai lebih dari separuh pasar pelayaran. Sebuah studi tentang pemanfaatan fasilitas penanganan kargo di pelabuhan Nigeria menemukan bahwa perubahan dalam operasi penanganan kargo, seperti pergeseran dari penyimpanan terbuka ke kontainerisasi dan unitisasi, telah mengharuskan adopsi metode dan prosedur penanganan kargo yang canggih untuk meningkatkan efisiensi. Dalam konteks kapal curah, pengaruh layanan keagenan dan ketersediaan fasilitas dapat sangat mempengaruhi produktivitas secara keseluruhan. Layanan keagenan, seperti koordinasi sandar, bea cukai, dan penyediaan pasokan, sangat penting untuk memastikan kelancaran dan ketepatan waktu operasi kapal. Layanan keagenan yang efektif memungkinkan pengoperasian kapal curah yang lancar dan efisien (Nicolae, Bucur, & Cotorcea, 2018).

Kelengkapan dan kualitas fasilitas pelabuhan, termasuk peralatan penanganan kargo, area penyimpanan, dan

infrastruktur pendukung, dapat secara signifikan mempengaruhi efisiensi bongkar muat kapal curah. Pelabuhan yang menawarkan fasilitas yang terpelihara dengan baik dan komprehensif lebih siap untuk menangani persyaratan khusus operasi kargo curah, yang mengarah pada peningkatan produktivitas kapal (Munim & Schramm, 2018) (R, 2018). Dampak layanan keagenan dan kelengkapan fasilitas terhadap produktivitas kapal curah sangat penting bagi operator pelabuhan dan pemangku kepentingan maritim (Nicolae, Bucur, & Cotorcea, 2018). Pelabuhan yang unggul di bidang ini dapat menarik lalu lintas kargo curah yang lebih signifikan karena operator kapal berusaha memaksimalkan efisiensi dan meminimalkan penundaan operasional. Teori keagenan juga digunakan dalam mengelola organisasi publik nirlaba, di mana prinsip penatalayanan mengutamakan pentingnya kepentingan orang lain daripada kepentingan pribadi jangka pendek seseorang. (Yusran & Jumardi, 2022)

1.2 Sejarah Keagenan

Keagenan telah ada sejak zaman kuno di berbagai kerajaan maritim seperti Romawi Kuno dan Byzantium, di mana agen atau perwakilan diperlukan untuk memenuhi berbagai kebutuhan kapal dagang. Sejarah keagenan terus berkembang seiring dengan kemajuan perdagangan maritim global, di mana kebutuhan akan layanan keagenan semakin penting untuk membantu komunikasi, logistik, dan administrasi kapal di berbagai pelabuhan. (Stopford, 2009)

Pada era kapitalisme awal di Eropa, konsep keagenan modern seperti yang sekarang mulai muncul, terutama terkait dengan perdagangan internasional dan pengelolaan armada kapal-kapal. Pada abad ke-19, seiring dengan peningkatan kompleksitas operasi perkapalan dan pertumbuhan

perdagangan global, keagenan menjadi lebih terstruktur dan formal, dengan agen-agen yang bertanggung jawab tidak hanya untuk aspek logistik tetapi juga untuk representasi hukum dan administratif di perdagangan global. (Clarkson, 2018)

Keagenan tidak hanya berfungsi sebagai perantara antara pelabuhan dan perusahaan pelayaran, tetapi juga memainkan peran penting dalam perizinan, mematuhi regulasi internasional, dan mengelola risiko. Agen keagenan kontemporer tidak hanya membantu bongkar muat dan perawatan kapal, tetapi juga berperan sebagai partner strategis untuk mengurangi waktu tunggu kapal di pelabuhan, memastikan kepatuhan terhadap standar lingkungan, dan memastikan keamanan operasional kapal.

Dalam perusahaan pelayaran kontemporer, pelayanan keagenan bergantung pada sejarah keagenan. Pengalaman masa lalu membentuk struktur organisasi dan praktik terbaik dalam industri ini. Misalnya, keagenan mungkin tetap konservatif dalam menjaga keamanan dan kepatuhan di daerah tertentu, sementara mereka berkembang untuk memenuhi tuntutan teknologi dan regulasi yang semakin ketat.

Studi kasus dari pelabuhan utama di Amerika Serikat dan Eropa untuk menunjukkan bagaimana konsep keagenan diterapkan dalam industri pelayaran modern. Dalam penelitian ini, keagenan tidak hanya berfungsi sebagai perantara administratif, tetapi juga berfungsi sebagai pencipta teknologi dan pelayanan logistik yang mendukung keberlanjutan dan efisiensi operasional kapal-kapal besar. (Clarkson, 2018)

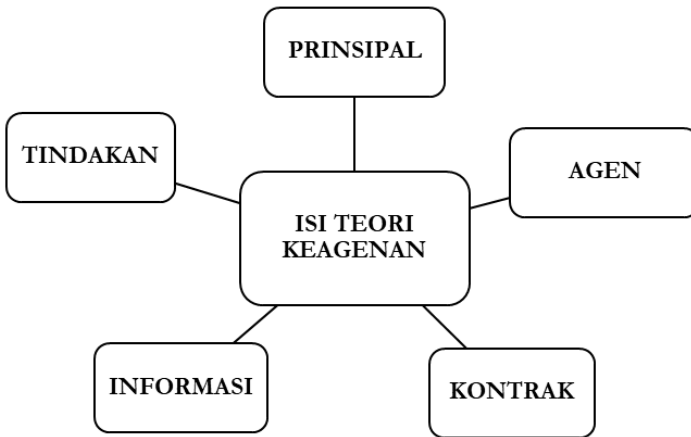
1.3 Teori Keagenan

Teori keagenan (*agency theory*) adalah sebuah kerangka kerja dalam ilmu ekonomi yang menjelaskan hubungan antara *principal* (pemilik) dan agen (pengelola) dalam suatu kontrak atau perjanjian. Teori ini berfokus pada masalah keagenan (*agency problem*) yang muncul ketika terdapat perbedaan kepentingan antara *principal* dan agen. Teori keagenan pertama kali dikembangkan pada tahun 1970-an oleh Michael C. Jensen dan William H. Meckling, dengan menerbitkan sebuah makalah penting berjudul "*Theory of the Firm: Managerial Behavior, Agency Costs, and Ownership Structure*" pada tahun 1976. Dalam makalah tersebut, Jensen dan Meckling menganalisis masalah yang muncul ketika pemilik perusahaan (*principal*) mempekerjakan manajer (agen) untuk mengelola perusahaan.

Teori keagenan menyatakan bahwa adanya perbedaan kepentingan antara *principal* dan agen dapat memicu konflik keagenan (*agency conflict*). Hal ini dapat terjadi karena agen mungkin akan bertindak untuk memaksimalkan kepentingan pribadinya, bukannya kepentingan *principal*. Contohnya, manajer sebagai agen mungkin akan berusaha menghasilkan laba jangka pendek untuk mendapatkan kompensasi yang tinggi, bukan memaksimalkan nilai perusahaan dalam jangka panjang untuk kepentingan pemegang saham sebagai *principal* (Khuong et al., 2023).

1.3.1 Isi Teori Keagenan

Teori keagenan menjelaskan bahwa dalam suatu hubungan *principal*-agen, terdapat beberapa elemen penting.



Gambar I. 1 Isi Teori Keagenan

Diagram ini merangkum aspek-aspek mendasar dari layanan keagenan kapal, khususnya dengan menjelaskan interaksi dinamis antara agen kapal dan berbagai pemangku kepentingan. Hal ini secara efektif menggarisbawahi peran penting agen pengiriman sebagai perantara pusat dalam proses agen kapal.

1. *Principal*

Pihak yang memiliki sumber daya dan memberikan mandat kepada agen untuk bertindak atas namanya. Hubungan *principal-agents* dalam konteks jasa keagenan kapal memiliki relevansi yang penting. Dalam industri pelayaran, prinsipal bisa menjadi pemilik kapal yang mempekerjakan agen kapal untuk mengurus berbagai aktivitas terkait penanganan dan manajemen kapal. Asimetri informasi antara prinsipal (pemilik kapal) dan agen kapal dapat mempengaruhi efisiensi dan efektivitas layanan yang diberikan oleh agen kapal.

2. Agen

Pihak yang ditunjuk oleh *principal* untuk menjalankan tugas dan tanggung jawab tertentu. Agen pengiriman berfungsi sebagai perwakilan dari prinsipal di pelabuhan, mengawasi formalitas pelabuhan penting seperti bea cukai, imigrasi, dan pendaftaran kapal. Diagram menggambarkan interaksi ini dengan menjelaskan interkoneksi antara agen kapal, otoritas pelabuhan, bea cukai, dan imigrasi. Agen kapal memberikan layanan yang sangat diperlukan kepada kru, meliputi pengaturan persediaan, perawatan medis, dan logistik cuti pantai. Diagram menetapkan hubungan antara agen kapal dan kru, menandakan peran penting agen kapal dalam mempromosikan kesejahteraan kru. Agen kapal juga dapat terlibat dalam kegiatan broker yang berkaitan dengan penjualan atau akuisisi kapal.

3. Kontrak

Perjanjian yang mengatur hubungan antara *principal* dan agen, termasuk hak, kewajiban, dan tanggung jawab masing-masing pihak. Agen pengiriman mengelola klaim asuransi dan masalah hukum atas nama prinsipal. Meskipun tidak secara eksplisit digambarkan dalam diagram, aspek ini dapat ditafsirkan sebagai hubungan tidak langsung antara agen pengiriman dan penyedia asuransi.

4. Informasi

Pengetahuan dan data yang dimiliki oleh *principal* dan agen tentang berbagai hal yang terkait dengan hubungan keduanya. Dengan memahami hubungan *principal-agents* dan cara mengelola asimetri informasi, jasa keagenan kapal dapat berjalan lebih lancar dan sesuai dengan kepentingan *principal*.

5. Tindakan

Keputusan dan langkah-langkah yang diambil oleh agen dalam menjalankan tugasnya.

1.3.2 Masalah Keagenan

Masalah keagenan muncul ketika terdapat asimetri informasi antara *principal* dan agen. Artinya, agen memiliki informasi yang lebih banyak atau lebih baik daripada *principal* tentang berbagai hal yang terkait dengan hubungan mereka. Hal ini dapat menyebabkan beberapa potensi masalah, seperti:

1. Agen bertindak mementingkan diri sendiri

Agen mungkin saja lebih memprioritaskan kepentingan pihaknya daripada kepentingan *principal*. Hal ini dapat menyebabkan beberapa potensi masalah lainnya, seperti kemungkinan terjadinya konflik kepentingan antara agen dan *principal*.

2. Agen tidak efisien

Agen mungkin tidak menjalankan tugasnya secara efisien karena ada kendala atau tidak profesionalisme.

3. Agen melakukan tindakan yang merugikan *principal*

Agen mungkin melakukan tindakan yang merugikan *principal*, seperti korupsi atau penipuan.

1.3.3 Upaya Mengatasi Masalah Keagenan

Untuk mengatasi masalah keagenan, *principal* dan agen dapat melakukan beberapa upaya, seperti:

1. Membuat kontrak yang jelas dan terperinci

Kontrak harus memuat hak, kewajiban, dan tanggung jawab masing-masing pihak secara jelas dan terperinci.

2. Meningkatkan transparansi

Principal dan agen harus saling terbuka dan transparan dalam memberikan informasi.

3. Memberikan sistem pengawasan yang efektif

Principal harus memiliki sistem pengawasan yang efektif untuk memastikan bahwa agen menjalankan tugasnya dengan baik.

4. Memberikan insentif yang tepat

Principal harus memberikan insentif yang tepat kepada agen untuk mendorong mereka bertindak sesuai dengan kepentingan *principal*.

Teori keagenan merupakan kerangka kerja yang penting untuk memahami hubungan antara *principal* dan agen. Dengan memahami teori ini, *principal* dan agen dapat mengambil langkah-langkah untuk mengatasi masalah keagenan dan membangun hubungan yang lebih efektif dan saling menguntungkan. Salah satu cara untuk mengatasi masalah keagenan adalah dengan menyusun kontrak yang jelas dan transparan, yang mengatur hak, kewajiban, dan tanggung jawab masing.

Disamping itu, untuk mengatasi potensi konflik keagenan ini, diperlukan mekanisme pengawasan dan insentif yang tepat agar agen termotivasi untuk bertindak sesuai dengan kepentingan *principal*. Hal ini dapat dicapai melalui berbagai cara, seperti pemberian kompensasi yang terkait dengan kinerja, pembentukan dewan komisaris independen, atau penerapan sistem pengendalian internal.

1.4 Jasa dan Ciri-Ciri Jasa

Konsep jasa adalah topik yang luas dan beragam yang mencakup berbagai aktivitas dan industri. Jasa dapat membantu atau melakukan pekerjaan untuk seseorang untuk

memperkaya kehidupan dan memenuhi kebutuhan. Jasa adalah kegiatan ekonomi yang menghasilkan produk tidak berwujud (*intangible*) dalam bentuk manfaat atau nilai tambah bagi konsumen. Jasa tidak dapat dimiliki, disimpan, atau dipindahkan seperti barang fisik (Bettiga & Cicullo, 2019). .Konsumen hanya merasakan manfaat atau nilai tambah dari jasa yang digunakan. Jasa adalah kegiatan ekonomi yang menghasilkan manfaat atau nilai tambah bagi konsumen, bukan produk berwujud. Jasa tidak dapat dimiliki, disimpan, atau dipindahkan seperti barang fisik. Jasa adalah kegiatan ekonomi yang menghasilkan manfaat atau nilai tambah bagi konsumen, bukan produk berwujud. Jasa tidak dapat dimiliki, disimpan, atau dipindahkan seperti barang fisik.

1.4.1 Ciri-Ciri Jasa

Ciri-ciri jasa mencakup *intangible*, tidak dapat disimpan, tidak dapat dipindahkan, konsumsi bersamaan dengan produksi, keberagaman, dan berpusat pada interaksi manusia (Pratomo, 2022).

- a. *Intangible*, artinya jasa tidak dapat dilihat, diraba, atau dicium.
- b. Tidak dapat disimpan, maksudnya jasa tidak dapat disimpan untuk digunakan di masa depan.
- c. Tidak dapat dipindahkan, artinya jasa tidak dapat dipindahkan dari satu tempat ke tempat lain.
- d. Konsumsi bersamaan dengan produksi, maksudnya jasa diproduksi dan dikonsumsi pada saat yang sama.
- e. Keberagaman, artinya jasa memiliki banyak variasi dan jenis.
- f. Manusia-sentris, artinya jasa berpusat pada interaksi manusia (Bolton, 2020)

1.4.2 Pentingnya Jasa

Dalam konteks desain dan pengembangan layanan, konsep layanan memainkan peran penting, karena membantu mendefinisikan "bagaimana" dan "apa" layanan dan bertindak sebagai mediator antara kebutuhan pelanggan dan tujuan strategis organisasi (Pedoman desain layanan, 2022). Konsep layanan sangat penting dalam membentuk desain dan penyampaian layanan, karena membantu memastikan bahwa penawaran layanan sesuai dengan harapan pelanggan dan kemampuan organisasi. Hal ini sangat penting dalam lanskap pasar yang sangat kompetitif dan dinamis saat ini, di mana kemampuan untuk memberikan layanan yang dipersonalisasi dan berkualitas tinggi secara konsisten dapat menjadi sumber utama keunggulan kompetitif bagi organisasi.

Desain layanan yang efektif melibatkan pemahaman yang mendalam tentang kebutuhan, preferensi, dan titik sakit pelanggan, yang kemudian dapat diterjemahkan ke dalam konsep layanan yang dibuat dengan baik yang memandu pengembangan dan implementasi penawaran layanan. (Goldstein et al., 2002) Proses ini sering kali melibatkan penelitian pengguna yang ekstensif, pembuatan prototipe, dan pengujian berulang untuk memastikan bahwa solusi layanan akhir memenuhi kebutuhan audiens target.

Konsep layanan dapat mencakup berbagai elemen, termasuk tugas atau aktivitas spesifik yang akan ditangani oleh layanan, segmen pelanggan yang dituju, saluran pengiriman dan titik kontak, serta proposisi nilai dan manfaat keseluruhan yang akan diberikan oleh layanan. Dengan mendefinisikan konsep layanan secara jelas, organisasi dapat memastikan bahwa penawaran layanan disesuaikan dengan kebutuhan dan harapan unik pelanggan, yang pada akhirnya

meningkatkan pengalaman pelanggan dan mendorong kepuasan dan loyalitas yang lebih besar.

Salah satu aspek kunci dari jenis layanan adalah tingkat penyesuaian dan personalisasi. Beberapa layanan sangat terstandarisasi dan diproduksi secara massal, seperti makanan cepat saji atau transaksi ritel dasar, sementara yang lain disesuaikan dengan kebutuhan dan preferensi unik pelanggan individu, seperti konsultasi yang dipesan lebih dahulu atau layanan pramutamu yang mewah. Tingkat interaksi pelanggan dan sifat penyampaian layanan juga sangat bervariasi. Terdapat spektrum mulai dari layanan yang terutama disampaikan melalui saluran digital dan platform layanan mandiri, yang mungkin memprioritaskan efisiensi dan aksesibilitas, hingga layanan yang sangat bergantung pada interaksi tatap muka dan pengalaman layanan yang dipersonalisasi, yang sering kali melayani pelanggan dengan persyaratan yang lebih kompleks atau persyaratan yang membutuhkan pendekatan yang lebih bersifat konsultatif dan langsung.

Keragaman jenis layanan mencerminkan kebutuhan konsumen dan organisasi yang luas dan terus berkembang di berbagai pasar dan industri. Para peneliti telah mengusulkan berbagai skema klasifikasi untuk membantu organisasi lebih memahami karakteristik unik dan implikasi pemasaran dari berbagai kategori layanan. Sebagai contoh, beberapa layanan mungkin berpusat pada penyediaan peningkatan nilai tambah pada produk berwujud. Sebaliknya, layanan lainnya berfokus pada penyediaan solusi yang komprehensif dan disesuaikan untuk menggantikan kebutuhan akan kepemilikan produk secara individu. Selain itu, penawaran layanan dapat dibedakan berdasarkan tingkat partisipasi klien, tingkat penyesuaian, dan saluran pengiriman utama yang digunakan,

di antara faktor-faktor lainnya. Mengadopsi kerangka kerja klasifikasi layanan strategis dapat menghasilkan wawasan yang berharga untuk memandu desain layanan, pemosisian, dan upaya pemasaran. Salah satu pendekatan tersebut adalah mengkategorikan layanan berdasarkan sifat penawaran layanan, seperti apakah layanan tersebut memberikan hasil akhir atau memungkinkan platform yang memungkinkan klien untuk mencapai hasil yang diinginkan. Skema klasifikasi lain berfokus pada tingkat penyesuaian, mulai dari layanan yang sangat terstandarisasi hingga penawaran yang sangat dipersonalisasi (Lovelock, 1983).

Tingkat keterlibatan pelanggan juga dapat menjadi lensa yang berharga untuk memahami jenis layanan. Beberapa layanan terutama berorientasi pada layanan mandiri, dengan interaksi langsung yang terbatas, sementara yang lain membutuhkan tingkat partisipasi klien yang tinggi dan dukungan yang dipersonalisasi. Saluran pengiriman yang digunakan juga dapat membedakan jenis layanan, dari yang terutama ditawarkan melalui platform digital hingga yang mengandalkan interaksi tatap muka.

Menerapkan kerangka kerja klasifikasi layanan strategis dapat memberikan panduan yang berharga untuk desain layanan, penentuan posisi, dan strategi pemasaran. Wawasan strategis yang penting dapat diperoleh dengan mengkategorikan layanan sesuai dengan faktor-faktor seperti jenis penawaran, tingkat penyesuaian, atau keterlibatan pelanggan. Layanan yang menekankan efisiensi dan kemudahan akses, seperti opsi standar dan swalayan, mungkin memerlukan strategi yang berbeda dari layanan yang membutuhkan pengalaman yang dipersonalisasi dan interaktif dengan keterlibatan pelanggan yang signifikan dalam penyampaian layanan, di mana pelanggan secara aktif

berkontribusi dalam membentuk dan menciptakan pengalaman layanan.

1.4.3 Jenis-Jenis Jasa

Jenis layanan yang tersedia sangat beragam, sama beragamnya dengan industri dan sektor yang ditawarkan. Spektrum ini mencakup layanan profesional yang memanfaatkan keahlian khusus, seperti hukum, keuangan, atau konsultasi, dan layanan yang lebih praktis dan berorientasi pada tugas yang memenuhi kebutuhan sehari-hari, seperti pemeliharaan rumah, perawatan pribadi, atau transportasi. Selain itu, penawaran layanan dapat ditemukan di sektor publik, di mana lembaga dan organisasi pemerintah berusaha keras untuk menyediakan layanan penting bagi warga negara, mulai dari perawatan kesehatan dan pendidikan hingga infrastruktur dan layanan sosial. Keragaman penawaran layanan mencerminkan kebutuhan konsumen dan organisasi yang luas dan berkembang di berbagai pasar dan industri (Zulkifli, 2018). Para peneliti telah mengusulkan berbagai skema klasifikasi untuk membantu organisasi lebih memahami karakteristik unik dan implikasi pemasaran dari berbagai kategori layanan (Iranita, 2021).

Jasa dapat dikategorikan berdasarkan tingkat penyesuaian yang mereka tawarkan (Zulkifli, 2018)

a. *Level of customization*

Layanan yang sangat disesuaikan, seperti desain arsitektur, disesuaikan untuk memenuhi kebutuhan pelanggan secara individual.

b. *Highly standardization*

Di sisi lain, layanan yang sangat terstandardisasi, seperti layanan perbankan, cenderung lebih efisien dan dapat

disediakan dalam skala besar dengan biaya yang lebih rendah

c. *Delivery channels*

Selain itu, layanan juga dapat diklasifikasikan berdasarkan saluran pengiriman yang digunakan. Layanan yang disampaikan melalui platform digital, seperti layanan streaming dan e-banking, memiliki karakteristik yang berbeda dengan layanan yang membutuhkan interaksi tatap muka, seperti layanan kesehatan dan pendidikan.

Perbedaan tingkat kustomisasi ini memiliki implikasi strategis yang signifikan bagi penyedia layanan dalam merancang dan memposisikan penawaran mereka secara efektif (Zulkifli, 2018). Secara keseluruhan, keragaman jenis layanan mencerminkan kebutuhan dan preferensi konsumen dan organisasi yang terus berkembang di berbagai pasar dan industri. Memahami kerangka kerja klasifikasi layanan strategis ini dapat memberikan wawasan yang berharga untuk memandu desain layanan, penentuan posisi, dan strategi pemasaran.

Misalnya, mengkategorikan layanan berdasarkan sifat penawaran, tingkat penyesuaian, atau tingkat keterlibatan pelanggan dapat menghasilkan implikasi strategis yang signifikan. Layanan yang mengutamakan efisiensi dan aksesibilitas, seperti layanan yang sangat terstandarisasi dan berorientasi swalayan, mungkin memerlukan pendekatan yang berbeda dibandingkan dengan layanan yang melibatkan pengalaman konsultatif dan sentuhan tinggi yang ditandai dengan personalisasi tingkat tinggi dan keterlibatan pelanggan aktif dalam proses pemberian layanan, di mana pelanggan memainkan peran sentral dalam membentuk dan menciptakan pengalaman layanan bersama.

Terdapat banyak jenis jasa yang dapat diklasifikasikan berdasarkan sektor, tujuan, dan sifatnya.

Jasa berdasarkan sektor mencakup:

- a. Transportasi,
- b. Keuangan,
- c. Profesional,
- d. Perdagangan, dan
- e. Pemerintah.

Jasa berdasarkan tujuan dapat dibagi menjadi:

- a. Jasa pribadi,
- b. Jasa bisnis,
- c. Jasa sosial.

Sementara itu, jasa berdasarkan sifatnya dapat berupa:

- a. Jasa berwujud
- b. Jasa tidak berwujud

Selain itu, jasa juga dapat diklasifikasikan berdasarkan tingkat interaksi dengan pelanggan serta derajat customisasi,

- a. Jasa *highly customized* memerlukan perancangan khusus untuk memenuhi kebutuhan spesifik pelanggan. Perbedaan dalam tingkat customisasi ini memiliki implikasi strategis yang penting bagi penyedia jasa dalam merancang dan memposisikan penawaran mereka (Iranita, 2021). Jasa yang disampaikan melalui platform digital, seperti layanan streaming dan e-banking, juga memiliki karakteristik yang berbeda dengan jasa yang membutuhkan kontak tatap muka, seperti layanan kesehatan dan pendidikan.
- b. Jasa *highly standardized* cenderung lebih efisien dan dapat disediakan secara massal dengan biaya yang lebih rendah (Rizqy et al., 2023).

Secara keseluruhan, keberagaman jenis jasa mencerminkan evolusi kebutuhan dan preferensi konsumen

serta organisasi di berbagai pasar dan industri. Memahami kerangka klasifikasi jasa yang strategis dapat memberikan wawasan berharga untuk membimbing perancangan, positioning, dan strategi pemasaran jasa. Misalnya, mengategorikan jasa berdasarkan sifat penawaran, tingkat kustomisasi, atau tingkat keterlibatan pelanggan dapat menghasilkan implikasi strategis penting (Kartikawati, 2016). Jasa yang memprioritaskan efisiensi dan aksesibilitas, seperti yang sangat terstandarisasi dan berorientasi pada layanan mandiri, mungkin memerlukan pendekatan yang berbeda dibandingkan jasa yang memerlukan pengalaman konsultatif dan bersentuhan tinggi, yang dicirikan oleh tingkat personalisasi tinggi dan keterlibatan aktif pelanggan dalam proses penyerahan jasa, di mana pelanggan memainkan peran sentral dalam membentuk dan menciptakan kembali pengalaman jasa (Rizqy, Simon, & Siregar, 2023)

1.4.4 Jenis-Jenis Jasa Keagenan Dalam Industri Pelayaran

Menurut kebutuhan kapal dan pemiliknya, jasa keagenan dapat dibagi menjadi beberapa jenis:

a. Keagenan Penuh (*Full Agency*)

Selama kapal berada di pelabuhan, agen kapal bertanggung jawab atas semua aspek operasional dan administratif kapal. Ini termasuk izin masuk dan keluar, mengatur bongkar muat, menyediakan logistik, dan menyelesaikan masalah keuangan.

b. Keagenan Bongkar Muat (*Cargo Agency*)

Untuk memastikan bahwa muatan diurus dengan aman dan efisien, agen kapal berkonsentrasi pada mengatur dan mengawasi proses bongkar muat muatan kapal.

- c. Keagenan Pelayanan Kru (*Crew Agency*)
Semua kebutuhan kru kapal ditanggung oleh agen kapal, termasuk pengaturan visa, transportasi, akomodasi, dan layanan medis.
- d. Keagenan Khusus (*Special Agency*)
Agen kapal menyediakan layanan yang dimaksudkan untuk memenuhi kebutuhan khusus pemilik kapal atau kapal, seperti rencana perawatan khusus, layanan darurat, atau pengurusan kapal di tempat yang tidak biasa.

1.5 Definisi dan Ruang Lingkup Jasa Keagenan Dalam Industri Pelayaran

1.5.1 Pengertian Jasa Keagenan Pelayaran

Dalam bisnis pelayaran, jasa keagenan adalah layanan yang diberikan oleh agen kapal untuk mewakili pemilik, operator, atau penyewa kapal dalam berbagai urusan operasional dan administratif selama berada di pelabuhan. Agen kapal bertindak sebagai perwakilan lokal yang mengelola kebutuhan kapal dan kru selama berada di pelabuhan, memastikan bahwa operasi pelayaran berjalan lancar, efektif, dan sesuai dengan peraturan yang berlaku. (Walters, 2000)

Agen kapal berfungsi sebagai penghubung antara kapal dan berbagai pihak yang terlibat dalam operasi pelabuhan, seperti otoritas pelabuhan, penyedia logistik, bea cukai, imigrasi, dan pihak lain. Koordinasi bongkar muat, penyediaan layanan kapal, pengurusan dokumen, dan penyelesaian keuangan adalah beberapa tanggung jawab agen pelayaran.

1.5.2 Ruang Lingkup Jasa Keagenan Pelayaran

Jenis jasa yang ditawarkan oleh keagenan mencakup berbagai aspek operasional dan administratif, termasuk, tetapi tidak terbatas pada:

- a. Administrasi Kedatangan dan Keberangkatan Kapal
 - 1) Bertanggung jawab atas izin untuk masuk dan keluar pelabuhan.
 - 2) Membuat dan mengirimkan dokumen yang diperlukan kepada otoritas pelabuhan, bea cukai, karantina, dan imigrasi.
 - 3) Membuat laporan kedatangan dan keberangkatan untuk operator atau pemilik kapal.
- b. Penanganan Muatan
 - 1) Mengatur proses bongkar muat muatan
 - 2) Mengatur penyimpanan sementara atau transportasi lanjutan, dan
 - 3) Memastikan bahwa muatan diurus sesuai dengan peraturan dan standar yang berlaku.
- c. Pengelolaan Logistik dan Penyediaan Layanan
 - 1) Mengatur kebutuhan logistik seperti pengisian bahan bakar, penyediaan air bersih, dan suplai makanan.
 - 2) Mengatur layanan medis dan kebutuhan kru lainnya. Mengatur perawatan dan perbaikan kapal.
- d. Komunikasi dan Koordinasi
 - 1) Berfungsi untuk menghubungkan kapal dengan berbagai pihak yang terlibat di pelabuhan.
 - 2) Mengatur komunikasi antara kapal dan kantor pusat perusahaan. Memberikan informasi penting kepada kapten kapal dan pemilik kapal dari otoritas pelabuhan.
- e. Penyelesaian Administratif dan Keuangan

- 1) Mengelola keuangan yang terkait dengan operasi kapal di pelabuhan
- 2) Menyelesaikan biaya dan tagihan yang terkait, dan
- 3) Membuat laporan keuangan untuk pemilik kapal atau operator.

1.5.3 Peran Keagenan Kapal Dalam Industri Pelayaran

Dalam industri pelayaran, peran agen kapal sangat penting karena agen memastikan operasi kapal berjalan lancar dan efisien dan menjembatani kepentingan pemilik kapal atau operator dengan otoritas pelabuhan dan penyedia layanan lokal, mengurangi risiko penundaan dan masalah operasional.

a. Pemilik Kapal (*Shipowner*)

Pemilik kapal adalah individu atau entitas yang memiliki kapal dan memiliki kemampuan untuk mengoperasikannya atau menyewakannya. Agen kapal bertindak sebagai perwakilan pemilik kapal dalam berbagai urusan administratif dan operasional di pelabuhan.

b. Operator Kapal (*Shipoperator*)

Operator kapal bertanggung jawab atas pengoperasian kapal atas nama pemilik kapal, baik secara pribadi maupun atas dasar perjanjian sewa. Agen kapal membantu operator kapal menjalankan operasi kapal di pelabuhan.

c. Penyewa Kapal (*Charterer*)

Penyewa kapal adalah orang yang menyewa kapal dari pemilik untuk waktu atau perjalanan tertentu. Agen kapal bertindak atas nama penyewa kapal untuk memastikan kapal beroperasi sesuai dengan perjanjian sewa.

d. Otoritas Pelabuhan (*Port Authority*)

- Organisasi yang bertanggung jawab atas pengaturan dan pengawasan operasi di pelabuhan disebut otoritas pelabuhan. Agen kapal berinteraksi dengan otoritas pelabuhan dan kapal untuk memastikan kepatuhan terhadap semua regulasi.
- e. Penyedia Jasa Lokal (Local Service Providers)
Perusahaan lokal yang menawarkan layanan seperti bongkar muat, pengisian bahan bakar, dan perawatan kapal bekerja sama dengan agen kapal untuk memastikan bahwa layanan ini tersedia untuk memenuhi kebutuhan kapal dan kru selama berada di pelabuhan.

BAB 2

PERUSAHAAN PELAYARAN

2.1 Sejarah Perusahaan Pelayaran

Sejak zaman kuno, perusahaan pelayaran telah memainkan peran penting dalam pertumbuhan perdagangan dan pertukaran budaya di seluruh dunia. Bab ini akan membahas terkait dengan perkembangan perusahaan pelayaran dari awal hingga masa kini, dengan penekanan pada perkembangan teknologi, perubahan ekonomi, serta perubahan kebijakan yang berpengaruh terhadap sektor industri pelayaran. Pembahasan pada BAB ini dimulai dari kapal-kapal layar sederhana yang banyak digunakan oleh bangsa Fenisia hingga armada modern yang digunakan untuk mengangkut kontainer ke seluruh bagian dunia. Hal tersebut adalah sedikit gambaran terhadap upaya manusia dalam menguasai lautan dan memainkan peran dalam menghubungkan perekonomian dengan perdagangan melalui jalur laut.

2.1.1 Perusahaan Pelayaran di Zaman Kuno

a. Bangsa Fenisia

Sekitar 1200 sebelum Masehi, bangsa Fenisia dikenal sebagai pelaut ulung di wilayah Laut Tengah yang merupakan salah satu bagian penting dari sejarah pelayaran. Bangsa Fenisia membangun jaringan perdagangan yang luas di sekitaran wilayah Mediterania, seperti Kartago. Bangsa Fenisia merupakan salah satu bangsa yang ahli dalam pembuatan kapal dan navigasi, sehingga bangsa Fenisia menggunakan kapal layar untuk mengangkut barang seperti kayu cedar, kaca, dan pewarna ungu yakni kain yang diwarnai menggunakan cairan dari kerang "*Murex Truncullus, Purpura*

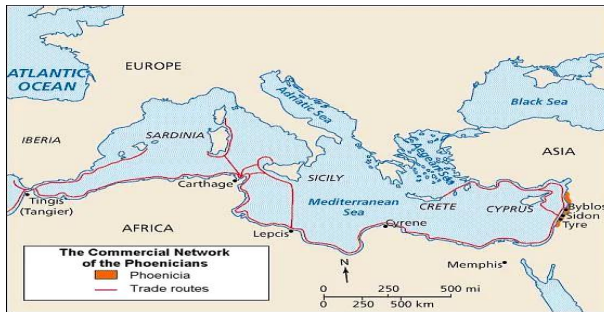
Lapillus, Helix Ianthina" sehingga membawa ketenaran bangsa Fenisia di zaman dunia kuno. (Cartwright, 2016)



Gambar II. 2 Kapal Dagang Bangsa Fenisia (Sumber; (Cartwright, 2016)

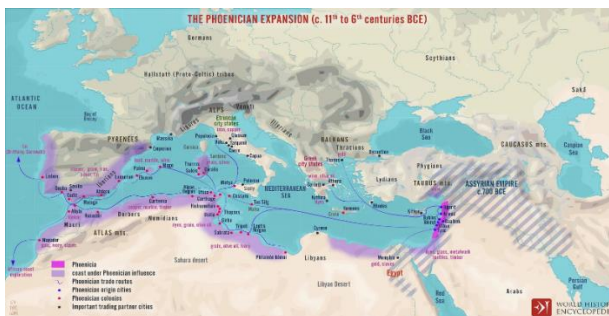
Kapal-kapal yang dibuat oleh bangsa Fenisia dirancang untuk melakukan pelayaran jarak jauh dan tahan terhadap kondisi laut yang berubah-ubah. Dalam hal navigasi, bangsa Fenisia mengandalkan pengetahuan mereka tentang bintang dan garis pantai, serta keterampilan dalam membaca arus angin.

Rute perdagangan bangsa Fenisia adalah ke pulau-pulau Yunani, lintas Eropa Selatan, menyusur pantai Atlantik Afrika, hingga ke Inggris Kuno, bahkan Kepulauan Canary, dan membawa dagangan kembali dengan arah berlawanan. Selain itu, wilayah Arabia dan India dicapai melalui jalur Laut Merah dan meluas ke wilayah Asia Barat oleh karavan Fenisia dengan memanfaatkan zona perdagangan yang mapan di Mesopotamia. (Glete, 2001)



Gambar 3 Jaringan Perdagangan Bangsa Fenisia
(Sumber; (Cartwright, 2016)

Bangsa Fenisia tidak hanya mengimpor apa yang mereka butuhkan dan mengekspor apa yang mereka tanam dan buat sendiri, tetapi mereka juga dapat berfungsi sebagai pedagang perantara yang mengangkut barang-barang seperti papyrus, tekstil, logam, dan rempah-rempah di antara banyak bangsa yang berhubungan dengan mereka. Mereka dapat memperoleh keuntungan besar dengan menjual barang murah seperti minyak atau tembikar untuk barang lain seperti perak atau timah yang tidak dinilai oleh produsennya sendiri tetapi dapat diperoleh harga yang sangat tinggi di tempat lain.



Gambar 4 Ekspansi Bangsa Fenisia Sekitar Abad ke-11 SM Hingga Abad ke-9 SM (Sumber; World History Encyclopedia)

b. Peradaban Bangsa Yunani Kuno

Bangsa Yunani dikenal sebagai pemimpin dalam perdagangan dan pelayaran. Mereka memiliki armada kapal yang kuat dan jaringan perdagangan yang luas karena lokasi strategis mereka di sekitar Laut Aegea. Menurut (Casson, 1995), bangsa Yunani mulai menggunakan kapal dagang sejak abad ke-8 SM. Pada saat itu, mereka terutama berfokus pada perdagangan tekstil, keramik, minyak zaitun, anggur, dan barang-barang lainnya.

Teknologi pelayaran oleh bangsa Yunani sangat maju dalam hal teknologi dan inovasi. Bangsa Yunani membuat kapal dagang yang lebih besar dan kokoh yang dapat mengangkut banyak barang, seperti trireme, kapal perang dengan tiga baris dayung dan kemampuan manuver yang tinggi. Menurut (Morrison & Coates, 1986), kemajuan navigasi bintang dan penggunaan kompas sederhana membantu pelaut Yunani melakukan perjalanan yang lebih aman dan efisien.



Gambar 5 Kapal Trireme Bangsa Yunani Kuno (Sumber; (Morrison & Coates, 1986)

Dengan lokasinya yang strategis di antara Eropa, Asia, dan Afrika melalui Laut Aegea, Laut Ionia, dan Laut Mediterania, Yunani memiliki keunggulan alami dalam

pengembangan keterampilan maritimnya. Ada banyak pulau di seluruh Laut Aegea dan pantai yang panjang membantu mengembangkan pelabuhan alami.

Kolonisasi dan ekspansi kolonial merupakan dua komponen penting dalam pengembangan jaringan perdagangan Yunani. Menurut (Finley, 1973) mulai sejak abad ke-8 SM, orang Yunani mulai membangun koloni di Mediterania dan Laut Hitam. Koloni-koloni seperti Massalia (sekarang Marseille), Neapolis (sekarang Naples), dan Byzantium (sekarang Istanbul) berfungsi sebagai pusat perdagangan dan jembatan budaya yang membawa orang Yunani ke wilayah baru.



Gambar 6 Jalur Perdagangan Bangsa Yunani Kuno Berdasarkan Jalur Sutra (Merah) dan Jalur Rempah (Biru) (Sumber; Wikipedia)

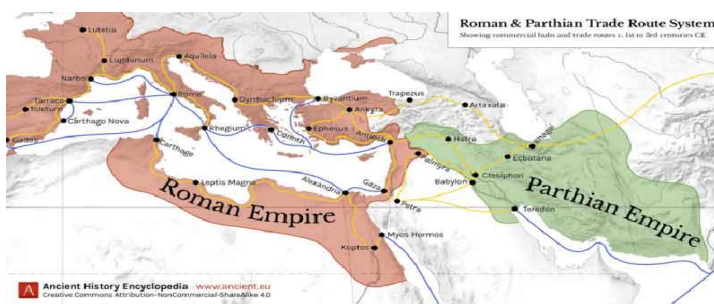
Koloni-koloni Yunani menciptakan jaringan perdagangan yang terintegrasi di seluruh Mediterania, yang memungkinkan barang dan gagasan bergerak dengan lebih efisien.

Piraeus (juga dikenal sebagai pelabuhan Athena) adalah salah satu pusat perdagangan utama Yunani. Dengan fasilitas pelabuhannya yang canggih dan lokasinya yang strategis,

Piraeus sangat penting untuk menghubungkan Yunani dengan daerah lain. Piraeus adalah pusat perdagangan dan interaksi sosial dan budaya, tempat pedagang dari berbagai negara bertemu dan berdagang (Osborne, 1996). Barang Dagangan Utama Bangsa Yunani terdiri dari sejumlah barang, mulai dari barang dasar hingga barang mewah. Yunani diekspor banyak komoditas, termasuk anggur, minyak zaitun, dan gandum. Sebaliknya, mereka mengimpor logam, kayu, rempah-rempah, perhiasan, dan kain dari Mesir dan Asia. (Finley, 1973)

c. Peradaban Romawi Kuno

Jaringan perdagangan maritim yang luas dari Romawi Kuno mencakup Eropa, Afrika Utara, dan Timur Tengah. Bangsa Romawi menciptakan sistem perdagangan yang kuat dan bertahan lama melalui inovasi organisasi dan teknologi yang cermat, yang memengaruhi ekonomi dunia selama berabad-abad. Ekonomi Romawi menjadi lebih baik karena jaringan perdagangan ini, yang berdampak pada perdagangan global. Jaringan perdagangan Romawi menciptakan integrasi ekonomi yang luas, yang menghubungkan berbagai wilayah ke sistem perdagangan global, yang memungkinkan aliran barang, jasa, dan modal yang lebih lancar antar wilayah. Berbagai produk dari seluruh kekaisaran dapat dibeli di pasar-pasar Romawi, meningkatkan diversifikasi ekonomi Romawi. Integrasi memungkinkan pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan dan meningkatkan efisiensi pasar. (Temin, 2013)



Gambar 7 Peta Jalur Perdagangan Bangsa Romawi Kuno dan Parthia 1 (Sumber; Ancient History Encyclopedia www.ancient.eu)

Pelabuhan utama Romawi seperti Ostia, Alexandria, Carthage, dan Leptis Magna berfungsi sebagai pusat distribusi barang Ostia, pelabuhan utama Romawi, memainkan peran penting dalam menerima dan mengirimkan barang dari seluruh kekaisaran. Alexandria di Mesir menjadi pusat perdagangan bagi rempah-rempah, tekstil, dan perhiasan dari Timur. Carthage di Afrika Utara dan Leptis Magna di Libya adalah jalur penting antara Afrika, Eropa, dan Asia.

Barang-barang Perdagangan Utama Romawi mengimpor berbagai komoditas dari wilayah kekuasaan Romawi dan wilayah-wilayah yang berdekatan. Beberapa komoditas penting termasuk gandum dari Mesir, minyak zaitun dari Spanyol, anggur dari Gaul, rempah-rempah dan sutra dari Timur, dan logam seperti perak dan timah dari Britannia. Produk buatan seperti keramik, kaca, dan perhiasan, serta barang mewah yang sangat dihargai di pasar internasional, merupakan ekspor utama.

Standar dan peraturan yang dibuat oleh orang Romawi membantu mengatur perdagangan dan menjamin transaksi yang adil. Hukum maritim Romawi, seperti Lex Rhodia de

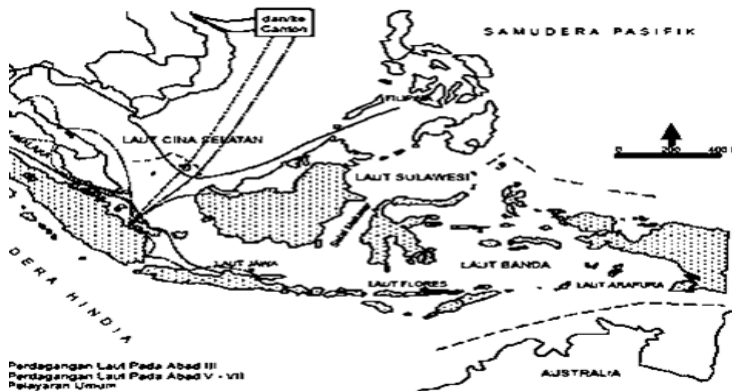
Iactu, mengatur berapa banyak kerugian yang disebabkan oleh kejadian maritim. Ini berkontribusi pada banyak hukum maritim kontemporer. Selain itu, orang Romawi membuat sistem pengukuran dan mata uang yang seragam untuk memudahkan perdagangan antar negara.

Keamanan dan stabilitas Bangsa Romawi memberi perdagangan maritim yang sukses keamanan dan stabilitas. Untuk melindungi jalur perdagangan dari perompak dan ancaman lainnya, mereka memelihara angkatan laut yang kuat. Angkatan laut Romawi menjaga jalur perdagangan aman dan terbuka, yang merupakan bagian penting dari keberhasilan jaringan perdagangan bangsa Romawi. (Starr, 1993)

d. Abad Pertengahan

Sejarah perusahaan pelayaran selama Abad Pertengahan, dari permulaan perusahaan pelayaran yang terorganisir di era penjelajahan besar, merupakan periode penting dalam perkembangan perdagangan global. Selama periode ini, terjadi perubahan besar dalam metode navigasi, cara perdagangan diatur, dan hubungan antarnegara, yang berdampak pada bagaimana perusahaan pelayaran modern distrukturkan.

Perdagangan maritim Eropa mengalami perubahan besar selama Abad Pertengahan, yang berlangsung dari abad ke-5 hingga ke-15. Kota-kota pelabuhan di pesisir Laut Utara dan Mediterania memainkan peran penting dalam menghubungkan ekonomi regional dan memfasilitasi pertukaran barang.



Gambar 8 Peta Jalur Perdagangan Abad Pertengahan
(Sumber; (Pomeranz, 2000))

Venesia dan Genoa, kota pelabuhan Italia, menjadi pusat perdagangan utama di Mediterania. Venesia mendominasi perdagangan rempah-rempah dan barang mewah dari Timur Tengah dan Asia karena armada dagang yang kuat dan posisi geografis yang strategis. Sistem perdagangan Venesia sangat terorganisir, dengan perusahaan dagang besar yang memiliki jaringan agen dan perwakilan di seluruh Eropa dan Timur Tengah.



Gambar 9 Pelabuhan Vensia Abad Pertengahan
(Sumber; European Waterways)

Frederic Lane, seorang sejarawan, menulis bahwa Venesia pada abad ke-13 membangun sistem perdagangan internasional yang kompleks, termasuk penggunaan kontrak dagang dan asuransi maritim yang canggih (Lane, 1973). Ini memungkinkan perusahaan dagang Venesia untuk mengambil lebih sedikit risiko dan menghasilkan lebih banyak uang.

Genoa adalah pusat perdagangan maritim, terutama untuk barang dari Afrika Utara dan Timur Tengah. Genoa menjadi pusat pembuatan kapal dan pengembangan metode navigasi baru. Selain itu, kota ini mendirikan koloni perdagangan di beberapa pelabuhan strategis, yang membantu memperluas jaringan perdagangannya. Konfederasi kota-kota perdagangan di sepanjang pesisir Laut Baltik dan Laut Utara berfungsi sebagai kekuatan perdagangan maritim di Eropa Utara. Lebih dari seratus kota, termasuk Hamburg, Lübeck, dan Bremen, tergabung dalam Liga Hansa untuk menjaga kepentingan dagang dan keamanan jalur pelayaran.

Menurut (Dollinger, 1970), seorang ahli sejarah maritim, Liga Hansa adalah contoh pertama dari kerja sama internasional dalam perdagangan maritim, dan struktur organisasinya memungkinkan mereka untuk menetapkan harga dan mengendalikan pasar. Liga Hansa menetapkan peraturan dagang yang ketat dan mendirikan kantor perwakilan di pelabuhan-pelabuhan penting. Selain itu, mereka memiliki armada kapal yang besar dan sistematis yang digunakan untuk mengangkut komoditas seperti kayu, gandum, ikan, dan produk manufaktur. Bentuk awal organisasi perusahaan pelayaran yang terstruktur ditunjukkan oleh kerja sama antar kota dalam Liga Hansa.

e. *East India Company (EIC) dan Dutch East India Company (VOC)*

Antara akhir Abad Pertengahan dan awal Renaisans, terjadi pergeseran besar menuju era penjelajahan besar. Perusahaan pelayaran terorganisir mulai muncul selama periode ini. Dengan munculnya dunia baru dan jalur perdagangan baru, diperlukan struktur bisnis yang lebih kompleks dan terstruktur.

Penjelajahan besar di Eropa, terutama Spanyol dan Portugal, membuka jalan ke Amerika, Afrika, dan Asia. Pemerintah mulai memberikan hak monopoli kepada perusahaan pelayaran untuk mengelola perdagangan di wilayah-wilayah baru ini.

Perkembangan ini mencapai puncaknya dengan pembentukan Dutch East India Company (VOC) pada tahun 1602 dan British East India Company (EIC) pada tahun 1600. Pemerintah mereka memberi kedua perusahaan ini monopoli perdagangan di Asia. Mereka tidak hanya bertindak sebagai perusahaan dagang tetapi juga memiliki hak untuk mendirikan koloni, memerintah wilayah, dan memiliki angkatan laut mereka sendiri.



Gambar 10 Logo East India Company (EIC)
(Sumber; Wikipedia)

Misalnya, VOC memiliki struktur organisasi yang kompleks, dengan dewan direksi yang bertanggung jawab atas operasional global. Mereka mendirikan pelabuhan perdagangan di lokasi strategis seperti Ceylon (sekarang Sri Lanka), Malaka, dan Batavia (sekarang Jakarta). VOC membantu mengembangkan konsep perusahaan modern dengan manajemen profesional, struktur organisasi yang kompleks, dan kepemilikan saham publik (Glete, 2001).



Gambar 11 Logo VOC (Sumber; fadami.indozone.id)

Inovasi dalam industri maritim dan navigasi juga mendorong munculnya perusahaan pelayaran terorganisir. Pembangunan kapal yang lebih besar dan kuat, peta laut yang lebih akurat, dan kompas magnetik memungkinkan pelayaran jarak jauh yang lebih aman dan efisien. Kapal Portugis dan Spanyol seperti caravel dan galleon dapat berlayar melawan angin dan membawa lebih banyak barang. Dengan demikian, kemampuan perusahaan pelayaran untuk menjalankan jalur perdagangan lintas samudra secara signifikan ditingkatkan. Seorang sejarawan pelayaran, John Armstrong (Armstrong, 2010) mengatakan bahwa perusahaan pelayaran dapat

meningkatkan efisiensi operasional dan memperluas jaringan perdagangan global mereka berkat kemajuan teknologi ini.

Selain itu, perusahaan pelayaran besar seperti VOC dan EIC mengalami perubahan signifikan dalam struktur keuangan dan administratif mereka. Untuk mendapatkan uang, mereka mulai menggunakan saham, yang memungkinkan mereka mendanai ekspedisi besar dan membangun kantor perdagangan di seluruh dunia. Mereka memastikan bahwa operasi di lapangan dapat dijalankan dengan efisien sementara strategi besar tetap dikelola dari pusat melalui sistem manajemen yang jelas yang membagi tugas antara pengelola di pusat (dewan direksi) dan agen di lapangan (kepala pos dagang).

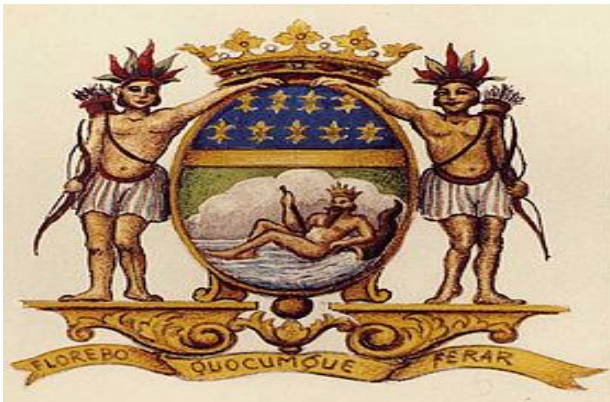
Perusahaan pelayaran seperti VOC dan EIC sering bertindak sebagai kolonialis, mengeksploitasi sumber daya lokal dan mendirikan koloni di wilayah baru. Mereka berdagang tekstil, kopi, teh, rempah-rempah, dan komoditas lainnya yang sangat berharga di pasar Eropa. Perusahaan pelayaran ini menciptakan ketimpangan ekonomi global (Pomeranz, 2000). Sumber daya koloni digunakan untuk mendorong industrialisasi di Eropa, sementara koloni seringkali menderita karena eksploitasi ekonomi dan sosial.

f. *Compagnie Francaise des Indes Orientales*

Sebagai tanggapan terhadap dominasi perdagangan laut oleh perusahaan-perusahaan Inggris dan Belanda, Jean-Baptiste Colbert, Menteri Keuangan Raja Louis XIV, mendirikan *Compagnie Française des Indes Orientales* (Perusahaan India Timur Prancis) pada tahun 1664. Perusahaan ini bekerja untuk mengirimkan rempah-rempah dan barang berharga lainnya ke Eropa dari Asia, terutama India dan kepulauan Hindia Timur. Perusahaan ini diberi hak

monopoli untuk berdagang di wilayah tersebut dengan bantuan kerajaan. (Dauril, 1976)

Colbert, yang sangat dipengaruhi oleh merkantilisme, menyadari betapa pentingnya untuk membangun kekuatan maritim Prancis agar dapat bersaing dengan negara-negara Eropa lainnya. *Compagnie Française des Indes Orientales* didirikan pada 27 Agustus 1664 dengan dukungan penuh dari Raja Louis XIV. Perusahaan ini memiliki struktur yang mirip dengan Dutch East India Company (VOC) dan British East India Company (EIC), tetapi investornya terdiri dari kerajaan dan aristokrasi Prancis. (Furber, 1976)



Gambar 12 Logo *Compagnie Française des Indes Orientales* (Sumber; Jan-Baptiste Colbert (Wikipedia))

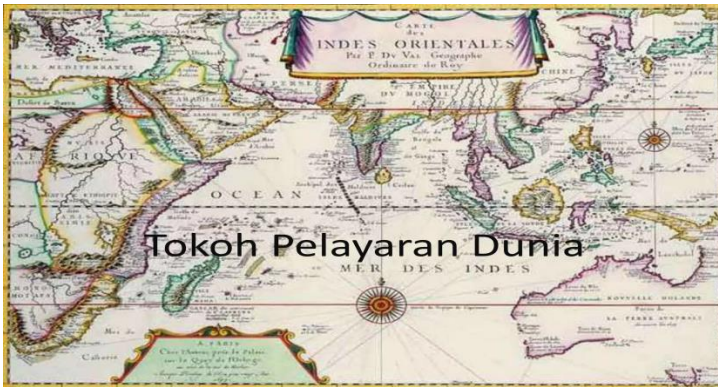
Compagnie Française des Indes Orientales mendirikan pos perdagangan di India untuk memulai ekspansinya. Mereka mendirikan pos perdagangan pertama mereka di Surat, Gujarat, pada tahun 1668. Namun, kota perdagangan yang paling terkenal dan berhasil, Pondicherry (Puducherry), didirikan pada tahun 1674, adalah yang paling terkenal.

Pondicherry berkembang pesat menjadi kota pelabuhan yang penting dan menjadi pusat bisnis dan administrasi bagi perusahaan di India.

Perusahaan ini mendirikan kantor perdagangan di Karikal, Masulipatnam, dan Chandernagore selain Pondicherry. Mereka berdagang tekstil, kopi, teh, rempah-rempah, dan barang-barang mewah lainnya. *Compagnie Française des Indes Orientales* berhasil mempertahankan posisinya di India melalui kolaborasi dengan penguasa lokal dan strategi perdagangan yang cerdas, meskipun menghadapi persaingan ketat dari perusahaan Inggris dan Belanda. (Haudrere, 1989)

Perusahaan ini mengalami awal yang menjanjikan, tetapi kemudian menghadapi masalah besar. Mereka sangat bersaing dengan British East India Company, dan sering terlibat dalam konflik bersenjata. Prancis dan Inggris berjuang untuk menguasai Madras (sekarang Chennai) dalam Pertempuran St. Thome pada tahun 1674.

Inggris dan Prancis bersaing untuk menguasai India selama Perang Suksesi Austria (1740–1748) dan Perang Tujuh Tahun (1756–1763). Di bawah pimpinan orang-orang seperti Joseph François Dupleix, *Compagnie Française des Indes Orientales* berusaha meningkatkan pengaruh mereka di India dengan bekerja sama dengan penguasa lokal dan berpartisipasi dalam konflik regional. Namun, kekuatan Prancis di India melemah setelah kekalahan dalam Pertempuran Plassey (1757) dan Pertempuran Wandiwash (1760).



Gambar 13 Rute Pelayaran *Compagnie Francaise des Indes Orientales*

(Sumber;<https://www.slideshare.net/slideshow/tokoh-pelayaran-dunia-52536491/52536491>)

Setelah mengalami kerugian besar dan kehilangan monopoli perdagangannya, *Compagnie Française des Indes Orientales* secara resmi dibubarkan pada tahun 1769. Kerajaan Prancis akhirnya mengambil alih wilayah India yang mereka miliki. (Glete, 2001)

Compagnie Française des Indes Orientales meninggalkan kesan yang signifikan dalam sejarah perdagangan maritim dan kolonialisme Prancis, meskipun tidak seberhasil perusahaan-perusahaan Inggris dan Belanda. Mereka memfasilitasi pengaruh budaya dan bahasa Prancis di India. Misalnya, Pondicherry masih memiliki warisan kolonial Prancis, terlihat dari arsitekturnya, tata kota, dan budaya lokalnya.

g. Portuguese India Armadas

Penjelajahan maritim Portugal ke India pada abad ke-15 dan ke-16 adalah bagian dari armada kerajaan Portugal. Misi utama armada ini adalah untuk menjaga jalur perdagangan rempah-rempah dan memperkuat dominasi Portugal di

Samudera Hindia. Penyebaran maritim Portugal ke Asia dimulai ketika Vasco da Gama mencapai Calicut (Kozhikode) di pantai barat India pada tahun 1498.



Gambar 14 Logo *Portuguese India Armadas* (Sumber; Wikipedia)

Kesuksesan Vasco da Gama mendorong kerajaan Portugal untuk membangun "Armada India" setiap tahun ke India, yang dipimpin oleh seorang kapten yang dipilih oleh raja. Pengangkutan barang dagangan, penaklukan militer, dan mendirikan pos perdagangan adalah semua misi mereka. (Diffie & Winius, 1977)

Portuguese India Armadas membangun sejumlah pos perdagangan penting di sepanjang jalur laut ke Asia. Pos-pos ini berfungsi sebagai pusat distribusi rempah-rempah dan barang berharga lainnya, serta sebagai pertahanan terhadap musuh Portugal. (Disney, 2009)

1) Goa

Setelah diambil dari Kesultanan Bijapur oleh Afonso de Albuquerque pada tahun 1510, Goa menjadi pusat pemerintahan, militer, dan perdagangan kekaisaran Portugis di Asia.

2) Malaka

Pada tahun 1511, Afonso de Albuquerque juga menaklukkan Malaka, salah satu pusat perdagangan paling penting di Asia Tenggara. Ketika Portugis menguasai perdagangan rempah-rempah di wilayah tersebut, laka menjadi sangat penting.

3) Hormuz

Pada tahun 1515, Portugis mengambil Pulau Hormuz di Teluk Persia. Tempat strategis untuk perdagangan adalah Hormuz, yang menghubungkan rute perdagangan antara Asia dan Timur Tengah.

4) Macao

Pada tahun 1557, kekaisaran Tiongkok memberikan izin kepada Portugis untuk mendirikan pos perdagangan di Macao, yang menjadikannya jalur perdagangan antara Tiongkok dan dunia Barat.

Portuguese India Armadas melakukan banyak hal militer dan perdagangan. Untuk mempertahankan dan memperluas kekuasaan mereka, mereka berperang melawan kekuatan lokal dan Eropa. Armada ini memiliki kapal perang dengan meriam, yang memungkinkan mereka untuk menghancurkan armada dan benteng musuh.

1) Pertempuran Diu (1509)

Koalisi yang terdiri dari Kesultanan Gujarat, Kesultanan Mesir, dan Zamorin dari Calicut dikalahkan oleh armada Portugis dalam Pertempuran Diu. Kemenangan ini memastikan bahwa Portugis akan menguasai Samudera Hindia barat. (Subrahmanyam, 1993)

2) Konflik dengan Kesultanan Aceh

Portugis sering berselisih dengan Kesultanan Aceh, yang menentang pemerintahan Portugis di Asia Tenggara. Konflik ini telah berlangsung selama beberapa dekade dan berdampak pada perdagangan rempah-rempah di wilayah tersebut. (Pearson, 1987)

3) Pertempuran Hormuz (1622)

Setelah serangan gabungan oleh Persia dan Inggris pada awal abad ke-17, Portugis kehilangan kendali atas Hormuz. Kekalahan ini melemahkan kekuatan Portugis di Teluk Persia. (Boxer, 1969)

h. *Spanish Manilla Galleons*

Sebuah jalur perdagangan yang berlangsung dari tahun 1565 hingga 1815, Spanish Manila Galleons adalah kapal-kapal besar yang menghubungkan Manila di Filipina dengan Acapulco di Meksiko. Perdagangan Galleon memainkan peran penting dalam perdagangan global, menghubungkan Asia dengan Amerika Serikat dan Eropa. Ini adalah salah satu jalur perdagangan maritim paling penting dalam sejarah, mengangkut barang berharga dari Asia ke Dunia Baru dan sebaliknya.



Gambar 15 Logo Spanish Manilla Galleon (Sumber; *World History Encyclopedia* (Cartwright, 2016))

Spanyol menyadari potensi perdagangan besar dengan Asia setelah penaklukan Filipina oleh Miguel López de Legazpi pada tahun 1565. Dengan dukungan kerajaan, mereka mendirikan jalur Manila-Acapulco, yang memungkinkan Spanyol mengimpor barang-barang mewah dari Tiongkok dan Asia Tenggara ke Amerika dan Eropa. Jalur ini memanfaatkan kekuatan angin muson yang memfasilitasi perjalanan melintasi Pasifik. (Schurz, 1939)

Satu atau dua galleon setiap tahun berlayar dari Manila ke Acapulco dan kembali, membawa perak, rempah-rempah, sutra, dan porselen. Galleon yang digunakan adalah kapal besar dan tangguh yang dibuat untuk menghadapi kondisi laut yang sulit dan ancaman dari bajak laut. (Souza & Turley, 1981)

1) Barang-barang yang Diangkut

Galleon dari Asia membawa gading, rempah-rempah, sutra, porselen, dan barang mewah yang sangat dicari di pasar Amerika dan Eropa. Sebaliknya, galleon dari Amerika membawa perak, yang sangat dibutuhkan di Asia, terutama untuk perdagangan dengan Tiongkok. (Flynn & Giraldez, 2002)

2) Rute dan Perjalanan

Perjalanan dari Manila ke Acapulco memakan waktu sekitar 120 hari. Perjalanan kembali ke Acapulco dapat memakan waktu lebih lama, sekitar 150 hari, tergantung pada cuaca dan angin. Perjalanan ini sangat berbahaya karena ada kemungkinan badai, penyakit, dan serangan bajak laut. (Bjork, 1998)



Gambar 16 Rute Pelayaran Spanish Manilla Galleon (Jalur Kuning) (Sumber; Wikiwand)

Ekonomi Spanyol dan negara-negara yang terlibat dalam perdagangan Galleon sangat terpengaruh. Perdagangan mendorong ekonomi Manila dan perkembangan kota sebagai pusat komersial. Pasar tahunan Acapulco untuk menyambut kedatangan galleon menjadi acara penting yang menarik pedagang dari Amerika dan Eropa.

1) Peran dalam Perdagangan Global

Galleon Trade membantu menghubungkan ekonomi dunia dengan mengirimkan produk Asia ke pasar Eropa dan Amerika, dan sebaliknya. Pengiriman perak dari Amerika membantu memenuhi permintaan besar akan logam mulia di Asia, terutama di Tiongkok, di mana kekurangan perak sedang terjadi.

2) Dampak Sosial dan Budaya

Rute ini juga mendorong pertukaran budaya yang signifikan. Pengaruh Spanyol dan Kristen Katolik menyebar di Filipina dan wilayah Asia lainnya. Misalnya, arsitektur Spanyol masih terlihat di Manila dan kota-kota lain di Filipina. Barang-barang Asia menjadi bagian dari

kehidupan sehari-hari di Amerika dan Eropa. (Retana, 1897)

i. Era Revolusi Industri

Perubahan besar dalam manufaktur dan teknologi terjadi selama Revolusi Industri, yang dimulai pada akhir abad ke-18 dan berlanjut hingga abad ke-19. Produksi barang, efisiensi, dan produksi massal dimungkinkan berkat penemuan mesin uap James Watt dan inovasi lainnya. Transportasi, termasuk pelayaran, juga berubah karena revolusi ini.

Selama masa ini, dampak pada Perusahaan Pelayaran Pelayaran mengalami perubahan yang signifikan. Sebelum ini, kapal layar berfungsi sebagai pusat perdagangan internasional. Namun, kapal layar mulai digantikan oleh kapal uap ketika mesin uap muncul. SS *Great Western* adalah kapal uap pertama yang berhasil yang dibuat pada tahun 1837. Kapal ini memiliki kemampuan untuk menyeberangi Atlantik dengan kecepatan yang lebih tinggi dan bergantung pada kondisi cuaca yang lebih sedikit. (Allen, 2007)



Gambar 17 Kapal SS *Great Western* (Sumber; (Allen, 2007)

Pada era ini pula terdapat beberapa perusahaan pelayaran yang terkenal pada masanya sebagai berikut :

1) *Cunard Line*



CUNARD

Gambar 18 Logo *Cunard Line* (Sumber; Wikipedia)

Perusahaan ini, yang didirikan oleh Samuel Cunard pada tahun 1840, menjadi salah satu yang paling terkenal di zaman itu. *Cunard Line*, yang didukung oleh pemerintah Inggris, memonopoli rute trans-Atlantik dan menjadi simbol kemajuan dalam teknologi pelayaran. (Hopley, 2006)

2) *White Star Line*



Gambar 19 Logo *White Star Line* (Sumber; Wikipedia)

Perusahaan ini didirikan pada tahun 1845 dan terkenal dengan kapal mewahnya, termasuk RMS Titanic yang

terkenal. Cunard Line dan White Star Line bersaing ketat untuk menyediakan layanan pelayaran cepat dan mewah antara Eropa dan Amerika Utara. (Rosen, 2010)

- 3) P&O (*Company of Peninsular and Oriental Steam Navigation*)
P&O, yang didirikan pada tahun 1837, merupakan salah satu perusahaan pelayaran terbesar di dunia dan memainkan peran penting dalam perdagangan kolonial Inggris, terutama di Asia dan India. (White, 2009)

j. Era Modernisasi

Perkembangan teknologi lebih lanjut mewakili periode modernisasi, yang dimulai pada awal abad ke-20. Diesel membuat kapal lebih efisien dan dapat menjelajahi jarak yang lebih jauh dengan biaya yang lebih rendah saat menggantikan mesin uap sebagai sumber daya utama. Kapal kontainer memungkinkan pengangkutan barang dalam jumlah besar dengan biaya yang lebih rendah, dan kapal kontainer dan pelabuhan modern mengubah logistik pelayaran dan perdagangan global. (Headrick, 1988)

Pelabuhan utama seperti Rotterdam, Singapura, dan Shanghai menjadi pusat perdagangan dunia, memudahkan aliran barang, dan mempercepat ekonomi global. Pada era ini pula, muncul beberapa perusahaan ternama yang eksistensinya hingga saat ini.

- 1) *Maersk Line*



Gambar 20 Logo *Maersk Line* (Sumber; <https://1000logos.net/maersk-logo/>)

Maersk Line, yang didirikan di Denmark pada tahun 1904, berkembang menjadi perusahaan pelayaran terbesar di dunia. Maersk memainkan peran penting dalam perdagangan global dengan armada kapal kontainer yang besar.

2) *Mediterranian Shipping Company (MSC)*



Gambar 21 Logo *Mediterranian Shipping Company*
(Sumber; Wikipedia)

MSC, yang didirikan pada tahun 1970, terus memperluas jaringannya dan memainkan peran penting dalam perdagangan di Eropa, Asia, dan Amerika Serikat.

3) CMA CGM



Gambar 22 Logo CMA CGM
(Sumber; Wikipedia)

CMA CGM, yang didirikan di Prancis pada tahun 1978, telah berkembang menjadi salah satu pemain utama dalam industri pelayaran kontainer di seluruh dunia, dengan rute di seluruh dunia dan terus mengembangkan teknologi pelayaran.

2.2 Definisi Perusahaan Pelayaran

2.2.1 Pengertian Perusahaan Pelayaran

Perusahaan pelayaran adalah entitas bisnis yang menyediakan layanan transportasi laut untuk barang maupun penumpang. Konvensi PBB tentang Hukum Laut (UNCLOS) 1982 menyatakan bahwa perusahaan pelayaran memainkan peran penting dalam perdagangan internasional, mengangkut lebih dari 70% dari barang-barang global berdasarkan nilai dan sekitar 80% dari barang-barang tersebut berdasarkan volume. UNCLOS menyatakan bahwa kapal yang beroperasi di laut harus terdaftar di negara tersebut dan mengikuti aturan dan peraturan yang dibuat oleh negara tersebut.

Menurut International Maritime Organization (IMO), untuk memastikan operasi yang aman dan efisien perusahaan pelayaran harus mematuhi standar internasional terkait keselamatan dan keamanan pelayaran, serta pencegahan pencemaran dari laut. Oleh karena itu, IMO mengeluarkan konvensi SOLAS (Safety of Life at Sea), MARPOL (Marine Pollution), ISM Code (International Safety Management Code), yang mengatur banyak tentang aspek operasional.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menetapkan definisi perusahaan pelayaran di Indonesia. Menurut Pasal 1 angka 14 UU tersebut, perusahaan pelayaran adalah badan usaha yang melakukan angkutan laut untuk mengangkut penumpang, barang, atau barang dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain.

Selain itu, UU Pelayaran menetapkan bahwa perusahaan pelayaran harus memiliki izin usaha angkutan laut yang dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan. Izin ini diberikan kepada perusahaan yang memenuhi peraturan perundang-

undangan tentang persyaratan administratif, teknis, dan operasional.

2.2.2 Syarat Berdirinya Perusahaan Pelayaran

Berdasarkan ketentuan IMO dan konvensi internasional lainnya, perusahaan pelayaran harus memenuhi syarat berikut:

- a. Registrasi Kapal
Setiap kapal yang beroperasi harus terdaftar di suatu negara dan memiliki bendera negara, atau bendera negara. Registrasi ini memastikan bahwa kapal mematuhi hukum dan peraturan negara yang bersangkutan.
- b. Pemenuhan Standar Keselamatan dan Lingkungan
Konvensi internasional seperti SOLAS dan MARPOL mewajibkan perusahaan untuk mematuhi standar keselamatan dan lingkungan yang ditetapkan. Standar ini mencakup persyaratan untuk pemeliharaan kapal, peralatan keselamatan, dan pelatihan awak kapal.
- c. Sistem Manajemen Keselamatan
ISM Code menetapkan bahwa perusahaan harus memiliki sistem manajemen keselamatan yang terdokumentasi dan diterapkan untuk memastikan keselamatan operasional dan pencegahan pencemaran.
- d. Kepatuhan terhadap Peraturan Maritim Nasional
Perusahaan harus mematuhi peraturan maritim negara tempat kapal tersebut terdaftar, selain peraturan internasional.

e. Perizinan dan Asuransi

Perusahaan harus memiliki izin operasi yang diberikan oleh otoritas maritim negara terkait serta asuransi yang menyertakan kewajiban hukum dan risiko operasional.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut mengatur persyaratan utama untuk mendirikan perusahaan pelayaran di Indonesia. Peraturan ini meliputi:

a. Legalitas Perusahaan

Perusahaan harus didirikan sebagai badan hukum yang berkedudukan di Indonesia dan didirikan sesuai dengan hukum Indonesia.

b. Modal dan Kapal

Perusahaan harus memiliki modal dan kapal yang memadai untuk beroperasi. Kapal yang dioperasikan harus memiliki sertifikat kelaikan laut yang berlaku.

c. Izin Usaha Angkutan Laut

Perusahaan harus mendapatkan izin usaha angkutan laut dari Menteri Perhubungan. Izin ini hanya diberikan kepada perusahaan yang memenuhi persyaratan administratif, teknis, dan operasional.

d. Kepatuhan terhadap Standar Keselamatan dan Lingkungan

Perusahaan harus mematuhi peraturan nasional dan internasional tentang keselamatan dan lingkungan.

- e. Sistem Manajemen Keselamatan dan Kualitas
Perusahaan harus memiliki sistem manajemen keselamatan dan kualitas yang sesuai dengan persyaratan yang berlaku.

2.2.3 Jenis-Jenis Perusahaan Pelayaran

Perusahaan pelayaran dapat dikategorikan menurut jenis layanan yang mereka tawarkan dan jenis kapal yang mereka operasikan:

- a. Perusahaan Pelayaran Kontainer
Perusahaan ini mengelola kapal kontainer yang dibuat khusus untuk mengangkut peti kemas. Contohnya adalah *Maersk Line*, *MSC (Mediterranean Shipping Company)*, dan *CMA CGM*.
- b. Perusahaan Pelayaran Tanker (Perusahaan Pelayaran Tanker)
Perusahaan ini mengoperasikan kapal tanker yang digunakan untuk mengangkut cairan seperti minyak mentah, produk minyak, dan gas alam cair. *ExxonMobil Shipping* dan *Shell International Trading and Shipping Company* adalah contoh perusahaan ini.
- c. Perusahaan Pelayaran Curah
Perusahaan ini mengelola kapal curah yang mengangkut bijih besi, batu bara, biji-bijian, dan bahan baku lainnya. *Oldendorff Carriers* dan *Berge Bulk* adalah dua contoh perusahaan ini.
- d. Perusahaan Pelayaran Penumpang (Perusahaan Pelayaran Penumpang)
Perusahaan ini menjalankan kapal penumpang seperti kapal pesiar dan feri. *Carnival Cruise Line* dan *Royal*

Caribbean International adalah contoh perusahaan terkenal dalam kategori ini.

- e. Perusahaan Pelayaran *Roll-on/Roll-off (Ro-Ro Shipping Companies)*

Perusahaan ini mengelola kapal Ro-Ro yang dapat mengangkut mobil, truk, dan alat berat. *NYK Line* dan *Wallenius Wilhelmsen Logistics* adalah contoh perusahaan ini.

2.2.4 Pelayanan Oleh Perusahaan Pelayaran

Perusahaan pelayaran menawarkan berbagai macam layanan, seperti:

- a. Pengangkutan Barang (*Cargo Transport*)

Salah satu layanan utama perusahaan pelayaran adalah mengangkut barang dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain. Layanan ini mencakup pengangkutan kontainer, barang curah, dan cairan.

- b. Pengangkutan Penumpang (*Passanger Transport*)

Beberapa perusahaan pelayaran mengangkut penumpang dengan kapal feri atau kapal pesiar.

- c. Logistik dan Distribusi (*Logistics and Distribution*)

Selain pengangkutan, perusahaan pelayaran juga menyediakan layanan logistik seperti penyimpanan, distribusi, dan manajemen rantai pasokan.

- d. Pelayanan Pelabuhan (*Port Services*)

Beberapa perusahaan pelayaran juga menawarkan layanan pelabuhan seperti fasilitas penyimpanan, penanganan kontainer, dan bongkar muat barang.

- e. Layanan Pelengkap (*Ancillary Services*)
Asuransi kargo, manajemen awak kapal, dan konsultasi maritim adalah bagian dari layanan ini.

2.3 Ruang Lingkup Perusahaan Pelayaran

2.3.1 Ketentuan Internasional

- a. *International Maritime Organization* (IMO)
IMO adalah badan khusus PBB yang bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan pelayaran serta pencegahan polusi laut. Beberapa konvensi penting yang diatur oleh IMO meliputi:
 - 1) *Safety of Life at Sea* (SOLAS)
Tujuan SOLAS adalah untuk memastikan bahwa kapal yang berlayar di laut internasional memenuhi persyaratan keselamatan yang ketat. Konvensi ini mengatur standar minimum untuk keselamatan konstruksi, peralatan, dan operasi kapal.
 - 2) *Marine Pollution* (MARPOL)
Konvensi ini mengatur bagaimana kapal tidak mencemari lautan dengan minyak, bahan kimia berbahaya, limbah, dan zat berbahaya lainnya.
 - 3) *Interantional Safety Management Code* (ISM Code)
Mengatur sistem manajemen keselamatan yang harus diterapkan oleh perusahaan pelayaran untuk memastikan keselamatan operasional dan mencegah pencemaran.
 - 4) *Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers* (STCW)
Konvensi ini menetapkan standar pelatihan, sertifikasi, dan penjagaan bagi awak kapal. STCW

memastikan bahwa awak kapal memiliki keterampilan dan pengetahuan yang diperlukan untuk menjalankan tugas mereka dengan aman.

5) *Marine Labour Convention* (MLC)

Konvensi ini mengatur standar kerja dan kehidupan awak kapal, termasuk kondisi kerja, hak-hak ketenagakerjaan, dan perlindungan sosial.

b. *United Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS)

UNCLOS adalah undang-undang internasional yang mengatur hak dan tanggung jawab negara dalam penggunaan laut. Beberapa ketentuan penting UNCLOS meliputi:

1) Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE)

Di zona ekonomi eksklusif, yang hanya berjarak 200 mil laut dari garis pantai, negara pantai memiliki hak berdaulat untuk mengeksplorasi dan mengeksploitasi sumber daya alam.

2) Kebebasan Pelayaran

UNCLOS menjamin bahwa semua negara memiliki kebebasan berlayar di laut lepas. Kapal yang berlayar di laut lepas harus mematuhi peraturan negara bendera mereka dan hukum internasional.

3) Penegakan Hukum

Negara-negara bertanggung jawab untuk mencegah dan menangani pencemaran laut yang disebabkan oleh kapal berbendera mereka. Mereka juga memiliki kewenangan untuk menegakkan hukum nasional di perairan teritorial dan zona ekonomi eksklusif mereka.

2.3.2 Ketentuan Nasional

a. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

Berbagai aspek kegiatan pelayaran di Indonesia diatur oleh UU Pelayaran, termasuk peraturan operasional, keselamatan, dan pencegahan pencemaran. Beberapa ketentuan penting meliputi:

1) Izin Usaha Angkutan Laut

Menteri Perhubungan memberikan izin usaha angkutan laut kepada setiap perusahaan pelayaran. Izin ini memastikan bahwa perusahaan mematuhi persyaratan administratif, teknis, dan operasional.

2) Keselamatan dan Kelaikan Kapal

Kapal yang beroperasi di perairan Indonesia harus memenuhi standar keselamatan dan kelaikan laut yang ditetapkan oleh pemerintah. Standar ini mencakup persyaratan untuk pemeliharaan kapal, peralatan keselamatan, dan pelatihan awak kapal.

3) Pencegahan Pencemaran

Peraturan nasional dan internasional mengenai pencemaran laut mencakup pengelolaan limbah, penanganan bahan kimia berbahaya, dan pencegahan tumpahan minyak. Perusahaan pelayaran harus mematuhi peraturan ini.

4) Pelayanan di Pelabuhan

Pelayanan di pelabuhan mencakup penanganan barang, penyimpanan, dan fasilitas pendukung lainnya untuk memastikan operasi yang efisien dan aman.

b. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 93 Tahun 2013

Peraturan ini mengatur operasi angkutan laut Indonesia. Beberapa ketentuan penting meliputi:

- 1) Persyaratan Administratif
Perusahaan pelayaran harus memenuhi persyaratan administratif seperti pendaftaran bisnis, perizinan, dan pelaporan.
- 2) Persyaratan Teknis
Perusahaan harus memenuhi persyaratan teknis untuk kelaikan kapal, peralatan keselamatan, dan sertifikasi awak kapal.
- 3) Sistem Manajemen Keselamatan
Untuk menjamin keselamatan operasional dan pencegahan pencemaran, perusahaan harus menerapkan sistem manajemen keselamatan yang sesuai dengan peraturan yang berlaku.
- 4) Pengawasan dan Penegakan Hukum
Pemerintah memiliki otoritas untuk mengawasi dan menegakkan peraturan terkait pelayaran untuk memastikan bahwa perusahaan mematuhi ketentuan yang berlaku.

2.4 Tugas dan Tanggungjawab Perusahaan Pelayaran

Sebagai tulang punggung perdagangan global, perusahaan pelayaran memiliki tanggungjawab yang luas dan penting dalam memastikan kelancaran transportasi laut, keselamatan awak kapal, kepatuhan akan regulasi, bahkan terhadap dampak lingkungan. Aspek yang tergolong dalam

tugas dan tanggungjawab perusahaan pelayaran sebagai berikut :

Tabel 1 Aspek Yang Terdapat Pada Tugas dan Tanggungjawab Perusahaan Pelayaran

| Aspek | Definisi |
|-----------------|--|
| Operasional | <ol style="list-style-type: none">1. Merencanakan dan mengelola rute pelayaran untuk efisiensi pengiriman barang maupun penumpang.2. Manajemen logistik, termasuk bongkar muat barang di pelabuhan.3. Mengelola armada kapal untuk memenuhi kebutuhan transportasi laut |
| Keselamatan | <ol style="list-style-type: none">1. Mematuhi standar keselamatan kapal sesuai yang telah ditetapkan oleh SOLAS dan ISM Code.2. Melakukan pemeriksaan dan perawatan rutin terhadap kapal untuk mencegah kecelakaan laut.3. Menyediakan peralatan keselamatan yang memadai dan mencukupi bagi awak kapal dan penumpang. |
| Kepatuhan Hukum | <ol style="list-style-type: none">1. Mematuhi regulasi pelayaran nasional maupun internasional baik dalam hal operasi kapal maupun perlindungan lingkungan.2. Mengelola kepatuhan terhadap |

| | |
|---------------|--|
| | <p>regulasi MARPOL terkait pencegahan pencemaran laut.</p> <p>3. Menjamin dan memastikan terpenuhinya hak-hak awak kapal sesuai konvensi internasional.</p> |
| Dampak Sosial | <p>1. Berkontribusi terhadap pembangunan berkelanjutan dan perlindungan lingkungan laut.</p> <p>2. Menjalankan inisiatif sosial korporat untuk mendukung masyarakat lokal dan komunitas maritim.</p> <p>3. Menerapkan praktik bisnis berkelanjutan dalam operasi perusahaan.</p> |

DAFTAR PUSTAKA

- Allen, R. C. (2007). *The Industrial Revolution: A Very Short Introduction*. Oxford University Press.
- Armstrong, J. (2010). *Shipping, Efficiency and Economic Growth*. Cambridge University Press.
- Arnaud, P. (2011). Ancient Mediterranean Sea Routes. In: "Maritime Networks in the Ancient Mediterranean World. Routledge.
- Bai, B., & Fan, W. (2023). Research on strategic liner ship fleet planning with regard to hub-and-spoke network. *Operations Management Research*, 16(1) 363–376. <https://doi.org/10.1007/s12063-022-00315-2>.
- Bettiga, D., & Cicullo, F. (2019). Co-creation with customers and suppliers: an exploratory study. *Business Process Management Journal*, 25(2), 250–270. <https://doi.org/10.1108/BPMJ-12-2016-0246>.
- Bjork, K. (1998). The Link That Kept the Philippines Spanish: Mexican Merchant Interests and the Manila Trade, 1571-1815. *Journal of World History*.
- Bolton, R. N. (2020). Commentary: future directions of the service discipline. *Journal of Services Marketing*, 34(3), 279–289. <https://doi.org/10.1108/JSM-02-2020-0067>.
- Boxer, C. R. (1969). *The Portuguese Seaborne Empire, 1415-1825*. Hutchinson.
- Cartwright, M. (2016). Trade in the Phoenician World. *World History Encyclopedia*.
- Casson, L. (1995). *Ships and Seamanship in the Ancient World*. Johns Hopkins University Press.

- Clarkson, L. A. (2018). *A History of Shipping on the Great Lakes*. *Wayne State University Press*.
- Dauril, A. (1976). *French Relations with the Indies and China in the Ancien Régime*. *Calendron Press*.
- Diffie, B. W., & Winius, G. D. (1977). *Foundations of the Portuguese Empire, 1415-1580*. *University of Minnesota Press*.
- Disney, A. R. (2009). *A History of Portugal and the Portuguese Empire: From Beginnings to 1807*. *Cambridge University Press*.
- Dollinger, P. (1970). *The German Hansa*. *Routledge*.
- Finley, M. I. (1973). *The Ancient Economy*. *University of California Press*. *University of California Press*.
- Flynn, D. O., & Giraldez, A. (2002). *Global Connections and Monetary History, 1470-1800*. *Ashgate*.
- Furber, H. (1976). *Rival Empires of Trade in the Orient, 1600-1800*. *University of Minnesota Press*.
- Glete, J. (2001). *Navigation and Commerce: The Dutch East India Company*. *Routledge*.
- Haudrere, P. (1989). *La Compagnie française des Indes au XVIIIe siècle (1719-1795)*. *Librairie de l'indie*.
- Headrick, D. R. (1988). *The Tentacles of Progress: Technology Transfer in the Age of Imperialism, 1850-1940*. *Oxford University Press*.
- Hopley, C. (2006). *A History of the British Cotton Industry*. *British Heritage Travel*.
- Kartikawati, D. (2016). *Proses Pembentukan Kelompok dan Aktivitas Komunikasi Kelompok di Era Teknologi Informasi (Studi pada Komunitas Hijabers)*. *Prosiding*

- Seminar Nasional Komunikasi* (pp. 283-293). Jakarta: Seminar Nasional Komunikasi.
- Kendrick, J. W. (1984). *Improving Company Productivity: Handbook with Case Studies*. *The Johns Hopkins University Press*.
- Kumar, S. (2008). *Marine Cargo Operations: A Guide to Stowage*. *Cornell Maritime Press*.
- Lally, P., Jaarsveld, C. V., Potts, H., & J. W. (2010). How are habits formed: modelling habit formation in the real world. *Euro Journal Social Psychology*, 998-1009.
- Lambert, A. (2011). *A History of the British Merchant Navy*. Conway.
- Lane, F. C. (1973). *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*. *John Hopkins University Press*.
- Leontief, W. (1936). Quantitative Input and Output Relations in the Economic Systems of the United States. *The Review of Economics and Statistics*, 05-125.
- Lovelock, C. H. (1983). Classifying Services to Gain Strategic Marketing Insights. *Journal of Marketing*, 47(3), 9–20. <https://doi.org/10.1177/002224298304700303>.
- Lughod, A. J. (1989). *Before European Hegemony: The World System A.D. 1250-1350*. *Oxford University Press*.
- Meiggs, R. (1972). *The Athenian Empire*. *Clarendon Press*.
- Morrison, J. S., & Coates, J. F. (1986). *The Athenian Trireme: The History and Reconstruction of an Ancient Greek Warship*. *Cambridge University Press*.
- Munim, Z. H., & Schramm, H. J. (2018). The impacts of port infrastructure and logistics performance on economic growth: the mediating role of seaborne trade. *Journal of*

- Shipping and Trade*, 3(1), 1.
<https://doi.org/10.1186/s41072-018-0027-0>.
- Nicolae, F., Bucur, M., & Cotorcea, A. (2018). Port performance evaluation. Case study: Ports in the Black Sea basin. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 172, 012004. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/172/1/012004>.
- Onwuegbuchunam, D. E., Okeke, K. O., Aponjolosun, M. O., Igboanus, C., & Nwosu, A. C. (2021). Utilization of Cargo Handling Facilities in Nigerian Seaports. *Open Journal of Safety Science and Technology*, 11(04).
- Osborne, R. (1996). *Greece in the Making 1200–479 BC*. routledge.
- Parker, A. J. (1992). *Ancient Shipwrecks of the Mediterranean and the Roman Provinces*. *BAR International Series*.
- Pearson, M. N. (1987). *The Portuguese in India*. *Cambridge University Press*.
- Pomeranz, K. (2000). *The Great Divergence: China, Europe, and the Making of the Modern World Economy*. *Princeton University Press*.
- Porter, M. A. (1985). *Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance*. *Free Press*.
- Porter, M. E. (1985). *Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance*. *Free Press*.
- R, B. (2018). The Black Sea ports - the eastern maritime gates of Europe. *Scientific Bulletin of Naval Academy*, XIX(1), 583–592. <https://doi.org/10.21279/1454-864X-18-II-088>.
- Rahmianti, R. N., & Istiqamah, I. (2021). Efektivitas Penyelesaian Tindak Pidana Korupsi Pada Pengadilan

- Tindak Pidana Korupsi Di Pengadilan Negeri Makassar. *ALDEV*, 3(3). doi:<https://doi.org/10.24252/aldev.v3i3.15491>
- Retana, W. E. (1897). *Archivo del Bibliófilo Filipino: Recopilación de Documentos Importantes y Raros Relativos a la Historia de Filipinas. Imprenta de "La España Moderna.*
- Rizqy, A., Simon, J., & Siregar, F. A. (2023). *Strategi Pelayanan Publik Di Masa.*
- Rosen, W. (2010). *The Most Powerful Idea in the World: A Story of Steam, Industry, and Invention. New York Random House.*
- Rustina, E., Tarigan, S. T., Makbul, Y., Le, M., Pratiwi, H. I., Irmawati, C., & Nur, W. (2024). Rustina, Evada, Tarigan, Samuel The partnerships and logistics leadership in the SMEs: The impact of digital supply chain implementation. *Uncertain Supp. Uncertain Supply Chain Management*, 12(2), 1307–1316. <https://doi.org/10.5267/j.uscm.2023.11.006>.
- Rustina, E., Wening, N., & Suwaldi, W. (2023). Optimization Of Employee Performance Of Regional Technical Implementation Units To Expedite Ship Departure Activities. *Asian Journal of Management Entrepreneurship and Social Science*, 03(04), 993–1006.
- Sanchez, R. J., Perrotti, D. E., & Fort, A. (2021). Looking into the future ten years later: big full containerships and their arrival to south American ports. *Journal of Shipping and Trade*, 6(1), 2. <https://doi.org/10.1186/s410>.

- Schumpeter , J. A. (1939). *Business Cycles: A Theoretical, Historical, and Statistical Analysis of the Capitalist Process*. McGraw-Hill.
- Schurz, W. L. (1939). *The Manila Galleon*. E.P Dutton & Co.
- Souza, G. B., & Turley, M. (1981). *The Manila Galleon in the Context of the Pacific Trade and Economy*. *Asian and Pacific Archaeology Series*.
- Starr, C. G. (1993). *The Influence of Sea Power on Ancient History*. Oxford University Press.
- Stopford, M. (2009). *Maritime Economics*. Routledge.
- Subrahmanyam, S. (1993). *The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700: A Political and Economic History*. Longman.
- Temin, P. (2013). *The Roman Market Economy*. Princeton University Press.
- Tuchman, B. W. (2001). *Development Sequence in Small Group*. *A Research and Applications Jurna*, 2.
- Walters, V. (2000). *The Impact of New Technology on the Shipping Industry*. London: Kogan Page. London: Kogan Page.
- Weightman, G. (2007). *The Industrial Revolutionaries: The Making of the Modern World, 1776-1914*. New York : Grove Press.
- White, M. (2009). *Georgian Britain: The Industrial Revolution*. British Library.
- White, N. J. (2015). *The Business of Shipping: Historical Perspectives on the Maritime Industry*. Bloomsbury Academic.
- Widowati, C. (2013). *Hukum sebagai Norma Sosial Memiliki Sifat Mewajibkan*. *Jurnal Hukum Adil*, 152-167.

- Wilson, A. (2011). Developments in Mediterranean Shipping and Maritime Trade from the Hellenistic Period to AD 1000. In: "Maritime Networks in the Ancient Mediterranean World. *Rouledge*.
- Yusran, M., & Jumardi, J. (2022). Pengaruh Servqual Terhadap Akuntabilitas Masjid Di Masa Pandemi Covid 19. *Jurnal Penelitian Teori & Terapan Akuntansi (PETA)*, 7(1), 113–133. <https://doi.org/10.51289/peta.v7i1.528>.
- Zulkifli. (2018). Pengaruh Pelayanan Karyawan Terhadap Kepuasan Nasabah Pada PT. Pegadaian (Persero) Syariah Unit Tanah Merah Cabang Pegadaian Soebrantas. *Syarikat: Jurnal Rumpun Ekonomi Syariah*, 1(1), 1–12. <https://doi.org/10.25299/syarikat.201>.

Regulasi dan Peraturan Perundang-Undangan :

- International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)
- International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)
- International Safety Management (ISM) Code
- International Convention on Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers (STCW)
- International Labour Organization (ILO). Maritime Labour Convention (MLC)
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)

BIODATA PENULIS



Evada Rustina, S.E.M.M.

Dosen K3 Umum, Ekspor Impor, Kepabeanan
Akademi Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga Bahtera
Yogyakarta

Penulis merupakan ahli K3 Umum, Ekspor Impor, serta Kepabeanan. Selain berpengalaman mengajar berbagai mata kuliah seperti Ekspor Impor, Kepabeanan, Manajemen Logistik, Manajemen Sumber Daya Manusia, Kewirausahaan, K3, dan lainnya, penulis juga telah menerbitkan buku-buku referensi dan soal jawab seperti :

1. Metodologi Penelitian
2. Soal Jawab Ekspor Impor
3. Statistik Deskriptif
4. Keselamatan Perairan dan Pengelolaan Lalu Lintas Maritim
5. Human Capital: Pengawasan, Performa Agent on Board, Beban Kerja Divisi Operasional Pada Kapal Bulk Carrier
6. Pelayanan Agen Pelayaran Dalam Aktivitas Kepelabuhanan
7. Bongkar Muat Peti Kemas "Masa Depan Cerah Ekonomi Indonesia"
8. Sumber Daya Manusia Pengelolaan BBM Kapal
9. Produktivitas Kapal Semen Curah



Julian Alhabib, A.Md.,Tra

Penulis menempuh pendidikan dibidang Manajemen Transportasi Laut. Penulis memiliki berbagai pengalaman pekerjaan, diantaranya:

1. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Cirebon
 - Seksi Status Hukum dan Sertifikasi Kapal
 - Seksi Lalu Lintas Angkutan Laut dan Usaha Kepelabuhanan
2. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Panjang
 - Seksi Lalu Lintas Angkutan Laut
3. PT. Pelayaran Tonasa Lines
 - Divisi Operasional (*Agency*)

Buku Referensi yang sudah diterbitkan :

1. Keselamatan Perairan dan Pengelolaan Lalu Lintas Maritim
2. Produktivits Kapal Semen Curah