

BAB III

GAMBARAN UMUM PERUSAHAAN

3.1. Sejarah Singkat Perusahaan

PT. X merupakan perusahaan pelayaran swasta nasional yang telah berdiri semenjak tahun 1981 di Indonesia, dengan akta pendirian pada tanggal 12 Maret 1981 dihadapan notaris Raden Santoso di Jakarta, dan memulai usahanya dengan hanya dua kapal tanker minyak, eksklusif untuk menyokong kegiatan operasional PT Pertamina.

Dalam perkembangannya, pada tahun 1986 perusahaan mulai memasuki bisnis pengangkutan bahan kimia cair, dengan menambah armada kapal tankernya dengan kapal tanker kimia. Pada awalnya PT. X lebih melayani pasar di regional Asia Tenggara saja, namun dengan semakin berkembangnya jumlah dan tonnase kapal yang dimiliki oleh perusahaan, maka rute pelayaran yang di layani pun semakin beragam, mencapai Asia Timur, Timur Tengah, bahkan mencapai Eropa, hal ini ditandai dengan ekspansi secara geografis, dengan cara membuka kantor cabang di berbagai belahan dunia untuk semakin meraup pasar yang ada, seperti di Singapura, Hong Kong, Dubai, Mumbai, dan Skotlandia. Pada tahun 2008 PT. X berhasil mengakuisisi sebuah perusahaan pelayaran Amerika Serikat beserta seluruh armada kapal yang dimilikinya, hal ini menandai ekspansi geografis perusahaan untuk pertama kalinya ke wilayah Amerika Utara, dan diikuti dengan pembukaan kantor cabang baru di Brazil, yang juga menandakan ekspansi perusahaan di Amerika Selatan.

Saat ini PT. X menjadi salah satu perusahaan pelayaran lokal terbesar di Indonesia, dengan delapan puluh delapan armada kapal tanker dengan total bobot mati sebesar 2.079.000 DWT (*Dead Weight Ton*) yang terdiri dari kapal tanker minyak bumi, tanker kimia, dan tanker gas cair.

3.2 Struktur Organisasi Perusahaan

Struktur organisasi perusahaan dari PT. X berbentuk hirarki, dengan beberapa tingkatan manajemen, dapat dilihat pada gambar 3.1

Di dalam perusahaan Direktur Utama memiliki posisi tertinggi di dalam manajemen perusahaan, posisi ini membawahi beberapa direktur lainnya yang lebih terspesialisasi untuk menangani bidang yang berbeda, antara lain ialah: Direktur Komersil, Direktur Keuangan, Direktur Administrasi, dan Direktur Korporasi. Setiap direktur juga di bantu oleh beberapa *General Manager* yang membawahi unit kerja yang lebih spesifik pada tingkatan operasional perusahaan. Direktur Komersil bertugas untuk mengkonsolidasikan dan mengkoordinasikan kegiatan pemasaran dan operasional dari seluruh armada kapal yang dimiliki oleh perusahaan, baik kapal yang di perdagangkan secara *spot* atau *charter basis*. Dalam tugasnya Direktur Komersial dibantu oleh empat orang General Manager, yaitu *General Manager Commercial, Chartering, Agency & Branch, dan Business Relation*.

Direktur Keuangan bertugas untuk mengatur arus keluar masuk kas perusahaan, untuk menjamin ketersediaan dana bagi setiap kegiatan operasional atau investasi perusahaan, dan juga pemanfaatan secara optimal dari kas yang dimiliki perusahaan sehingga dapat memberikan tingkat *return* yang optimal. Dalam tugasnya direktur Keuangan di bantu oleh dua orang *General Manager*, yaitu *General Manager Finance & Treasury* dan *Investor Relation*.

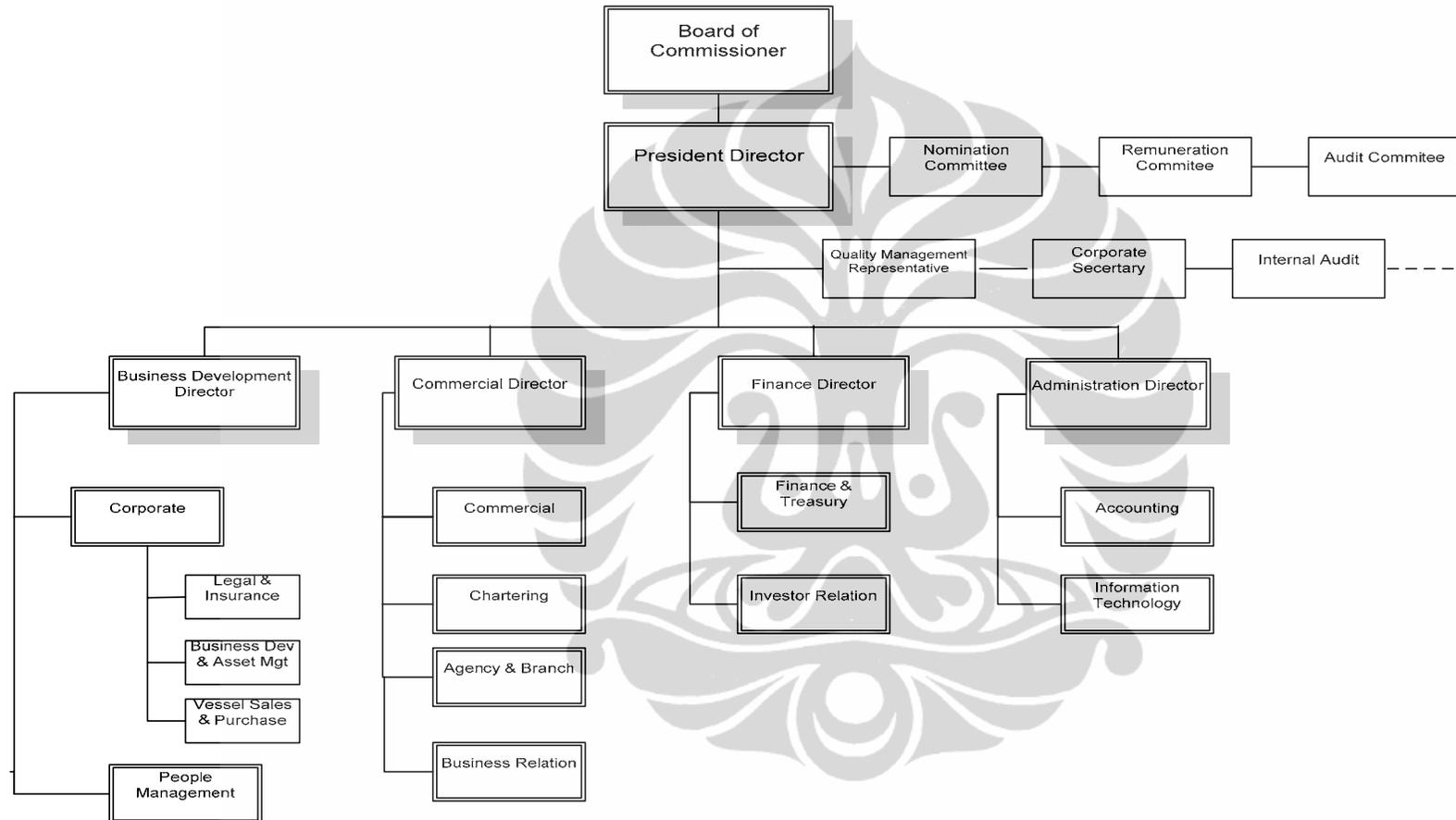
Direktur Administrasi bertugas untuk mengkoordinir dan mengkonsolidasikan pencatatan atas setiap kegiatan yang dilakukan perusahaan, sebagai basis dari kebijakan *good corporate governance* yang ditetapkan oleh perusahaan. Dalam tugasnya Direktur Administrasi dibantu oleh dua orang *General Manager*, yaitu *General Manager Accounting* dan *Information Technology*.

Direktur Korporasi bertugas untuk mengkoordinasikan departemen-departemen yang fungsi kerjanya ialah menyokong kegiatan utama perusahaan, seperti departemen *Human Resources, Legal and Insurance, Business Development*. Dalam kegiatannya Direktur Korporasi dibantu oleh dua orang *General Manager*, yaitu *General Manager Corporate* dan *People Management*.

Proyek pengembangan pelabuhan yang akan dibangun oleh PT. X berada di bawah pengawasan departemen *Business Development*, yang berada di bawah *Corporate General Manager*.



Gambar 3.1 Struktur Organisasi PT. X



Sumber: Laporan Keuangan Tahun 2007 PT. X

3.3 Kegiatan Operasional Perusahaan

PT. X menspesialisasikan dirinya sebagai perusahaan pelayaran yang hanya mengkhususkan untuk pengangkutan produk cair, seperti bahan kimia cair, minyak bumi, dan *Liquified Petroleum Gas* (LPG). Pada prinsipnya perusahaan menyediakan *cargo space* pada setiap kapal yang dimilikinya untuk di sewakan kepada siapa saja yang membutuhkan jasa pelayanan transportasi laut.

Bentuk penyewaan *cargo space* sendiri dapat di bagi menjadi dua bagian, yaitu *spot trading* dan *chartering*. Pada kegiatan *spot trading*, bagian-bagian dari *cargo space* yang ada pada lambung kapal, disewakan hanya untuk satu kali perjalanan dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lainnya, sedangkan pada tipe *chartering*, kapal beserta keseluruhan *cargo space* yang ada pada lambungnya disewakan untuk jangka waktu tertentu.

Sebagian besar kegiatan usaha yang dilakukan oleh perusahaan, lebih berfokus dan beritik berat kepada kegiatan *spot trading*, dibandingkan dengan kegiatan *chartering*.

3.4 Bidang Usaha Pengelolaan Pelabuhan Laut

PT. X sendiri dapat dikategorikan sebagai *new enterant* dalam bidang usaha pengelolaan kawasan pelabuhan. Selain proyek yang akan dikembangkan ini, PT. X juga sudah memiliki, dan mengelola fasilitas penyimpanan minyak, yang berada di Republik Rakyat Cina, meskipun fasilitas tersebut tidak terdapat pelabuhan laut pribadi. Namun secara umum, metode operasional dan pengelolaan yang dijalankan dapat dikatakan sama.

Usaha pengelolaan pelabuhan laut di Indoensia sendiri, dapat dikatakan merupakan suatu bidang yang sangat baru bagi para pelaku bisnis di Indonesia, sebab selama ini pembangunan dan pengoperasian pelabuhan laut secara umum, merupakan hak monopoli eksklusif dari perusahaan Badan Usaha Milik Negara.

Namun dengan adanya perubahan Undang-Undang Pelayaran Republik Indonesia, maka bidang usaha ini menjadi terbuka untuk pihak swasta.

Pelabuhan laut sendiri merupakan suatu kesatuan antara fasilitas dermaga dengan fasilitas penunjang yang berada di kawasan pelabuhan sendiri. Bidang usaha pengelolaan jasa pelabuhan sendiri, dapat memberikan pendapatan yang bersumber dari dua kegiatan utama, yaitu:

1. Pendapatan yang terkait dengan pemanfaatan dermaga
2. Pendapatan yang terkait dengan pemanfaatan fasilitas pelabuhan

3.4.1 Pendapatan Yang Terkait Dengan Pemanfaatan Dermaga

Dermaga merupakan inti dari sebuah pelabuhan laut, sebab suatu wilayah dapat dikatakan menjadi sebuah area pelabuhan laut, apabila tersedia fasilitas yang dapat menunjang berlabuhnya sebuah kapal, dalam hal ini ialah dermaga.

Beberapa tipe pendapatan yang dapat dikenakan kepada pelanggan untuk pemanfaatan fasilitas dermaga, antara lain:

- *Berthing Fee* (Biaya kapal untuk dapat merapat)
- *Throughput Fee* (Biaya penyaluran kargo)
- *Jetty Maintenance Fee* (Biaya perawatan dermaga)

3.4.2 Pendapatan Yang Terkait Dengan Pemanfaatan Fasilitas Pelabuhan

Di dalam sebuah kawasan pelabuhan laut, selain dermaga yang menjadi inti dari pelabuhan laut, maka juga di butuhkan fasilitas penunjang yang berada di dalam kawasan pelabuhan, untuk dapat menyokong kegiatan-kegiatan yang dilakukan baik dalam bidang perdagangan, maupun industri. Di dalam kawasan pelabuhan laut PT. X, merencanakan akan mengoperasikan sebuah kawasan industri yang khusus mengolah CPO beserta produk turunannya, maka akan di bangun tangki-tangki timbun yang dapat menampung CPO beserta produk turunannya, juga disediakan lahan untuk dapat disewa oleh para pelaku industri CPO untuk membangun fasilitas pabrik atau pengolahan lainnya.

Beberapa tipe pendapatan yang dapat dikenakan kepada pelanggan untuk pemanfaatan fasilitas pelabuhan, antara lain:

- *Storage Fee* (biaya penyewaan tangki timbun)
- *Land Lease Fee* (biaya penyewaan lahan)

3.5 Investasi Pada Pembangunan Pelabuhan Laut

Investasi yang dibutuhkan dalam bidang usaha pengembangan pelabuhan laut CPO ini, dapat dikategorikan di dalam dua bagian, yaitu:

1. Investasi fisik
2. Investasi sumber daya manusia

3.5.1 Investasi Fisik

Pengembangan pelabuhan khusus sendiri merupakan sebuah investasi yang sangat padat akan modal. Sebab untuk terwujudnya sebuah kawasan pelabuhan untuk kegiatan industri, dibutuhkan kelengkapan fasilitas pelabuhan, disertai infrastruktur yang memadai, dan memiliki tingkat standard keamanan yang sangat tinggi. Hal ini meliputi pembangunan:

- Fisik dermaga
- Pematangan lahan kawasan area dermaga
- Jalan kawasan dengan spesifikasi industri
- Tangki timbun beserta jaringan pemipaan
- Bangunan-bangunan pendukung, untuk menyokong aktivitas keseharian operasional dari pelabuhan.

3.5.2 Investasi Sumber Daya Manusia

Selain pembangunan fisik, satu hal yang tidak kalah pentingnya yaitu pengembangan sumber daya manusia yang diperlukan untuk menjalankan kegiatan operasional kawasan pelabuhan, hal ini meliputi perekrutan, pengembangan dan pelatihan karyawan.

Pengembangan sumber daya manusia merupakan hal yang tidak dapat diabaikan, karena sifat kawasan pelabuhan yang ditujukan untuk kegiatan industri, maka dibutuhkan karyawan yang sangat terlatih, dan terampil, sekaligus memiliki tingkat kepatuhan yang tinggi atas prosedur kerja yang mengutamakan efisiensi dan keselamatan.

Mengingat profesional pekerja pelabuhan sendiri jumlahnya tidak terlalu banyak di Indonesia, oleh karena itu perusahaan akan perlu menginvestasikan waktu dan dana lebih untuk memilih calon karyawan yang terbaik untuk dilatih dan dikembangkan lebih lanjut, sebelum mereka dipekerjakan untuk mengoperasikan pelabuhan.

3.6 Kinerja Keuangan Singkat PT. X

Kinerja keuangan dari PT. X untuk tahun 2007, mengalami penurunan dibandingkan dengan tahun 2006. Meskipun pada tahun 2007 perusahaan mencetak pendapatan operasional yang lebih besar dibandingkan tahun 2006, namun, biaya operasional yang dikeluarkan perusahaan mengalami pertumbuhan yang jauh lebih besar dibandingkan dengan pertumbuhan pendapatan. Oleh karena itu pertumbuhan laba kotor hanya meningkat sebesar 1,32%, dibandingkan dengan pertumbuhan pendapatan perusahaan yang meningkat sebesar 18,48%, juga karena dibebani oleh biaya umum dan administratif yang semakin besar, maka laba bersih perusahaan untuk tahun 2007 menurun sebesar 35,88% dibandingkan dengan tahun 2006. Sehingga pada akhirnya perusahaan memperoleh penurunan laba bersih sebesar 37,03% seperti dapat dilihat pada tabel 3.1

Tabel 3.1 Laporan Laba Rugi PT.X

PT.X LAPORAN LABA RUGI UNTUK TAHUN YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2007 & 2006		
	2007	2006
PENDAPATAN USAHA	IDR 3,641,772,918,801.00	IDR 3,073,787,610,510.00
BEBAN LANGSUNG	IDR 2,504,680,594,684.00	IDR 1,951,494,353,626.00
LABA KOTOR	IDR 1,137,092,324,117.00	IDR 1,122,293,256,884.00
BEBAN UMUM DAN ADMINISTRASI	IDR 239,021,215,552.00	IDR 175,901,461,657.00
LABA USAHA	IDR 898,071,108,565.00	IDR 946,391,795,227.00
PENGHASILAN (BEBAN) LAIN-LAIN	-IDR 129,989,397,145.00	IDR 267,643,730,037.00
LABA SEBELUM PAJAK	IDR 768,081,711,420.00	IDR 1,214,035,525,264.00
BEBAN PAJAK	-IDR 9,099,928,173.00	-IDR 8,755,626,247.00
LABA BERSIH	IDR 758,981,783,247.00	IDR 1,205,279,899,017.00

Sumber: Laporan Keuangan Tahun 2007 PT. X, telah diolah kembali

Dari sisi neraca, pada tahun 2007 PT. X mengalami pertumbuhan asset secara signifikan. Pertumbuhan ini dimotori oleh adanya akuisisi perusahaan pelayaran di Amerika Serikat, sehingga dapat dikategorikan pertumbuhan *non-organic*, untuk pembiayaan akuisisi ini, perusahaan banyak mengandalkan pinjaman dari perbankan asing, sehingga meningkatkan jumlah kewajiban perusahaan secara cukup signifikan, baik kewajiban lancar yang bertumbuh sebesar 304,12%, dan kewajiban tidak lancar yang tumbuh sebesar 220,83%, seperti dapat dilihat pada tabel 3.2 di bawah ini

Tabel 3.2 Neraca Konsolidasi PT.X

PT.X		
Neraca Konsolidasi		
31 Desember 2007 dan 2006		
	2007	2006
AKTIVA		
AKTIVA LANCAR	IDR 3,624,616,828,481.00	IDR 1,972,476,624,389.00
AKTIVA TIDAK LANCAR	IDR 17,044,007,719,559.00	IDR 6,233,479,327,183.00
JUMLAH AKTIVA	IDR 20,668,624,548,040.00	IDR 8,205,955,951,572.00
KEWAJIBAN		
KEWAJIBAN LANCAR	IDR 5,198,830,662,242.00	IDR 1,286,463,333,184.00
KEWAJIBAN TIDAK LANCAR	IDR 12,154,212,189,289.00	IDR 3,788,333,071,888.00
JUMLAH KEWAJIBAN	IDR 17,353,042,851,531.00	IDR 5,074,796,405,072.00
EKUITAS	IDR 3,315,581,696,509.00	IDR 3,131,159,546,500.00
JUMLAH KEWAJIBAN & EKUITAS	IDR 20,668,624,548,040.00	IDR 8,205,955,951,572.00

Sumber: Laporan Keuangan Tahun 2007 PT. X, telah diolah kembali

3.7 Rencana Usaha Pelabuhan PT.X

Investasi pelabuhan yang akan dibangun oleh PT.X direncanakan untuk menjadi sebuah hub dari baik kegiatan industri, distribusi maupun perdagangan untuk produk minyak kelapa sawit dan turunannya untuk kawasan Dumai dan Riau.

Pelabuhan sendiri akan menjadi bagian penting dari kegiatan usaha pelayaran perusahaan, sebaba dengan tumbuhnya Indonesia sebagai salah satu produsen minyak kelapa sawit terbesar di dunia, yang diimbangi dengan semakin tingginya permintaan akan minyak kelapa sawit baik untuk industri makanan, kosmetik, dan energi, maka diperkirakan tingkat kegiatan aktivitas bongkar muat minyak kelapa sawit di Indonesia akan mengalami pertumbuhan yang sangat signifikan pada tahun-tahun mendatang.

Dengan telah memiliki pelabuhan umum sendiri, maka perusahaan akan dapat mengamankan sebuah *opportunity* bisnis yang sangat potensial di masa yang akan datang, sekaligus juga mengamankan kegiatan bongkar muat dari armada kapal

milik perusahaan, yang tidak akan perlu lagi mengantri pada pelabuhan umum yang telah ada selama ini di Dumai.

Pemilihan lokasi pelabuhan ditetapkan pada area Dumai, didasari pada pemikiran sebagai berikut:

- Dumai merupakan salah satu gerbang ekspor utama komoditas minyak kelapa sawit di Indonesia.
- Daerah Dumai dan Propinsi Riau merupakan salah satu sentra produksi minyak kelapa sawit terbesar di Indonesia.
- Kawasan Dumai terletak di alur pelayaran internasional, sehingga ramai dilalui kapal barang, Dumai terletak di sepanjang Selat Malaka yang merupakan jalur penghubung antara Timur Jauh dan Australia dengan Timur Tengah dan Eropa.
- Garis pantai di sepanjang Dumai memiliki alur dasar laut yang cukup dalam, sehingga dapat dengan mudah dilabui oleh kapal-kapal bertonase besar.

Fasilitas dermaga yang disediakan akan menjadi suatu titik sentral dari berfungsinya pelabuhan ini, sebab nilai tambah yang akan ditonjolkan dari pelabuhan ini ialah penyediaan jasa fasilitas dermaga yang bebas dari *congestion*. Dengan menonjolkan kelebihan pelayanan fasilitas yang dimiliki oleh pelabuhan PT.X dibandingkan dengan pelabuhan umum yang telah ada saat ini, maka diharapkan bahwa para pengusaha dan industriawan yang bergerak di bidang pengolahan, perdagangan dan pendistribusian minyak kelapa sawit beserta produk turunannya, akan tertarik untuk berinvestasi atau memanfaatkan fasilitas yang ada di kawasan pelabuhan dengan melakukan kontrak kerjasama.

Yang akan dijadikan sumber pendapatan utama dari investasi pelabuhan ini ialah penyediaan jasa sewa tangki timbun yang terletak di kawasan pelabuhan. Sebagian besar pendapatan yang akan diperoleh dari proyek investasi pelabuhan PT.X ini akan bersumber dari pendapatan tersebut. Tetapi disamping itu juga terdapat sumber pendapatan lainnya, seperti jasa tambat kapal, jasa penyaluran kargo, biaya perawatan dermaga, dan sewa lahan.

PT.X disini tidak berencana untuk memanfaatkan seluruh lahan yang tersedia untuk dibangun fasilitas tangki timbun, namun disini perusahaan lebih mengupayakan pendiversifikasian risiko dengan berusaha menyewakan lahan yang ada, setelah dikurangi pemanfaatan lahan untuk keperluan tangki timbun, kantor pengelola, jalan kawasan, dan fasilitas kawasan, kepada para pengusaha dibidang industri kelapa sawit untuk membangun fasilitas pengolahan di dalam kawasan pelabuhan, dengan harapan bahwa para penyewa lahan inilah yang akan menjadi pelanggan utama dan pelanggan tetap bagi penggunaan dermaga dan pelanggan penyewa tangki timbun milik perusahaan di masa mendatang.

Minyak kelapa sawit yang akan disimpan atau didistribusikan dari dan menuju pelabuhan PT.X ini, diprediksikan semua akan berasal dari jalur distribusi berbasis laut. Hal ini disebabkan metode pengangkutan inilah yang tergolong paling ekonomis dan cepat untuk bagi bidang industri minyak kelapa sawit ini, mengingat volume jumlah barang yang didistribusikan, dan kondisi infrastruktur jalan umum yang ada di kawasan Dumai pada khususnya dan Riau pada umumnya yang masih memprihatinkan. Survey yang telah dilakukan terhadap beberapa calon pelanggan, yang berupa para pabrik pemrosesan minyak kelapa sawit memberikan informasi, pada umumnya pabrik berskala besar, yang merupakan target pelanggan dari perusahaan, memiliki jalur distribusi melalui angkutan laut. Oleh karena itu dalam proyek investasi pembangunan pelabuhan ini aspek pemasukan kargo melalui darat tidak dipertimbangkan, sebab pendirian fasilitas penerimaan kargo dari darat, akan membutuhkan tambahan biaya, dengan manfaat yang tidak begitu besar.