

STRATEGI MANAJEMEN OPERASIONAL PELAYARAN DALAM SITUASI KRISIS EKONOMI

Noferman Gea¹

¹Universitas HKBP Nommensen,
noferman.gea@student.uhn.ac.id

Abstract

Industrial needs cannot be separated from support from sea transportation in procuring all materials for industrial needs. Demand for shipping services is very fluctuating, where cargo specifications and forecasting market situations are things that shipping service companies must pay attention to. Demand for shipping services cannot be separated from the situation and conditions of changes in market prices, minimum fleet availability, service costs and cargo handling facilities are market trends that can change, these changes can also occur in increasing bunker costs so that shipping service companies in making decisions have Strong reach in recognizing situations and conditions or problems in the market and adjusting operational costs and income obtained. This research uses a qualitative approach (qualitative-based research), using a deductive thinking method (deductive method). The phenomenon of increasing bunker costs and operational costs, including shipping situations and conditions, is something that shipping services must pay attention to if they want to survive in the transportation market.

Keywords: strategy, market, transportation

Abstrak

Kebutuhan industri tidak terlepas dari dukungan transportasi laut dalam pengadaan segala material untuk keperluan industri. permintaan jasa pelayaran sangat fluktuatif dimana spesifikasi kargo dan peramalan situasi pasar merupakan hal yang harus di perhatikan perusahaan jasa pelayaran. Permintaan jasa pelayaran tidak terlepas dari situasi dan kondisi perubahan harga pasar, minimnya ketersediaan armada, biaya pelayanan dan fasilitas penanganan cargo adalah kecenderungan pasar yang dapat berubah ubah, perubahan ini juga dapat terjadi pada biaya bunker yang semakin meningkat sehingga perusahaan jasa pelayaran dalam mengambil keputusan memiliki daya jangkauan yang kuat mengenal situasi dan kondisi atau permasalahan di dalam pasar dan penyesuaian biaya operasional dan pendapatan yang di peroleh. penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif (penelitian berbasis kualitatif), menggunakan metode pemikiran deduktif (metode deduktif). Fenomena peningkatan biaya bunker dan biaya operasional termasuk situasi dan kondisi pelayaran, merupakan hal yang harus di perhatikan oleh jasa pelayaran jika ingin bertahan di pasar pengangkutan

Kata Kunci: strategi, pasar, pengangkutan

Submitted: 2024-04-17	Revised: 2024-04-24	Accepted: 2024-05-14
-----------------------	---------------------	----------------------

Pendahuluan

Transportasi minyak merupakan fungsi konsumsi di negara-negara industri. Itu Badan Energi Internasional (IEA) memperkirakan pasokan minyak mentah global akan meningkat meningkat menjadi 103 juta barel per hari pada tahun 2018, meningkat sebesar 8,4 juta barel per hari. Menurut IEA, lonjakan produksi minyak ini disebabkan oleh peningkatan minyak Irak dan Produksi Amerika Utara. Sementara itu, permintaan global diperkirakan akan tumbuh mencapai 96,7 juta barel per hari pada tahun 2018. Pada bulan Mei 2013, harga minyak berada di atas \$100 per barel. IEA melaporkan bahwa harga minyak dipengaruhi oleh pertumbuhan minyak global permintaan, terutama pasar Cina. IEA menambahkan bahwa Irak akan menjadi pendukung energinya negara-negara OECD. Pasokan minyak Irak mungkin mencapai 8,3 juta barel per hari pada tahun 2035 (IEA, 2013). Di di sisi lain, produksi minyak global diperkirakan akan terkuras lebih cepat dibandingkan di kawasan Tengah wilayah timur. Timur Tengah memiliki porsi cadangan minyak global terbesar yaitu 66% (IAGS,2013). menunjukkan produksi minyak Timur Tengah diperkirakan meningkat lebih cepat dibandingkan produksi minyak global. Oleh karena itu, minyak mempunyai peranan yang sangat penting kemajuan perekonomian dunia dan sulit untuk digantikan dalam jangka pendek. Hal ini diperlukan untuk produksi energi dan tidak ada alternatif

yang kompetitif sumber energi. Oleh karena itu, kebutuhan minyak bersifat inelastis terhadap harga.

Kajian Pustaka

Dalam mengambil sebuah keputusan, peluang di anggap sebagai salah satu kesempatan perusahaan untuk menyusun strategis hal ini dimanfaatkan agar perusahaan dapat memperoleh keuntungan yang semaksimal mungkin (Stopford, 2009). Memperoleh keuntungan perlu kedewasaan yang matang dalam merumuskan dan melaksanakan suatu strategi yang efektif (Lorange, 2005).

Bisnis pengangkutan merupakan salah satu elemen utama dalam mendukung kegiatan industri. Perusahaan pelayaran selalu tahu apa yang terjadi dalam pengiriman seperti perubahan, kelebihan pasokan, perlambatan atau pertumbuhan, maka selalu *up to date* faktor penting bagi perusahaan untuk bertahan hidup (Stopford, 2009). Faktor eksternal merupakan hal yang menjadi perhatian utama oleh perusahaan terkait kerusuhan politik, krisis ekonomi dan transformasi teknologi. Mengidentifikasi hal-hal yang menjadi penghambat atau gagalnya operasional perusahaan perlu memiliki perhitungan yang matang. Perhatian utama pemilik kapal adalah bagaimana menjamin arus kas yang baik, yang meningkatkan peluang kelangsungan hidup dan kesuksesan perusahaan. Kelangsungan hidup adalah tujuan paling penting dari manajemen strategis. Manajer mencoba memperoleh keuntungan sebesar-besarnya bagi perusahaan dalam jangka pendek dan jangka panjang. kapal tanker merupakan jasa pelayaran pengangkutan laut yang memiliki kapasitas *Double Hull Aframax* bervariasi dari 80.000 sampai 120 M/T bobot mati (Stopford, 2009). Pembiayaan operasional kapal tanker dapat di lihat dari biaya bunker yang di bebaskan kepada perusahaan pelayaran, hal ini penyesuaian biaya dapat berdampak langsung terhadap stabilitas keuangan perusahaan (Bunker World, 2013).

Biaya operasional kapal 50% dari bunker (Stopford, 2009). Harga bunker dan biaya pengangkutan komoditas saling beriringan. Jika tidak di sesuaikan mampu berdampak pada biaya operasional kapal (Kavussanos dan Visvikis, 2006). Bunker dapat di jadikan sebagai acuan dalam menilai stabilitas pangsa pasar (Bunker world, 2013). Variasi harga bunker yang signifikan (INTERTANKO, 2001) telah melakukan berbagai cara dalam menyesuaikan harga bunker dengan pasar. Harga bunker yang mengalami kenaikan Akibatnya, pergerakan pasar pelayaran meningkat seiring dengan perkembangannya dari jumlah perdagangan (Stopford, 2009). Peningkatan yang terjadi cukup jelas produksi domestik bruto, PDB berpengaruh positif terhadap pertumbuhan perdagangan. (Cullinane, 2011). Kapal yang lebih besar mempunyai pengaruh yang besar dalam mengurangi biaya perdagangan. Mereka memuat lebih banyak kargo yang mempengaruhi keseluruhan biaya dengan mengurangi biaya per ton mil. Memenuhi permintaan pasar pembangunan kapal yang baru juga merupakan salah satu cara perusahaan pelayaran dalam mempertahankan hidupnya (Chrzanowski, 1985). Selain itu armada jasa pelayaran dalam menentukan bisnis yang baru atau rencana penanganan muatan dapat di analisis dari segi jenis komoditas yang di angkut, jarak antara muatan dan pelabuhan bongkar, fasilitas pelabuhan, biaya pelabuhan dan biaya bunker (Chrzanowski, 1985). Pace (1979). Rata rata jasa pelayaran lebih menginginkan penyewaan kapal dalam masa periode tertentu dengan biaya operasional termasuk bunker di bebaskan kepada penyewa kapal (Kavussanos, dan Visvikis, 2006).

Kurva penawaran pada time charter tiga tahun kurang elastis dibandingkan dengan kurva penawaran dari voyage charter. Akibatnya, kurva penawaran satu tahun piagam waktu terletak di antara keduanya (Kavussanos, dan Visvikis, 2006). keputusan dibuat setelah menganalisis pasar berdasarkan jumlah informasi, biaya peluang dan negosiasi rinci. Angka ini dianggap rendah proses dengan jeda waktu antara waktu pengiriman dan saat pesanan dilakukan. (McConville, 1999). pengiriman ini sangat penting khususnya pelayaran tramper lebih menekankan kapal yang baru yang berlambung ganda dengan standar keselamatan kerja dan lingkungan (Grammenos, 2010). pembuatan kapal yang baru berlambung ganda adalah sebuah pertimbangan dalam mengambil sebuah keputusan seperti mempertimbangkan masalah umur kapal, stabilitas keuangan, pengadaan sparepart, dan pendapatan yang di harapkan (Stopford, 2009).

Pangsa pelayaran tramper harus menyesuaikan pasokan dan tidak mengubah kapasitas armada (Grammenos, 2010). Pasar ini dapat dimanfaatkan dengan sukses oleh pemilik kapal yang membeli dengan harga murah dan menjualnya dengan harga tinggi, berdasarkan waktu yang tepat. Tapi finansial beban tersebut dapat memaksa pemilik kapal untuk menjual ketika harga turun untuk menutupi utangnya dan menyediakan likuiditas (Lorange, 2005). Menurut Veenstra (1999) rendahnya tarif angkutan berlangsung dalam jangka waktu lama dibandingkan dengan periode pendek tarif angkutan tinggi pasar. Oleh karena itu, pemilik kapal terpaksa menjualnya karena durasi yang lama pasar bearish. Sebaliknya, mereka menahan diri ketika pasar sedang bullish kondisi dan tarif angkutan meningkat. Para investor yang sadar akan pasar ketidakpastian, simpan uang tunai yang baik untuk periode resesi ketika tarif angkutan turun dan aset harga jatuh. Jika tidak, investor lemah yang tidak memiliki likuiditas untuk mempertahankan kapalnya akan mengalami hal tersebut terpaksa menjual dengan harga rendah, dan kehilangan peluang saat pasar pulih (Stopford, 2009).

Metode

Metodologi yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif (penelitian berbasis kualitatif), menggunakan metode pemikiran deduktif (metode deduktif), yang menganalisis fenomena pengetahuan umum atau fakta umum untuk menemukan kesimpulan tertentu (Tri & Diky, 2020). (*The methodology used in this study uses a qualitative approach (qualitative based research), using the deductive thinking method (deductive method), which analyzes general knowledge phenomena or general facts to find certain conclusions*). (Zulkarnaen, et al. 2020, p.2614). Penelitian ini menjadikan metode kualitatif sebagai cara dalam mengambil data dengan teknik pengamatan langsung atau survey lapangan (Tri & Diky, 2020). Pendekatan Kualitatif merupakan pendekatan yang digunakan oleh peneliti dalam rangka mengumpulkan data, yang di antaranya mencakup perilaku individu, deskripsi latar belakang yang kompleks dan interaksi individu, eksplorasi untuk menemukan informasi baru, fokus secara mendalam dan teliti dari suatu yang terbatas jumlahnya, deskripsi dari interaksi- interaksi individu dan proses yang mereka gunakan, dan uraian yang kaya tentang konteks dan kesimpulan (Sugiyono, 2019).

Hasil dan Pembahasan

Ada perkiraan yang berbeda teknik yang telah dikembangkan selama beberapa tahun terakhir. Salah satu nya ialah peramalan biasanya dilakukan untuk memberikan bantuan untuk perencanaan masa depan dan pengambilan keputusan proses pembuatannya (Farnum, dan Stanton, 1989). manajemen perusahaan perlu berhati hati dalam mengambil sebuah keputusan terkait stabilitas keuangan organisasi biaya operasional kapal. Selain itu memaksimalkan penagihan biaya penyewaan yang di bayarkan oleh penyewa dan beban/kewajiban seperti kewajiban pengadaan barang, perbaikan, atau perawatan. Strategi bisnis juga penting dalam memanfaatkan peluang-peluang sebagai salah strategi untuk mempertahankan kecukupan likuiditas yang konsisten dan kebijakan bisnis untuk mencapai tujuan memperoleh keuntungan yang tinggi ketika pasar pulih dari situasi krisis (Stopford, 2009). Ciri-ciri industri pelayaran cenderung sangat banyak bersifat siklus dan turbulensi. Suksesnya sebuah bisnis dan turbulensi pasar di pandang sebagai peluang dan bukan sebagai ancaman organisasi (Lorange 2005).

Persaingan di dunia industri jasa pelayaran global mampu mengetahui resiko dan memanfaatkan peluang dan pertumbuhan ekonomi. Seorang manajer perusahaan memiliki daya jangkauan yang luas dan mengenal situasi operasional masa lalu, saat ini dan masa depan seperti transisi ekonomi, perubahan perilaku pasar, kelebihan pasokan cargo, dan perlambatan ekonomi agar kebijakan yang di buat manajemen perusahaan dapat ter arah sesuai kebutuhan operasional perusahaan (Stopford, 2009). manajer perusahaan pelayaran harus memiliki konsep bisnis dalam memperoleh keuntungan dalam jangka pendek dan jangka yang panjang. Keputusan keuangan industri jasa pelayaran harus sesuai dengan dampak negatif dan ketidakpastian pasar (Harwood, 2006). Selisih pendapatan dan pengeluaran merupakan arus kas yang di kelola oleh perusahaan pelayaran. Pengeluaran dapat di artinya pembiayaan operasional pengangkutan seperti pembiayaan/kebutuhan awak kapal, pengadaan kebutuhan perlengkapan operasional kapal, dan

biaya bunker kapal. Harga bunker tinggi juga dapat meminimalkan margin keuntungan perusahaan pelayaran. Pembiayaan operasional kapal yang berjalan signifikan dapat mengalami genjolak terjadinya resesi dimana pemasukan bagi perusahaan kecil sedangkan biaya operasional mengalami kenaikan tentu pemilik kapal harus memaksimalkan tarif angkutan dan memaksimalkan biaya bunker (Cullinane, 2011).

1. Pasar Pengangkutan Kapal Tanker dan Permintaan Produk Minyak

Pasar pengangkutan dan permintaan produk minyak merupakan salah satu strategi bisnis yang dilakukan oleh manajemen jasa pelayaran seperti spesifikasi kargo sesuai dengan kebutuhan pasar. Pada dasarnya kebutuhan pasar di pandang dari karakteristik sebuah kapal. Standar kapasitas kargo dunia berkisar 75.000 Metrik ton bobot dan rata-rata produktif kecepatan kapal 14,5 knot dengan tingkat konsumsi pemakaian bahan bakar 55 Metrik ton/hari selain karakteristik sebuah kapal tetapi pembiayaan, akses dan perizinan pelabuhan merupakan hal yang perlu di pertimbangkan. Skala dunia diperbarui setiap tahun untuk mencerminkan perubahan yang terjadi pada harga bunker, seperti fluktuasi mata uang dan perubahan biaya pelabuhan. Skala ini perusahaan pelayaran mengambil tarif tetap dan berpendoman skala dunia 100 (WS100). Perubahan pasar ini memiliki efek ganda terhadap minyak mentah dunia yang mengalami peningkatan permintaan yang mencapai 90,6 juta barel/hari. Perubahan signifikan terkait lalu lintas dari Timur Tengah menuju Asia yang telah terus meningkat. Volume aliran menurun antara Timur Tengah dan Eropa dan secara paralel, impor global Amerika Utara juga turun (Clarksons, 2013). Secara umum, impor produk minyak melalui laut mengalami peningkatan signifikan sebesar 3,9 persen mencapai 19,6 juta barel per hari pada tahun 2013. Namun, ketidakpastian permintaan di Eropa akibat dampak krisis zona euro tahun 2009 telah menurunkan impor menjadi 5,7 juta barel per hari pada tahun 2012. Pada Sementara itu, impor pada tahun 2011 sebesar 5,9 juta barel per hari.

2. Biaya Bunker dan Hukum Permintaan

Bengkaknya biaya operasional kapal di sebabkan kurangnya pengelolaan pengadaan bahan bakar. Bunker merupakan pengisian bahan bakar kapal baik bunker dengan sistem pengisian di terminal pelabuhan maupun bunker dengan sistem ship to ship. Harga bunker merupakan komponen biaya utama kapal tanker minyak mentah saat ini. Harga IFO 380 cst pada tanggal 26 Juni 2013 di pelabuhan adalah \$571/mt. Di Fujairah harga IFO380 cst mencapai \$601/mt, sedangkan di Singapura harganya tercatat \$580/mt (Bunker dunia, 2013).

Peningkatan bahan bakar kapal tersebut di sebabkan karna faktor global yang terus meningkat permintaannya. Hal tersebut sangat merugikan perusahaan jasa pelayaran dimana biaya penyewaan yang di sebut pendapatan perusahaan lebih murah di banding biaya bunker yang terlalu mahal. Krisis ekonomi dan stabilitas keuangan merupakan hal permasalahan yang di hadapi oleh pemilik kapal ketika perusahaan tersebut perusahaan baru dan tidak mengenal siklus pangsa pasar (Cullinane, 2011,) perusahaan pelayaran bisa melindungi cukup dari kenaikan harga bunker, selain memastikan tarif pengangkutan, baik dengan mengikuti strategi tradisional seperti mencarter kapal dalam jangka waktu lama kontrak berjangka, atau menggunakan alat lindung nilai terhadap volatilitas pasar harga bunker (Kavussanos dan Visvikis, 2006). Faktor utama yang mempengaruhi transportasi laut adalah perekonomian dunia. Oleh karena itu, permintaan untuk kapal tanker mencerminkan kebutuhan energi. Pertumbuhan perekonomian dunia semakin meningkat permintaan. Perubahan ke sumber energi baru sulit dicapai jangka pendek. Oleh karena itu, tidak ada pengganti minyak bumi sebagai sumber energi. Yang lain Variabel penting yang mempengaruhi permintaan adalah jarak yang biasanya diukur ton mil. Permintaan kapal tanker minyak ditentukan sebagai kuantitas tercatat atau bobot mati yang diperlukan dikalikan dengan jarak yang ditempuh.

3. Pasar Pelayaran dan Siklus Pasar

Tarif pengangkutan disimpulkan berdasarkan jumlah kargo yang akan diangkut versus pasokan tonase yang tersedia di pasar (Stopford, 2009). Juga barangnya pasar dipengaruhi oleh wilayah perdagangan, seperti tarif angkutan di Atlantik Utara berbeda dari pasar angkutan di pasar Timur Jauh. Di sisi lain, ada beberapa faktor dicirikan di pasar angkutan seperti jenis komoditas, jarak antar muatan dan pelabuhan bongkar, fasilitas pelabuhan, biaya pelabuhan dan biaya bunker bahan bakar (Chrzanowski, 1985). Pace (1979) menulis bahwa tarif angkutan mencerminkan keseimbangan antara produktivitas armada yang ada dan ketersediaan kargo yang akan diangkut. Pasar pengangkutan berbagai ukuran kapal tanker bergantung pada kekuatan pasokan dan kekuatan masing-masing tuntutan. Subpasar ini memiliki siklus musiman yang berbeda di sektor kapal tanker durasi pencarteran yang berbeda atau ukuran kapal tanker yang berbeda. Pembuatan kapal merupakan variabel penting yang mempengaruhi tarif angkutan dan menyesuaikan pasokan tonase dengan permintaan yang dibutuhkan.

Investor memesan kapal baru saat tarif angkutan meningkatkan. Selain itu, pembangunan baru meningkatkan kualitas transportasi laut mode. Di sisi lain, spekulasi memesan kapal ketika biaya pembangunannya rendah untuk menjual ketika pasar sedang naik. Oleh karena itu, ekspektasi dan prediksi menjadi penting. Tren pembangunan baru ditentukan oleh penawaran dan permintaan. Tapi harga baru dibangun dipengaruhi oleh faktor-faktor di pasar pelayaran, seperti harga barang bekas kapal, buku pesanan dan harga pembongkaran. Terkadang pesanan untuk bangunan baru meningkat karena penerapan teknologi baru. Pembuatan kapal membutuhkan jumlah yang besar investasi, sehingga keputusan dibuat setelah menganalisis pasar berdasarkan jumlah informasi, biaya peluang dan negosiasi rinci. Angka ini dianggap rendah proses dengan jeda waktu antara waktu pengiriman dan saat pesanan dilakukan. (McConville, 1999).

4. Strategi Manajemen Resiko

Bahwa prediksi harus didasarkan pada informasi yang akurat namun ini sulit didapat Stopford (2009). Investor yang menjelajah di pasar yang bergejolak seperti itu sangatlah tinggi terkena risiko keuangan karena tujuan utama investasi adalah untuk menggunakan minimum jalan lain untuk mendapatkan penghasilan yang tinggi. Oleh karena itu, investor yang bijaksana harus memanfaatkan semua yang tersedia informasi dan analisis pasar saat mengambil keputusan. Elemen kunci yang penting untuk bertahan di pasar pelayaran adalah pendapatan dan biaya pengoperasian kapal. Barang tersebut Nilai tukar mewakili pendapatan tunai utama dan bunker bahan bakar mewakili pengeluaran utama uang tunai. Oleh karena itu, mengoperasikan kapal di pasar internasional yang tidak menentu memiliki dampak yang sangat besar risiko bisnis.

Namun risiko tidak selalu bisa dihindari. Perusahaan yang terencana dengan baik menganalisis siklus pasar dan memberikan informasi intensif mengenai variabel mempengaruhi pasar pelayaran dapat bertahan dalam masa buruk (Kavussanos dan Visvikis, 2011). Selama periode tahun 2003 hingga pertengahan tahun 2008 tarif angkutan mencapai puncaknya, yaitu meningkat hingga 300 persen, kemudian disusul keruntuhan dengan jatuh hingga 95 persen akhir tahun 2008. Gejala tarif angkutan mempunyai dampak langsung terhadap pendapatan perusahaan perkapalan. Oleh karena itu, diperlukan untuk mengamankan pendapatan dan biaya yang dikeluarkan investor untuk memperkirakan uang tunai dan untuk menghindari ketidakpastian dan lingkungan yang mudah berubah (Alizadeh, dan Nomikos, 2009). Hal ini sangat jelas terlihat manajemen risiko penting dalam pasar yang telah membuat dan menghancurkan banyak hal investor selama bertahun-tahun. Hal ini menjelaskan mengapa pemilik kapal tidak bersedia mencarter ada kapal untuk jangka panjang ketika tarif angkutan tinggi dan mereka menyesal tidak memperbaikinya kapal untuk sewa jangka panjang setelah tarif angkutan turun. Penyewa juga tidak menyesal memperbaiki kapal untuk jangka panjang ketika tarif angkutan rendah berdasarkan ekspektasi yang salah. Selain hasil di atas, penelitian yang dilakukan oleh (Kavussanos dan Visvikis, 2006) dari tren pasar kapal tanker untuk perjanjian sewa yang berbeda untuk sub pasar yang berbeda sektor, antara tahun 1990 dan 2005, menemukan bahwa volatilitas tarif angkutan bervariasi dari waktu ke waktu.

Kesimpulan

Transportasi minyak merupakan fungsi konsumsi di negara-negara industri. Itu Badan Energi Internasional (IEA) memperkirakan pasokan minyak mentah global akan meningkat meningkat menjadi 103 juta barel per hari pada tahun 2018, meningkat sebesar 8,4 juta barel per hari. Menurut IEA, lonjakan produksi minyak ini disebabkan oleh peningkatan minyak Irak dan Produksi Amerika Utara. Sementara itu, permintaan global diperkirakan akan tumbuh mencapai 96,7 juta barel per hari pada tahun 2018. Dalam mengambil sebuah keputusan, peluang di anggap sebagai salah satu kesempatan perusahaan untuk menyusun strategis hal ini dimanfaatkan agar perusahaan dapat memperoleh keuntungan yang semaksimal mungkin (Stopford, 2009). Harga bunker yang mengalami kenaikan Akibatnya, pergerakan pasar pelayaran meningkat seiring dengan perkembangannya dari jumlah perdagangan (Stopford, 2009).

Peningkatan yang terjadi cukup jelas produksi domestik bruto, PDB berpengaruh positif terhadap pertumbuhan perdagangan. (Cullinane, 2011). Kapal yang lebih besar mempunyai pengaruh yang besar dalam mengurangi biaya perdagangan. Mereka memuat lebih banyak kargo yang mempengaruhi keseluruhan biaya dengan mengurangi biaya per ton mil. Memenuhi permintaan pasar pembangunan kapal yang baru juga merupakan salah satu cara perusahaan pelayaran dalam mempertahankan hidupnya (Chrzanowski, 1985). Pengeluaran dapat di artinya pembiayaan operasional pengangkutan seperti pembiayaan/kebutuhan awak kapal, pengadaan kebutuhan perlengkapan operasional kapal, dan biaya bunker kapal. Harga bunker tinggi juga dapat meminimalkan margin keuntungan perusahaan pelayaran (Cullinane, 2010) Pembiayaan operasional kapal yang berjalan signifikan dapat mengalami genjolak terjadinya resesi dimana pemasukan bagi perusahaan kecil sedangkan biaya operasional mengalami kenaikan tentu pemilik kapal harus memaksimalkan tarif angkutan dan memaksimalkan biaya bunker

Daftar Pustaka

- Alizadeh, A. and Nomikos, N. (2009). *Shipping Derivatives and Risk Management*. Palgrave Macmillan, UK
- Bunker World, (2013), *Bunker World Index*. <http://www.bunkerworld.com/>
- Chrzanowski, I. (1985). *An Introduction to Shipping Economics*. Fairplay Publications, UK
- Cullinane, K. (2011). *International Handbook of Maritime Economics*. Edward Elgar publishing Limited, USA
- Clarkson Research Services Ltd, (May, 2013). *Oil and Tankers Trades Outlook*. Volume 18, No.5.
- Farnum, N. and Stanton, L. (1989). *Quantitative Forecasting Methods*. PWS-KENT, London.
- Grammenos, C. (2010). *The Handbook of Maritime Economics and Business*. MPG Book Ltd, London.
- Halcyon Steamship Co Ltd v Continental Grain Co [1943] K.B. 355
- Harwood, S. (2006). *Shipping Finance*. Third Edition, Euromoney Institutional Investor Plc, UK
- INTERTANKO (Jan, 2001). *World Scale – A Tanker Chartering Tool*.
- International Energy Agency (2013). *Oil Market Report*. <http://www.iea.org/oilmar/Licenceomr.html>
- Institute for the Analysis of Global Security (2013), *The Future of Oil*. <http://www.iags.org/futureofoil.html>
- Kavussanos, M. and Visvikis, I. (2006). *Derivatives and Risk Management in Shipping*. Witherby Shipping Business, UK

- K.M. Spens, G. Kovacs, ' Analisis isi pendekatan penelitian dalam penelitian logistik, *Int. J. Phys. Distrib. Logist. Manag.* 36 (5) (2006) 374–390, <https://doi.org/10.1108/09600030610676259>.
- Lorange, Peter. (2005). *Shipping Company Strategies, Global Management Under Turbulent Condition*. Emerald Group Publishing Ltd, UK.
- McConville J. (1999). *Economics of Maritime Transport, Theory and Practice*. The Institute of Chartered Shipbrokers, Witherby, London
- Pace, M. (1979). *Determination of Ocean Freight Rates, Towards New Formula*. K & M Ltd, Valetta-Malta.
- Stopford, M. (2009). *Maritime Economics*. 3 rd Edition. Routledge, New York.
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Thomas, D Rhidian (ed) *Masalah Hukum Terkait Time Charterparty*, Informa, Bodmin, United Kingdom, 2008
- Tri Mardalena & Diky Budiman (2020) Analisis Sistem Manajemen Sewa Menyewa kapal diperusahaan Jasa Pelayaran Tanjung Balai Karimun kabupaten Karimun Provinsi Kepulauan riau, *Jurnal Ilmiah Mea*, Vol. 4 No. 3, 2020
- Veenstra, A. (1999) *Quantative Analysis of Shipping Markets*. Delft University Press. The Netherland.
- Zulkarnaen, W., et al. (2020). Harmonization of sharia rules in ef ort copyright protection in Indonesia. *Journal of Advanced Research in Dynamical and Control Systems*, 12(2), 2612–2616. <https://doi.org/10.5373/JARDCS/V12I2/S20201311>