

BAB IV

PEMBAHASAN

IV.1. Perhitungan Laba Rugi Operasional Kapal Perusahaan Pemilik

Pembahasan dan analisa perhitungan laba rugi yang disusun oleh penulis mengacu pada data perusahaan PT. Srikandi Armada Shipping, yang mana memiliki beberapa kapal yang dioperasikan. Setelah dilakukan wawancara dan pengumpulan data sesuai dengan topik dalam penulisan ini, didapatkan bahwa perusahaan belum memiliki perhitungan rinci tentang pendapatan dan pengeluaran dalam operasional kapal secara detail. Bagian divisi keuangan perusahaan yang bertugas untuk melakukan pencatatan biaya masuk dan keluar secara aktual atau realisasi yang diterima dan dikeluarkan oleh perusahaan, dimana komponen di dalamnya sangat beragam atau tidak hanya sebatas lingkup operasional kapal, misalnya *overhead cost*, perlengkapan kantor, listrik, air, biaya relasi dan lain-lain, sedangkan tidak dapat dipisahkan dan diketahui mana saja yang termasuk beban operasional kapal.

Secara prinsip, untuk menentukan kesesuaian atau kelayakan tingkat tarif *charter* kapal harus diketahui lebih dahulu biaya operasional kapal per-trayek / *shipment*. Sehingga diketahui berapa *Break Event Point* (BEP) yang harus dikembalikan sekaligus target laba yang ingin didapatkan.

$$\text{Tarif} = \text{BEP} + \text{target laba}$$

Laba inilah yang nantinya akan digunakan sebagian untuk pemenuhan biaya-biaya di luar komponen operasional kapal itu sendiri.

Perusahaan hanya menggunakan Neraca Keuangan yang akan dibuat oleh divisi keuangan setiap bulan secara menyeluruh kegiatan perusahaan sesuai aktual dana yang masuk dan keluar untuk didapatkan laba rugi perusahaan.

PT.SRIKANDI ARMADA SHIPPING			
LAPORAN NERACA			
PER 31 OKTOBER 2016			
AKTIVA		PASSIVA & MODAL	
AKTIVA LANCAR		PASSIVA	
KAS DAN BANK	Rp. 565,280,354	HUTANG SUPPLIER	Rp. 8,884,569,271
PIUTANG JASA	Rp. 20,953,565,775	HUTANG PD PIHAK KE 3	Rp. 15,859,253,300
PIUTANG LAIN LAIN	Rp. 270,490,356	HUTANG JANGKA PANJANG	Rp. 198,196,126,016
	Rp. 21,789,336,485		Rp. 222,939,948,587
AKTIVA TETAP		MODAL	
HARGA PEROLEHAN	Rp. 219,622,793,539	LABA DITAHAN	Rp. 18,401,796,467
AKUMULASI PENYUSUTAN	Rp. (18,491,044,804)	RUGI JANUARI 2016	Rp. (622,404,518)
	Rp. 201,131,748,735	RUGI FEBRUARI 2016	Rp. (6,422,259,654)
		LABA MARET 2016	Rp. 5,137,262,248
		LABA APRIL 2016	Rp. 2,204,764,989
		RUGI MEI 2016	Rp. (5,493,907,847)
		LABA JUNI 2016	Rp. 1,288,864,151
		RUGI JULI 2016	Rp. (1,271,591,724)
		RUGI AGUSTUS 2016	Rp. (2,741,693,830)
		RUGI SEPTEMBER 2016	Rp. (3,920,633,773)
		RUGI OKTOBER 2016	Rp. (6,579,059,876)
			Rp. (18,863,367)
TOTAL AKTIVA	222,921,085,220	TOTAL PASSIVA & MODAL	222,921,085,220

Gambar 4.1. Contoh Laporan Neraca PT. Srikandi Armada Shipping

PT.SRIKANDI ARMADA SHIPPING			
LAPORAN LABA RUGI			
PERIODE OKTOBER 2016			
PENDAPATAN JASA			
PENDAPATAN JASA		Rp.	4,639,679,584
HPP			
BIAYA OPERASIONAL LANGSUNG KAPAL		Rp.	(5,579,090,226)
	RUGI KOTOR	Rp.	(939,410,642)
BIAYA			
BIAYA UMUM & ADMINISTRASI		Rp.	(3,892,648,008)
	RUGI	Rp.	(4,832,058,650)
PENDAPATAN LAIN LAIN		Rp.	80,865,474
	RUGI	Rp.	(4,751,193,176)
BIAYA PENYUSUTAN		Rp.	(1,827,866,700)
	RUGI	Rp.	(6,579,059,876)

Gambar 4.2. Contoh Laporan Laba Rugi PT. Srikandi Armada Shipping

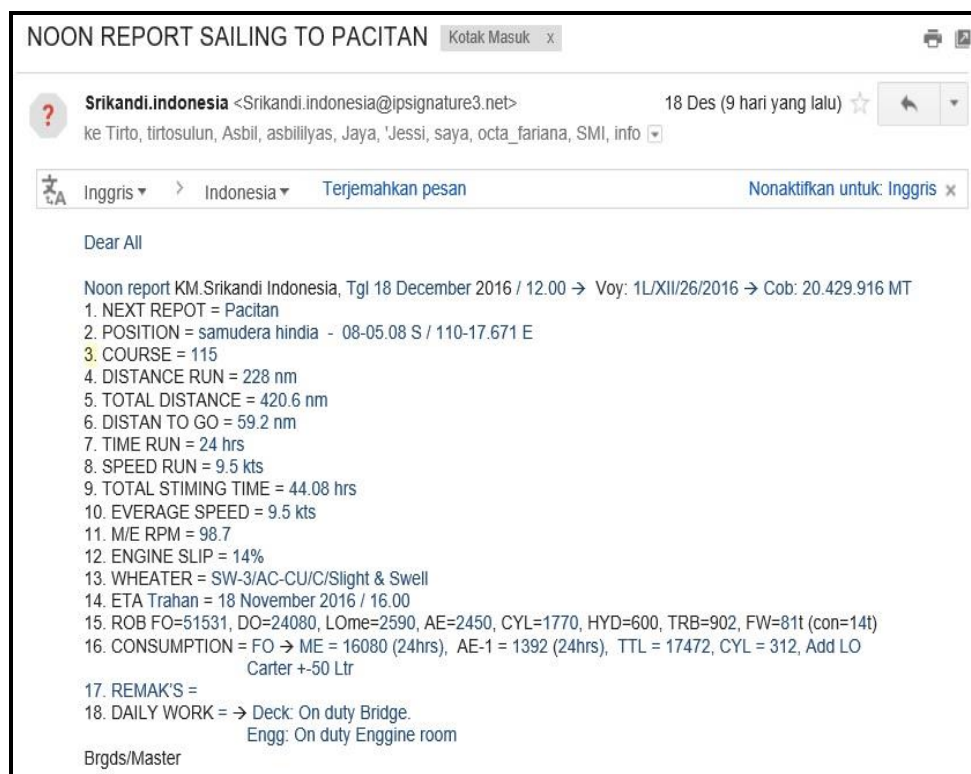
Bila dilihat pada model neraca dan laba rugi perusahaan belum dapat diketahui secara rinci biaya operasional kapal dan belum dapat dinilai kewajaran tarif yang didapat. Melihat pentingnya pemisahan untuk menghitung lebih spesifik biaya operasional kapal guna mendapatkan tarif yang sesuai, maka penulis menyusun format *Voyage Account* untuk dihitung oleh divisi operasional sebagai acuan untuk melakukan *review* terhadap kesesuaian tarif *charter* kapal.

IV. 2 Noon Report Kapal

Manajemen perusahaan pelayaran yang terstruktur memiliki sistem *monitoring* kapal yang baik. Untuk memudahkan monitoring, dibutuhkan kerjasama yang baik antara tim di darat dan di laut terutama dalam hal pelaporan kegiatan dan pergerakan kapal. Terdapat beberapa instrumen pelaporan kapal ke kantor pusat antara lain :

1. *Voyage report* setiap selesai *voyage* ke armada.
2. Menyampaikan *copy log book* ke armada.
3. Tiap 6 bulan menyampaikan daftar inventaris ke armada.
4. Laporan ke armada bila selesai *docking, repair, maintenance, survey, supply* perbekalan, *spare parts, deck storers*.
5. Daftar masa berlakunya sertifikat-sertifikat ke armada.
6. Laporan 3 hari sekali : *Noon position*, haluan, kecepatan kapal, ETA pelabuhan berikutnya ke armada dan usaha.
7. Tiap meninggalkan pelabuhan melaporkan : ETD kapal dan ETA pelabuhan berikutnya, *draft* kapal, *total on board* (Cargo, MFO, MDF, air). Bongkar/muat muatan ke armada dan usaha.
8. Kejadian-kejadian penting dalam pelayaran ke armada.
9. Setiap selesai *voyage*, mengirimkan pertanggungjawaban keuangan dan permintaan uang lagi ke keuangan dan armada.
10. Mengajukan permintaan *supply, repair/maintenance/survey* kepada armada atau cabang/agen.
11. Laporan timbang terima nahkoda/perwira dengan lampirannya ke armada.
12. Melaporkan muatan, *stowage* dan sebagainya ke usaha.

Sesuai *interview* dengan *captain* kapal MV. Srikandi Indonesia, *capt.* Hery Soejtipto menjelaskan bahwa *Noon Report* kapal adalah laporan yang dibuat setiap hari jam 12.00 waktu setempat yang berisi tentang jumlah persediaan yang ada di kapal antara lain bahan bakar, pelumas, air tawar, posisi kapal dan kegiatan kapal lainnya. Selain *Noon Report*, kapal juga mengirimkan laporan *actual* untuk keberangkatan kapal (*Departure Report*) dan kedatangan kapal (*Arrival Report*). Adapun masing-masing contoh laporan tersebut adalah sebagai berikut :



Gambar 4.3. Contoh *Noon Report* Kapal

Gambar 4.4. Contoh *Departure Report* KapalGambar 4.5. Contoh *Arrival Report* Kapal

Sebagaimana contoh pada gambar 4.3, 4.4 dan 4.5 merupakan laporan yang dikirimkan oleh kapal melalui email satelit / Inmarsat kepada *Ship's Owner* untuk melaporkan setiap siang hari, saat kapal berangkat dan tiba, sehingga dapat dimonitor posisi dan kondisi kapal secara berkelanjutan. Dapat dilihat sesuai contoh di atas terdapat beberapa *item* penting yang disampaikan dalam laporan, antara lain yaitu :

- Tanggal dan jam pelaporan.
- Posisi kapal.
- Jarak yang sudah dan akan ditempuh, cuaca, kecepatan kapal, kondisi mesin dan estimasi tiba di pelabuhan tujuan (bila kapal sedang berlayar).
- Kondisi persediaan bahan bakar (FO dan DO), pelumas (LO M/E, A/E, Cyl Oil dan Hydraulic Oil), air tawar (FW).
- Konsumsi bahan bakar, pelumas dan air tawar.
- Kegiatan kerja *crew* di kapal.
- Waktu berangkat dan tiba kapal.
- Informasi lain yang dianggap penting.

Laporan di atas cukup sederhana, namun sangat penting bagi pemilik kapal untuk memonitoring posisi dan kondisi kapal, terutama persediaan bahan bakar, pelumas dan air tawar, yang mana item tersebut sangat dibutuhkan di kapal untuk keamanan berlayar. Sehingga pemilik kapal bisa memperhitungkan pemakaian dan mempersiapkan jadwal *supply* berikutnya.

Data yang diambil dalam penulisan ini adalah data laporan kapal (*Noon Report, Departure Report dan Arrival Report*) pada kapal MV. Srikandi Indonesia, yang mana merupakan armada milik PT. Srikandi Armada Shipping yang berkedudukan kantor di Surabaya. Data laporan kapal tersebut dikumpulkan untuk periode bulan September dan November 2016 sebagaimana Lampiran 1 untuk kemudian digunakan sebagai acuan penyusunan *Voyage Account*.

IV.3. Penyusunan Format *Voyage Account* Kapal

Voyage Account merupakan perhitungan biaya perjalanan kapal sesuai data realisasi biaya yang dikeluarkan untuk pengoperasian kapal dari satu pelabuhan ke pelabuhan yang dituju. *Voyage Account* pada prinsipnya merupakan perhitungan biaya yang dikeluarkan kapal selama beroperasi, terutama pada setiap *trip* perjalanan kapal, yang mana data *actual* bisa dihitung dari laporan harian kapal, sehingga bisa diketahui biaya operasional kapal setiap trip dengan ditambahkan biaya keagenan, pelabuhan, gaji crew, asuransi, dll untuk dihitung laba ruginya dengan memperhitungkan pendapatan charter setiap *trip*.

Kapal yang digunakan untuk sample analisa *Voyage Account* dalam penulisan ini adalah kapal MV. Srikandi Indonesia dengan spesifikasi sebagai berikut :

Ship's Name	: Srikandi Indonesia
Ship's Type	: General Cargo
Register Owner / Operator	: PT. Srikandi Armada Shipping
Ship's Manager	: PT. Ship Management Indonesia
IMO No.	: 9164823
Call Sign	: YGHI
Flag	: Indonesia
Class	: Biro Klasifikasi Indonesia (BKI)
Year of Built / Builder	: 1999 / Keppel Hitachi Zosen Pte Ltd, Singapore
Deadweight Tonnage (DWT)	: 20,756 ton
Gross Tonnage (GT)	: 14,118 ton
Net Tonnage (NT)	: 6,124 ton
Length Overall (Loa)	: 157.90 m
Length Between Perpendicular (Lbp)	: 149.49 m
Breadth (B)	: 23.10 m
Depth (H)	: 13.80 m
Draught (T)	: 9.73 m
Capacity / Cargo Hold	: Grain 23,880 ton; Bale 23,795 ton; TEU 847 / 4 Cargo Holds
Cargo Handling Gear	: 3 Cranes of 36 tonnes SWL
Main Engine (M/E)	: B&W (Maker : Hitachi Zosen Corp - Japan); 1 x 6S42MC; 2 stroke; 6 cylinder; MCR : 6,157 kW (8,371 HP) at 136 rpm
Auxiliary Engine (A/E)	: Daihatsu; 3 x 5DK-20; MCR 800 kW



Gambar 4.6. Foto kapal MV. Sri Kandi Indonesia

Setelah mengetahui spesifikasi kapal tersebut, selanjutnya dikumpulkan data laporan kapal sebagaimana Lampiran 1, yang mana merupakan laporan harian kapal untuk periode bulan September dan Oktober 2016 sebagai contoh *Voyage Account* yang akan disusun.

IV.3.1. Trayek Perjalanan Kapal

Di halaman pertama format *Voyage Account* diinformasikan spesifikasi umum kapal secara ringkas dan ringkasan trip kapal yang merupakan *resume* trayek pengangkutan/pelayaran kapal.

[illegible]

Tabel 4.1. Format *Voyage Account* Halaman Pertama

Sesuai tabel yang telah disusun, terdapat beberapa item yang ada pada halaman pertama format *Voyage Account*, yaitu sbb :

- Data kapal secara umum, meliputi nama kapal, tipe, *year of built* (YoB), *deadweight tonnage* (DWT), *gross tonnage* (GT), *engine power* dan periode trip.
- Gambaran umum trip kapal, yang meliputi tanggal dan waktu keberangkatan, kedatangan, pemuatan, pembongkaran dan berlabuh.
- Informasi terkait total lama berlayar, pemuatan, pembongkaran, berlabuh dan lama trip.

Dari halaman pertama tersebut didapatkan informasi tentang trayek perjalanan kapal dalam periode trip tertentu yang akan disusun menjadi *Voyage Account*.

CONSUMABLE			
Tgl. Awal Trip :			
Tgl. Akhir Trip :			
ROB Awal Trip	ROB Akhir Trip	Supply During Trip	Total Consumption
- MFO :	- MFO :	- MFO :	- MFO :
- HSD :	- HSD :	- HSD :	- HSD :
- LO M/E Sys :	- LO M/E Sys :	- LO M/E Sys :	- LO M/E Sys :
- LO Cyl Oil :	- LO Cyl Oil :	- LO Cyl Oil :	- LO Cyl Oil :
- LO A/E Sys :	- LO A/E Sys :	- LO A/E Sys :	- LO A/E Sys :
- LO Hydraulic :	- LO Hydraulic :	- LO Hydraulic :	- LO Hydraulic :
- FW :	- FW :	- FW :	- FW :
Price List	Total Biaya Consumable		
- MFO :	- MFO :	Rp	-
- HSD :	- HSD :	Rp	-
- LO M/E Sys :	- LO M/E Sys :	Rp	-
- LO Cyl Oil :	- LO Cyl Oil :	Rp	-
- LO A/E Sys :	- LO A/E Sys :	Rp	-
- LO Hydraulic :	- LO Hydraulic :	Rp	-
- FW :	- FW :	Rp	-
		Rp	-

Tabel 4.3. Format *Voyage Account* Halaman Ketiga

Sesuai tabel yang telah disusun, terdapat beberapa item yang ada pada halaman ketiga format *Voyage Account*, yaitu sbb :

- Tanggal awal dan akhir *trip*.
- Remind on board (ROB) / sisa persediaan di kapal pada saat awal mulai *trip*, akhir *trip* dan catatan *supply* selama periode *trip*, untuk diketahui total konsumsi dalam periode *trip* tertentu.
- Harga persediaan dan total biaya persediaan kapal yang habis dipakai.

IV.3.4. Biaya Tetap

Halaman keempat format *Voyage Account* berisi tentang informasi biaya tetap (*fixed cost*) operasional kapal, yang mana akan dihitung biaya tetap operasional kapal per hari nya untuk diketahui total biaya tetap per periode *trip* tertentu.

FIXED COST				
A. GAJI CREW & UANG MAKAN				
No	Position	Monthly (Rp)	Daily (Rp)	Uang Makan (Rp per day)
1	Master			
2	C/Off			
3	2/Off			
4	3/Off			
5	C/Eng			
6	2/E			
7	3/E			
8	4/E			
9	Electrician			
10	Juru Mudi			
11	Juru Mudi			
12	Juru Mudi			
13	Oiler			
14	Oiler			
15	Oiler			
16	Bosun			
17	Cook			
18	Messboy			
19	Cadet Engine			
20	Cadet Engine			
21	Cadet Deck			
22	Cadet Deck			
23	Mandor			
		0	0	0
B. OTHER COST				
- Asuransi :				
a. Hull & Machinery /year USD - /day				
b. Protection & Indemnity /year USD - /day				
- Ship Management Fee /month Rp - /day				
- Pokok & Bunga Bank (Kapal) /month Rp - /day				

Tabel 4.4. Format *Voyage Account* Halaman Keempat

Sesuai tabel yang telah disusun, terdapat beberapa item yang ada pada halaman keempat format *Voyage Account*, yaitu sbb :

- Biaya gaji dan uang makan crew.
- Biaya asuransi kapal.
- Biaya *ship management* yang ditunjuk atas pengelolaan kapal.
- Biaya pokok dan bunga bank untuk pembiayaan kapal/asset.

IV.3.5. Biaya Variabel

Halaman keempat format *Voyage Account* merupakan perhitungan biaya variabel operasional kapal atau biaya yang tidak tetap/berubah-ubah setiap bulan. Biaya variabel akan dihitung per hari nya untuk dapat diketahui biaya per harinya.

VARIABLE COST	
- Keagenan (Agent Fee & Port Charge) :	
a. Loading Port (Tarahan)	/call
b. Discharging Port (Suralaya)	/call
c. Discharging Port (Pacitan)	/call
- PBM :	
a. Loading Port (Tarahan)	/call
b. Discharging Port (Suralaya)	/call
c. Discharging Port (Pacitan)	/call
- Bahan Bakar	
- Pelumas	
- Air Tawar	
- Cadangan Biaya Pengurusan Sertifikat Kapal	/month
- Cadangan Part & Maintenance	/month
- Biaya Lain-Lain (Amprahan, dll)	/month

Tabel 4.5. Format *Voyage Account* Halaman Kelima

Sesuai tabel yang telah disusun, terdapat beberapa item yang ada pada halaman kelima format *Voyage Account*, yaitu sbb :

- Biaya keagenan dan pelabuhan.
- Biaya perusahaan bongkar muat.
- Biaya *consumable* (bakar, pelumas dan air tawar).
- Cadangan biaya pengurusan sertifikat, part dan pemeliharaan kapal.
- Biaya variabel lain-lain.

Biaya operasional kapal sebagaimana tersebut di atas terdapat dua komponen biaya, yaitu tetap dan variabel, yang mana sering disebut dengan *Operational Cost*. Dengan diketahui berapa besar biaya operasional kapal, dapat ditentukan tarif *charter* dengan diperhitungkan margin / laba yang diharapkan sebelumnya. Setelah diketahui pendapatan charter kapal dan biaya operasional kapal, selanjutnya dapat diketahui laba rugi operasional kapal, sehingga tahu apakah pada suatu periode trip tertentu mengalami rugi atau laba. Selanjutnya dapat dianalisa juga apakah komponen biaya mana yang terlalu besar untuk dibuatkan langkah efisiensi dalam meningkatkan pendapatan perusahaan.

IV.3.6. Resume Laba Rugi Operasional Kapal

Halaman keenam yang merupakan halaman terakhir akan ditampilkan ringkasan perhitungan pendapatan dan biaya kapal untuk mengetahui laba rugi operasional kapal, yang merupakan kumpulan dari butir IV.3.1 sampai dengan IV.3.6 yang telah dibahas di atas.

MV. SRIKANDI INDONESIA		
Laba Rugi Operasi		
Trip Cargo	: 0 Trip / Shipment	
Tgl. Trip	:	s/d
URAIAN		
OPERASI		
Operation Days		0.00 Day
Hari Layar		0.00 Day
Hari Labuh + Bongkar Muat		0.00 Day
PENDAPATAN		
Penghasilan Charter		-
Penghasilan Lain-Lain		-
PENDAPATAN KAPAL		
Pajak (PPh)	1.2%	-
PENDAPATAN SETELAH PAJAK		
		-
BIAYA		
BIAYA TETAP		
Gaji Crew		-
Uang Makan		-
Asuransi		-
Ship Management Fee		-
TOTAL BIAYA TETAP		-
BIAYA VARIABLE		
Bahan Bakar		-
Pelumas		-
Air Tawar		-
Biaya Keagenan (bongkar & muat)		-
PBM		-
Cadangan Biaya Pengurusan Sertifikat		-
Cadangan Biaya Maintenance & Part		-
Biaya lain-lain		-
TOTAL BIAYA VARIABLE		-
TOTAL BIAYA USAHA		
		-
OPERATING PROFIT		
		-
KEWAJIBAN (POKOK & BUNGA)		
		-
NET PROFIT		
		-

Tabel 4.6. Format *Voyage Account* Halaman Keenam

IV.4 Analisa Perhitungan Laba Rugi Operasional Kapal

Berdasarkan format *Voyage Account* yang telah disusun sebagaimana butir IV.3 di atas, selanjutnya diaplikasikan sesuai data sampel yang diambil untuk di *input* ke dalam format yang telah disusun. Sampel yang diambil dalam penelitian ini adalah data perjalanan kapal MV. Srikandi Indonesia sebanyak 4 (empat) trip, yaitu untuk periode tanggal 24 September s/d 31 Oktober 2016. Data diambil dari laporan kapal, yaitu *Noon Report*, *Departure Report* dan *Arrival Report*, yang mana nantinya dimasukkan ke dalam format yang telah disusun untuk mengetahui laba rugi operasional kapal.

Laba rugi operasional kapal dapat diketahui dari pendapatan dan pengeluaran untuk operasional kapal pada periode tertentu yang ingin dihitung, sehingga perlu diketahui secara rinci jumlah pendapatan bersih kapal dan biaya operasional kapal (*Operational Expenditure/OPEX*).

IV.4.1. Input Data Perjalanan Kapal

Di halaman pertama format *Voyage Account* diisikan data spesifikasi kapal dan data perjalanan kapal pada periode tertentu yang ingin dihitung, dalam hal ini untuk periode tanggal 24 September s/d 31 Oktober 2016, dimana didapatkan sebanyak 4 (empat) *trip* dalam periode tersebut. Data diambil dari *Noon Report* kapal mulai dari kedatangan kapal di pelabuhan muat untuk melakukan proses pemuatan kapal. MV. Srikandi Indonesia memiliki kontrak *charter* dengan salah satu anak usaha PT. PLN (Persero) yang bergerak dibidang pelayaran, yaitu PT. Pelayaran Bahtera Adhiguna untuk pengangkutan batubara dari satu pelabuhan muat ke satu pelabuhan bongkar sesuai Surat Perjanjian Angkutan Laut (SPAL) yang telah disepakati bersama.

Setelah data *Noon Report* kapal terkumpul, kemudian disusun sebagaimana Lampiran 1 untuk diketahui *actual time* kedatangan kapal, keberangkatan kapal, posisi kapal, jumlah persediaan yang ada di atas kapal untuk diperhitungan menjadi biaya operasional kapal sesuai periode yang telah ditentukan.



Gambar 4.7. *Arrival Report* Kapal di Awal Trip

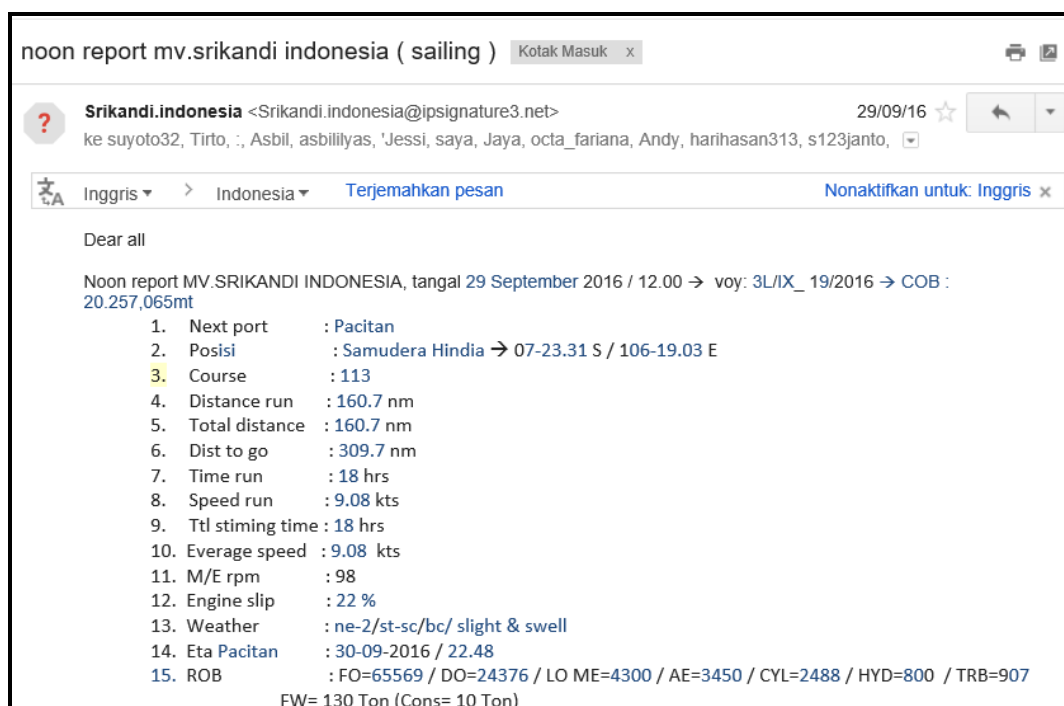
Sesuai data di atas merupakan laporan kapal sesaat tiba di pelabuhan muat, yaitu Tarahan, Lampung. Didapatkan beberapa data seperti saat OHN (*One Hour Notice*) yang menunjukkan waktu dimana satu jam pemberitahuan sebelum kapal tiba. Selanjutnya untuk STBY (*Stanby*) merupakan posisi kapal siap untuk tiba. Sedangkan FWE (*Finish With Engine*) merupakan waktu dimana kapal sudah tiba di pelabuhan muat dalam posisi sudah *stop engine*. Melihat judul laporan adalah “ROB Anchored Tarahan”, berarti menunjukkan kapal tiba di Tarahan posisi kapal berlabuh. Trip dimulai pada saat kapal tiba di Tarahan, Lampung yaitu tanggal 24 September 2016 pukul 16.30 LT (*Local Time*).

Selain data waktu di atas, diinformasikan juga di dalam laporan tersebut untuk sisa persediaan MFO (*Marine Fuel Oil*) dan MDO (*Marine Diesel Oil*) atau bahan bakar kapal; LO (*Lubricant Oil* / pelumas) masing-masing untuk ME (*Main Engine*), AE (*Auxiliary Engine*), *Cylinder Oil* dan *Hydraulic Oil*; dan untuk persediaan FW (*Fresh Water* / air tawar).

Setelah kapal proses pemuatan di Tarahan, Lampung selanjutnya melanjutkan perjalanan menuju pelabuhan bongkar di PLTU Pacitan, Jawa Timur. Setiap keberangkatan kapal didapatkan juga dari laporan keberangkatan kapal yang dikirimkan oleh *Captain* kapal melalui *email* satelit. Sama seperti saat kedatangan kapal, akan diinformasikan juga waktu kapal persiapan, *stanby* dan FAW (*Full Away / Full Speed*) sebagaimana gambar 4.14 di bawah ini.

Gambar 4.8. *Departure Report Kapal*

Setelah kapal berangkat, yang dilaporkan adalah saat kapal dalam pelayaran (*sailing*) yang dilaporkan setiap jam 12.00 LT atau siang hari, sehingga disebut *Noon Report*.

Gambar 4.9. *Noon Report Kapal saat Sailing*

Sesuai gambar 4.15. di atas merupakan *Noon Report* saat kapal berlayar, yang mana dalam laporan tersebut diinformasikan pelabuhan tujuan, posisi kapal, jarak tempuh, kecepatan, cuaca dan total persediaan bahan bakar, pelumas dan air tawar yang ada di atas kapal.

Laporan kedatangan, keberangkatan, *Noon Report* kapal disusun sejak tanggal 24 September s/d 31 Oktober 2016 untuk mendapatkan pola trayek yang ditempuh oleh kapal, berikut data-data yang dibutuhkan untuk menyusun *Voyage Account*. Data-data tersebut kemudian dimasukkan dalam format yang telah dibuat.

DATA KAPAL									
Nama Kapal	:	MV. SRIKANDI INDONESIA							
Type	:	General Cargo							
YOB	:	1999							
DWT (T)	:	20,756							
GRT (T)	:	14,118							
Power (HP)	:	8,371							
Periode Trip	:	24 September 2016 s/d 31 October 2016							
TRIP KAPAL									
Depart	Arrival	Sailing			L / D / S	Loading / Disch.			Anchored
		Dept.	Arriv.	Total		Start	Complete	Total	
-	Tarahan, Lampung	-	24/09/2016 16:30	-	L	27/09/2016 13:12	28/09/2016 10:00	0.87 Day	2.86 Day
Tarahan, Lampung	PLTU Pacitan	28/09/2016 17:00	30/09/2016 20:12	2.13 Day	S	-	-	-	0.29 Day
-	PLTU Pacitan	-	30/09/2016 20:12	-	D	04/10/2016 12:00	07/10/2016 12:00	3.00 Day	3.66 Day
PLTU Pacitan	Tarahan, Lampung	10/10/2016 08:12	12/10/2016 12:30	2.18 Day	S	-	-	-	2.84 Day
-	Tarahan, Lampung	-	12/10/2016 12:30	-	L	12/10/2016 18:06	13/10/2016 13:12	0.80 Day	0.23 Day
Tarahan, Lampung	PLTU Suralaya, Merak	14/10/2016 16:30	14/10/2016 22:18	0.24 Day	S	-	-	-	1.14 Day
-	PLTU Suralaya, Merak	-	14/10/2016 22:18	-	D	15/10/2016 17:00	18/10/2016 09:30	2.69 Day	0.78 Day
PLTU Suralaya, Merak	Tarahan, Lampung	18/10/2016 13:00	18/10/2016 20:00	0.29 Day	S	-	-	-	0.15 Day
-	Tarahan, Lampung	-	18/10/2016 20:00	-	L	19/10/2016 20:00	20/10/2016 18:30	0.94 Day	1.00 Day
Tarahan, Lampung	PLTU Suralaya, Merak	20/10/2016 18:30	21/10/2016 00:42	0.26 Day	S	-	-	-	0.00 Day
-	PLTU Suralaya, Merak	-	21/10/2016 00:42	-	D	21/10/2016 08:42	22/10/2016 20:00	1.47 Day	0.33 Day
PLTU Suralaya, Merak	Tarahan, Lampung	22/10/2016 20:00	23/10/2016 03:00	0.29 Day	S	-	-	-	0.00 Day
-	Tarahan, Lampung	-	23/10/2016 03:00	-	L	23/10/2016 03:00	24/10/2016 04:00	1.04 Day	0.00 Day
Tarahan, Lampung	PLTU Pacitan	24/10/2016 16:30	26/10/2016 20:12	2.15 Day	S	-	-	-	0.52 Day
-	PLTU Pacitan	-	26/10/2016 20:12	-	D	27/10/2016 12:00	29/10/2016 04:00	1.67 Day	0.66 Day
PLTU Pacitan	Tarahan, Lampung	29/10/2016 04:00	31/10/2016 05:48	2.08 Day	S	-	-	-	0.00 Day
				9.63 Day				12.47 Day	14.46 Day
Total Trip : 4 Trip / Shipment									
Total Sailing Time : 9.63 Day									
Total Load. / Disch. Time : 12.47 Day									
Total Anchoring Time : 14.46 Day									
Total lama trio : 36.55 Day									

Tabel 4.7. Input Halaman Pertama Format *Voyage Account*

Pada halaman pertama dimasukkan data kapal yang akan dianalisa dan data perjalanan kapal yang berisi tentang informasi pelabuhan muat, pelabuhan

bongkar, waktu aktual saat kapal berlayar, muat dan bongkar, sehingga diketahui total waktu trip yang akan dihitung.

Data kapal diisi nama kapal yang akan digunakan sebagai sampel, yaitu MV. Srikandi Indonesia, dengan tipe kapal *General Cargo*, tahun pembuatan 1999; 20.756 DWT; 14.118 GRT; 8.371 HP. Periode yang digunakan untuk sampel adalah tanggal 24 September 2016 s/d 31 Oktober 2016, yang mana tepat didapatkan sebanyak 4 *trip/shipment* untuk memudahkan acuan perhitungan. Periode dimulai tanggal 24 September 2016 saat kapal tiba di Tarahan, Lampung. Data kedatangan dimasukkan ke dalam tabel sesuai *actual time* di kolom *sailing*, yaitu untuk kolom kedatangan/*arrival*.

Di kolom berikutnya terdapat keterangan “L/D/S”, yang mana digunakan untuk menunjukkan kondisi kegiatan kapal, yaitu “L” untuk kondisi saat *loading*/pemuatan, “D” untuk kondisi *discharging*/pembongkaran dan “S” untuk kondisi *sailing*/berlayar. Kolom tersebut digunakan untuk menghitung total *shipment* dalam periode yang dihitung, yaitu untuk berapa kali “*discharging*” yang menunjukkan berapa *trip* nya, yang mana setiap satu kali muat dan satu kali bongkar dihitung 1 *trip / shipment*.

Setelah mengisi kolom inisial untuk kegiatan di atas, khusus untuk kegiatan *loading* dan *discharging* diisikan *actual time* di kolom berikutnya untuk mendapatkan lama kegiatan pemuatan dan pembongkarannya.

Kolom berikutnya yaitu “*Anchored*”, yang mana menunjukkan lama waktu berlabuh yang dibagi menjadi dua waktu, yaitu berlabuh saat menunggu jadwal sandar kapal sejak kapal tiba di pelabuhan tujuan, dan waktu berlabuh saat menunggu kapal berangkat sejak proses pemuatan/pembongkaran selesai. Kapal berlabuh sebelum sandar pada umumnya untuk menunggu instruksi muat dari *shipper* atau menunggu dokumen dan perijinan terkait rencana penyandaran kapal. Sedangkan berlabuh sebelum berangkat terkadang dikarenakan menunggu dokumen ijin berlayar (SIB) atau masih ada rencana *supply* kebutuhan kapal oleh pemilik kapal.

Dari kolom-kolom yang sudah diisi akan didapatkan total trip, total waktu berlayar, total waktu muat dan bongkar, total waktu berlabuh dan total lama trip sesuai *actual time*.

IV.4.2. Input Data Pendapatan Charter Kapal

Di halaman kedua format *Voyage Account* kapal akan dimasukkan data pendapatan kapal, yang mana didapatkan dari data perjanjian kapal (SPAL) yang menunjukkan kontrak nilai *charter* per *Metric Ton* (MT), data *Bill of Lading* (BL) untuk total aktual muatan yang dibawa dan didapatkan pendapatan kapal selama trip yang akan dihitung.

CHARTER REVENUE						
No	Tanggal BL	Route		Total Cargo (MT)	Rate Charter (per MT)	Total Charter Revenue
		Loading Port	Disch. Port			
1	28/09/2016	Tarahan, Lampung	PLTU Pacitan	20,275	Rp 85,456	Rp 1,732,620,400
2	13/10/2016	Tarahan, Lampung	PLTU Suralaya, Merak	20,507	Rp 35,406	Rp 726,070,842
3	20/10/2016	Tarahan, Lampung	PLTU Suralaya, Merak	20,501	Rp 35,406	Rp 725,858,406
4	24/10/2016	Tarahan, Lampung	PLTU Pacitan	20,504	Rp 85,910	Rp 1,761,498,640
						Rp 4,946,048,288

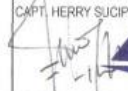
- Gross Revenue	Rp	4,946,048,288
- Pph (1,2%)	Rp	(59,352,579)
- Nett Revenue	Rp	4,886,695,709

Tabel 4.8. Input Halaman Kedua Format *Voyage Account*

Tanggal BL merupakan tanggal dokumen *Bill of Lading* diterbitkan, yang menunjukkan tanggal selesai muat dan berapa muatan yang diangkut oleh kapal, yang mana digunakan acuan oleh perusahaan untuk melakukan penagihan. Di dalam BL juga disebutkan nama kapal, *shipper*, *consignee*, pelabuhan muat dan pelabuhan bongkar. Dari total muatan yang ada di BL akan dikalikan dengan harga *charter* kapal yang telah disepakati dalam SPAL.

$$\text{Total Charter Revenue} = \text{Total Cargo (BL)} \times \text{Rate Charter per MT (SPAL)}$$

Pendapatan *charter* tersebut nantinya dikurangi dengan pajak sesuai aturan yang berlaku.

CODE NAME "CONGENBILL" EDITION 1994		BILL OF LADING		Page 2
Shipper PT. BUKIT ASAM (PERSERO) TBK MENARA KADIN INDONESIA, 15TH FLOOR JL. H.R RASUNA SAID BLOK X-5 KAV. 2 DAN 3 JAKARTA 12950		TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES		B/L NO : 045/TRH-PLTUPCT/II/17
Consignee PLTU PACITAN				
Notify address PLTU PACITAN				
1ST ORIGINAL				
Vessel KM. SRIKANDI INDONESIA		Port of loading PEL. TARAHAH, BANDAR LAMPUNG, INDONESIA		
Port of discharging PLTU PACITAN				
Shipper's description of goods BUKIT ASAM 50 COAL IN BULK CLEAN ON BOARD		Gross weight 20,550.723 MT		
(of which ALL CARGO may be loaded on deck at Shipper's risk; the carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)				
Freight payable as per CHARTER PARTY dated _____ FREIGHT ADVANCE received account of freight : _____ Time used for loading.....days.....hours.		SHIPPED at the Port loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown IN WITNESS where of the master or Agent of the said vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of his tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void. FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF		
Freight payable at _____ Number of original BsL 3 (THREE)		Place and date of issue TARAHAH BANDAR LAMPUNG, FEBRUARY 8 th , 2017 Signature FOR AND ON BEHALF OF THE MASTER MV. SriKandi Indonesia CAPT. HERRY SUCIPTO  FEMMY MONTOK PT. BUKIT PRIMA BAHARI (SIUPAL: B X - 477/AL 001) JLN. SOEKARNO - HATTA KM.15 TARAHAH, BANDAR LAMPUNG AS AGENT FOR THE MASTER		
Printed and sold by Fr. G. Knudtzons Bogtrykkeri A/S, ti Toldbodgade, DK-1253 Copenhagen K, Teletax + 4533831184 by authority of The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen.				

Gambar 4.10. Contoh Bill of Lading (BL)

Hal-1

SURAT PERJANJIAN ANGKUTAN LAUT

No.BAG: A.4813/SP.901/Dirut-2016

No.SAS:1101/SPAL/BAG-SAS/XI/2016

Pada hari ini Jum'at, 11 November 2016 di Jakarta telah disepakati bersama PERJANJIAN ANGKUTAN LAUT tersebut di bawah ini:		Perjanjian ini mengikuti dan sama dengan "THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL UNIFORM GENERAL CHARTER" (AS REVISED 1922, 1976, AND 1994) CODE NAME : "GENCON"	
01. Pemilik Kapal / Operator PT SRIKANDI ARMADA SHIPPING Jl. Kedungdoro 84 CDE Surabaya - 60251		02. Penyewa Ruangan Kapal / Pemilik Muatan PT PELAYARAN BAHTERA ADHIGUNA Jl. Kalibesar Timur No. 10-12 Jakarta 11110 Telp. +62 21 6912547 – 49 Fax. +62 21 6901450, 6902726	
03. Nama dan Data Kapal KM Srikandi Indonesia atau Penggantinya		04. Kesiadaan Kapal Untuk Dimuat Tgl 12 – 15 November 2016	
06. Jenis Muatan dan Jumlahnya Batubara curah : +/- 20.000 MT		05. Posisi Kapal Saat Ini Tarahan	
07. Uang Tambang Rp 85.910 / MT,- (Delapan Puluh Lima Ribu Sembilan Ratus Sepuluh Rupiah per metrik ton)		08. Kondisi Angkutan FIOST	
09. Cara Pembayaran 100% dibayarkan paling lambat 60 hari kalender setelah invoice dan dokumen pendukungnya diterima dengan lengkap dan benar			
10. Pelabuhan Muat Tarahan, Lampung PT Bukit Asam		11. Pelabuhan Bongkar Jetty PLTU Pacitan	
12. Lamanya Hari di Pelabuhan Muat / Bongkar CQD			
13. Pengirim Barang To be order		14. Penerima Barang To be Order	
15. Asuransi Kapal Oleh Pemilik Kapal		16. Asuransi Barang Oleh Pemilik Barang	
17. Demurrage CQD		18. Keagenan Kapal Ditunjuk Oleh Pemilik Kapal	
19. Syarat-syarat tambahan yang disetujui bersama - Sesuai dengan Ketentuan Umum (General Condition) pada halaman-2 dan "Part II Gencon Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)" yang disepakati bersama.			
20. Perselisihan: Akan diselesaikan secara musyawarah bersama dan kekeluargaan, dan apabila tidak terdapat kesepakatan, maka kedua belah pihak setuju untuk diselesaikan di Pengadilan Negeri Jakarta.			
Demikian Perjanjian Angkutan Laut ini, telah dibaca dan disetujui bersama serta ditandatangani dalam rangkap dua, bermaterai yang cukup dan masing-masing mempunyai ketentuan hukum yang sama.			

PEMILIK KAPAL/ OPERATOR
PT SRIKANDI ARMADA SHIPPING



TIRTO SULUN WAHYOEDI
DIREKTUR UTAMA

PENYEWAWA RUANG KAPAL
PT PELAYARAN BAHTERA ADHIGUNA



SURYA FITRIADI
PLT DIREKTUR UTAMA

Gambar 4.11. Contoh SPAL

IV.4.3. Input Data Consumable Kapal

Di halaman ketiga format *Voyage Account* akan dihitung total konsumsi kapal selama *trip*, yang biasa disebut *Consumable*, yang mana merupakan barang yang habis dipakai kapal, yaitu bahan bakar, pelumas dan air tawar. Data yang dimasukkan yaitu ROB (*Remind on Board*) atau sisa yang ada di atas kapal, pada saat awal mulai trip, akhir trip dan *supply* pada saat trip tersebut. Untuk mengetahui total konsumsi kapal dapat dihitung sbb :

$$\text{Total Konsumsi} = (\text{ROB Awal Trip} + \text{Supply During Trip}) - \text{ROB Akhir Trip}$$

CONSUMABLE			
Tgl. Awal Trip : 24/09/2016 16:30 Tgl. Akhir Trip : 31/10/2016 05:48			
ROB Awal Trip	ROB Akhir Trip	Supply During Trip	Total Consumption
- MFO : 80,868 Liter	- MFO : 11,252 Liter	- MFO : 100,000 Liter	- MFO : 169,616 Liter
- HSD : 11,725 Liter	- HSD : 22,804 Liter	- HSD : 45,000 Liter	- HSD : 33,921 Liter
- LO M/E Sys : 4,300 Liter	- LO M/E Sys : 2,950 Liter	- LO M/E Sys : 0 Liter	- LO M/E Sys : 1,350 Liter
- LO Cyl Oil : 2,748 Liter	- LO Cyl Oil : 1,734 Liter	- LO Cyl Oil : 2,090 Liter	- LO Cyl Oil : 3,104 Liter
- LO A/E Sys : 3,500 Liter	- LO A/E Sys : 2,650 Liter	- LO A/E Sys : 0 Liter	- LO A/E Sys : 850 Liter
- LO Hydraulic : 800 Liter	- LO Hydraulic : 600 Liter	- LO Hydraulic : 0 Liter	- LO Hydraulic : 200 Liter
- FW : 195 Ton	- FW : 125 Ton	- FW : 270 Ton	- FW : 340 Liter
Price List	Total Biaya Consumable		
- MFO : Rp 4,900	- MFO : Rp 831,118,400		
- HSD : Rp 6,400	- HSD : Rp 217,094,400		
- LO M/E Sys : Rp 22,800	- LO M/E Sys : Rp 30,780,000		
- LO Cyl Oil : Rp 32,850	- LO Cyl Oil : Rp 101,966,400		
- LO A/E Sys : Rp 22,488	- LO A/E Sys : Rp 19,114,800		
- LO Hydraulic : Rp 20,263	- LO Hydraulic : Rp 4,052,600		
- FW : Rp 100,000	- FW : Rp 34,000,000		
	Rp 1,238,126,600		

Tabel 4.9. Input Halaman Ketiga Format *Voyage Account*

Secara teknik, kebutuhan bahan bakar, pelumas dan air tawar dapat dihitung dengan rumus dan pendekatan sesuai dengan acuan spesifikasi kapal dan mesin yang dimiliki, namun dalam pembahasan ini digunakan perhitungan sebagaimana di atas, yaitu ROB awal *trip* ditambah jumlah yang di *supply* di dalam periode yang dihitung dan dikurangi ROB di akhir periode *trip*. Acuan tersebut lebih akurat dalam perhitungan laba rugi operasional kapal melihat jumlah yang

terpakai adalah realisasi yang digunakan atau dilakukan pengadaan oleh perusahaan.

Setiap tabel utk ROB awal *trip*, ROB akhir *trip*, *supply* selama *trip* dan total konsumsi berisi beberapa item sbb :

- MFO : *Marine Fuel Oil*, merupakan produk hasil dari jenis residu yang berwarna hitam. Minyak jenis ini memiliki tingkat kekentalan yang tinggi dibandingkan minyak diesel. MFO digunakan di kapal MV. Srikandi Indonesia untuk kebutuhan konsumsi *Main Engine* (M/E).
- HSD : *High Speed Diesel*, merupakan BBM jenis solar yang memiliki angka performa *cetane number* 45, jenis BBM ini umumnya digunakan untuk mesin transportasi mesin diesel yang umum dipakai dengan sistem injeksi pompa mekanik (*injection pump*) dan *electronic injection*, jenis BBM ini diperuntukkan untuk jenis kendaraan bermotor transportasi dan mesin industri. HSD digunakan di kapal MV. Srikandi Indonesia untuk *Auxiliary Engine* (A/E) pada saat kapal berlabuh atau sandar, namun bila sailing mereka akan menggunakan MFO untuk A/E karena kondisi sudah dipanaskan/diencerkan oleh *boiler* yang memanfaatkan panas di ruang bakar.
- LO M/E Sys : Merupakan pelumas yang bersirkulasi di sistem mesin induk, memiliki tangki sendiri di kamar mesin dan di *oil pan* di bawah *engine* untuk sirkulasi. Pelumas ini akan ditambahkan pada saat sisa di *oil pan* sudah menipis atau di luar batas toleransi. Oli M/E System yang biasa digunakan adalah tipe Medripal 570.
- LO *Cyl oil* : Mesin kapal MV. Srikandi Indonesia merupakan tipe mesin 2 tak, sehingga membutuhkan oli silinder yang ikut terbakar saat mesin dioperasikan, sehingga konsumsi oli ini cukup besar dibandingkan yang lain. *Cyl Oil* yang biasa digunakan adalah tipe Medripal 307.

- LO A/E Sys : Merupakan pelumas untuk sistem yang bersirkulasi di *Auxiliary Angine* (A/E). LO A/E sys yang biasa digunakan adalah Meditran S40.
- LO *Hydraulic* : Merupakan pelumas untuk pesawat *hydraulic* yang ada di kapal, antara lain untuk *winch* jangkar, *windlass*, *hatch cover*, *crane*.
- FW : *Fresh Water*, atau air tawar yang digunakan untuk kebutuhan di kapal, antara lain mandi, mencuci, pendinginan mesin.

Price List merupakan daftar harga masing-masing kebutuhan di atas sesuai realisasi pengadaan perusahaan. Daftar harga tersebut dikalikan dengan total konsumsi masing-masing item untuk diketahui total biaya konsumsi kapal secara menyeluruh untuk periode yang dihitung.

IV.4.4. Input Data Biaya Tetap

Di halaman keempat format *Voyage Account* dihitung biaya tetap kapal (*Fixed Cost*), yang mana merupakan biaya operasional kapal yang tetap/tidak berubah setiap bulannya, yaitu gaji *crew*, asuransi, *ship management fee* dan biaya bank (pokok & bunga). Data didapatkan dari standar yang digunakan perusahaan pemilik kapal.

MV. Srikandi Indonesia memiliki total 23 orang *crew* kapal dengan standar gaji yang berbeda sesuai dengan ketentuan yang berlaku di perusahaan. Asuransi yang dimaksud adalah asuransi kapal yang meliputi *Hull & Machinery* (H&M) dan *Protection & Indemnity* (P&I). H&M merupakan asuransi rangka kapal yang menjamin kerusakan kapal atas konstruksi dan permesinan kapal, sedangkan P&I adalah asuransi yang menjamin liability/tanggung jawab terhadap pihak ketiga, anatar lain memiliki *cover* resiko terhadap *collision*, *pollution*, *crew accident*, dan tanggung jawab lain yang merupakan tuntutan pihak ketiga kepada pemilik kapal atas kerugian yang disebabkan oleh kapal milik. PT. Srikandi Armada Shipping menunjuk perusahaan *Ship Management* yang bertugas untuk pengelolaan kapal, yaitu meliputi *crewing* dan *technical adviser* untuk mendukung kelancaran operasinal kapal. Biaya lainnya yaitu biaya bank, pokok dan bunga untuk pembiayaan kapal itu sendiri yang merupakan agunan di bank.

Biaya-biaya tetap tersebut di atas akan diperhitungkan proporsional per harinya untuk disesuaikan dengan lama trip yang akan diperhitungkan.

FIXED COST				
A. GAJI CREW & UANG MAKAN				
No	Position	Monthly (Rp)	Daily (Rp)	Uang Makan (Rp per day)
1	Master	28,709,063	956,969	40,000
2	C/Off	18,678,054	622,602	40,000
3	2/Off	14,442,486	481,416	40,000
4	3/Off	11,948,404	398,280	40,000
5	C/Eng	26,678,019	889,267	40,000
6	2/E	18,678,054	622,602	40,000
7	3/E	14,442,486	481,416	40,000
8	4/E	11,948,404	398,280	40,000
9	Electrician	9,037,553	301,252	40,000
10	Juru Mudi	5,955,353	198,512	40,000
11	Juru Mudi	5,955,353	198,512	40,000
12	Juru Mudi	5,955,353	198,512	40,000
13	Oiler	5,955,353	198,512	40,000
14	Oiler	5,955,353	198,512	40,000
15	Oiler	5,955,353	198,512	40,000
16	Bosun	7,198,623	239,954	40,000
17	Cook	7,198,623	239,954	40,000
18	Messboy	4,467,387	148,913	40,000
19	Cadet Engine	1,000,000	33,333	40,000
20	Cadet Engine	1,000,000	33,333	40,000
21	Cadet Deck	1,000,000	33,333	40,000
22	Cadet Deck	1,000,000	33,333	40,000
23	Mandor	7,198,623	239,954	40,000
		220,357,897	7,345,263	920,000
B. OTHER COST				
- Asuransi :				
a. Hull & Machinery				
	USD	34,000 /year	USD	93.15 /day
b. Protection & Indemnity				
	USD	61,750 /year	USD	169.18 /day
- Ship Management Fee				
	Rp	50,000,000 /month	Rp	1,666,667 /day
- Pokok & Bunga Bank (Kapal)				
	Rp	1,150,000,000 /month	Rp	38,333,333 /day

Tabel 4.10. Input Halaman Keempat Format *Voyage Account*

IV.4.5. Input Data Biaya Variabel

Di halaman kelima format *Voyage Account* dihitung biaya variabel operasional kapal, yang merupakan biaya yang berubah-ubah/tidak tetap. Yang termasuk dalam biaya variabel adalah biaya keagenan, bongkar muat, *consumable* (bahan bakar, pelumas dan air tawar), cadangan biaya pengurusan sertifikat, *spare part*, *maintenance* dan biaya lain-lain.

Biaya keagenan dihitung per kedatangan kapal di pelabuhan muat/bongkar, yang mana memiliki standar biaya yang berbeda di setiap wilayah/lokasi. Agent bertugas untuk melaporkan kedatangan dan keberangkatan kapal (*Clearence in/out*) kepada pihak yang berwenang/syahbandar, mengawasi jalannya pemuatan atau pembongkaran, pelaporan kepada pihak pemilik kapal dan mengurus kebutuhan kapal di pelabuhan singgah. Biaya PBM (Perusahaan Bongkar Muat)

merupakan biaya yang dikeluarkan kepada perusahaan penyedia jasa dan fasilitas pembongkaran dan pemuatan, yang mana sesuai kondisi kontrak *charter* kapal untuk pembebanan biaya PBM tersebut. Biaya *consumable* adalah sesuai perhitungan butir IV.4.3. tersebut di atas. Sedangkan cadangan biaya pengurusan sertifikat kapal, *part* dan *maintenance* adalah tabungan di rekening tersendiri untuk digunakan saat diperlukan pengurusan sertifikat kapal, pengadaan perlengkapan kapal dan perbaikan.

VARIABLE COST			
- Keagenan (Agent Fee & Port Charge) :			
a. Loading Port (Tarahan)	Rp	34,398,472	/call
b. Discharging Port (Suralaya)	Rp	23,268,000	/call
c. Discharging Port (Pacitan)	Rp	91,489,400	/call
- PBM :			
a. Loading Port (Tarahan)	Rp	-	/call
b. Discharging Port (Suralaya)	Rp	84,494,850	/call
c. Discharging Port (Pacitan)	Rp	-	/call
- Bahan Bakar	Rp	1,048,212,800	
- Pelumas	Rp	155,913,800	
- Air Tawar	Rp	34,000,000	
- Cadangan Biaya Pengurusan Sertifikat Kapal	Rp	10,000,000	/month
- Cadangan Part & Maintenance	Rp	100,000,000	/month
- Biaya Lain-Lain (Amprahan, dll)	Rp	50,000,000	/month

Tabel 4.11. Input Halaman Kelima Format *Voyage Account*

Sesuai data di atas, biaya keagenan dan PBM diambil dari data perusahaan sesuai realisasi yang harus dibayarkan kepada pihak-pihak terkait. Untuk bahan bakar, pelumas dan air tawar didapatkan dari perhitungan di halaman ketiga format *voyage account*. Cadangan biaya pengurusan sertifikat kapal adalah biaya yang dianggarkan untuk pengurusan sertifikat-sertifikat kapal, dan cadangan *part* dan *maintenance* untuk anggaran pengadaan *spare part* dan pemeliharaan/perbaikan kapal bila dibutuhkan. Biaya lain-lain adalah cadangan biaya untuk pengadaan kebutuhan kapal lainnya, misalnya amprahan (majun, alat kerja crew, dll).

IV.4.6. Perhitungan Laba Rugi Operasional Kapal

Setelah didapatkan pendapatan dan biaya operasional kapal, maka dapat dihitung laba/rugi operasional kapal menggunakan format *Voyage Account* yang telah disusun berdasarkan *Noon Report* kapal.

MV. SRIKANDI INDONESIA			
Laba Rugi Operasi			
Trip Cargo	: 4 Trip / Shipment		
Tgl. Trip	: 24 September 2016	s/d	31 October 2016
URAIAN			
OPERASI			
Operation Days			36.55 Day
Hari Layar			9.63 Day
Hari Labuh + Bongkar Muat			26.93 Day
PENDAPATAN			
Penghasilan Charter			4,946,048,288
Penghasilan Lain-Lain			-
PENDAPATAN KAPAL			4,946,048,288
Pajak (PPh)	1.2%		(59,352,579)
PENDAPATAN SETELAH PAJAK			4,886,695,709
BIAYA			
BIAYA TETAP			
Gaji Crew			268,499,976
Uang Makan			33,629,833
Asuransi			126,577,565
Ship Management Fee			60,923,611
TOTAL BIAYA TETAP			489,630,986
BIAYA VARIABLE			
Bahan Bakar			1,048,212,800
Pelumas			155,913,800
Air Tawar			34,000,000
Biaya Keagenan (bongkar & muat)			489,562,388
PBM			168,989,700
Cadangan Biaya Pengurusan Sertifikat			12,184,722
Cadangan Biaya Maintenance & Part			121,847,222
Biaya lain-lain			60,923,611
TOTAL BIAYA VARIABLE			2,091,634,244
TOTAL BIAYA USAHA			2,581,265,230
OPERATING PROFIT			2,305,430,479
KEWAJIBAN (POKOK & BUNGA)			(1,401,243,056)
NET PROFIT			904,187,423

Tabel 4.12. Input Halaman Keenam Format *Voyage Account*

Di halaman terakhir ditampilkan *resume*/ringkasan pendapatan dan biaya-biaya yang dikeluarkan dalam pengoperasian kapal pada periode *trip* tertentu yang dihitung, dalam hal ini yaitu periode tanggal 24 September s/d 31 Oktober 2016. Halaman tersebut merupakan *link* atau terkait dengan halaman-halaman sebelumnya, yang menunjukkan total lama *trip* yang dihitung, pendapatan kapal dan biaya-biaya operasional kapal. Laba atau rugi didapatkan dari pengurangan antara pendapatan dan biaya, bila hasilnya minus maka operasional kapal pada periode tersebut mengalami kerugian.

Dari hasil perhitungan di atas, untuk periode trip kapal MV Srikandi Indonesia tanggal 24 September s/d 31 Oktober 2016 mendapatkan laba bersih sebesar Rp 904.187.423,-.