

Cek Plagiasi Jurnal PENERAPAN VOYAGE ACCOUNT BERDASARKAN NOON REPORT KAPAL PT.XX

by Dian Prasetyawati

Submission date: 28-Oct-2019 03:26PM (UTC+0700)

Submission ID: 1201878747

File name: Jurnal_MidshipApril_Dian.pdf (870.57K)

Word count: 3815

Character count: 20920

PENERAPAN *VOYAGE ACCOUNT* BERDASARKAN *NOON REPORT* KAPAL PT.XX

Prasetyawati Dian¹⁾,

Teknik Perkapalan, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Surabaya, Indonesia

Email : dheyan05@gmail.com

Abstract

In recent years, the economy tends to decline in all sectors, not excluding the shipping business sector. Seeing the weakening of the business, it takes a precise calculation to minimize the company's losses, especially for calculating income as a reference for monitoring the operation of the ship in a shipping company. Therefore, we need a tool or format for the calculation of each trip the ship, in order to evaluate the suitability of the vessel charter rates to the costs incurred, ie using a format of Voyage Account. The format of Voyage Accounts can be organized by Noon Report of the ships that can be used to determine in detail the ship's operational income every trip or voyage. The format has been developed and applied to the study of the application of Voyage Account by Noon Report . Calculation and analysis using Voyage Account with operational condition MV. Srikandi Indonesia 4 september until 31 October 2016 for 4 trip obtained a net profit Rp. 904. 187. 234,-. The result proved that by using the format of Voyage Account has been prepared, the calculation of vessel operating income can be described clearly, both components of income and component costs.

Abstrak

Beberapa tahun belakangan ini, perekonomian cenderung menurun di semua sektor, tidak terkecuali sektor bisnis perkapalan. Melihat hal tersebut, dibutuhkan perhitungan yang tepat untuk meminimalisir kerugian perusahaan, terutama untuk menghitung laba rugi pengoperasian kapal sebagai acuan monitoring di sebuah perusahaan pelayaran. Oleh sebab itu dibutuhkan suatu alat atau format untuk perhitungan setiap perjalanan kapal, guna melakukan evaluasi kesesuaian tarif charter kapal dengan biaya yang dikeluarkan, yaitu menggunakan format Voyage Account. Format Voyage Account dapat disusun berdasarkan Noon Report kapal yang dapat digunakan untuk mengetahui secara rinci laba rugi operasional kapal setiap trip atau Voyage. Perhitungan dan analisa menggunakan Voyage Account kondisi pengoperasian kapal di PT.X pada periode 24 september sampai dengan 31 Oktober 2016 untuk 4 trip didapatkan laba bersih sebesar Rp. 904.187.234,-. Hasilnya terbukti bahwa dengan menggunakan format Voyage Account yang telah disusun, perhitungan laba rugi operasional kapal dapat dideskripsikan secara jelas, baik komponen pendapatan maupun komponen biayanya.

Kata kunci: Bisnis Perkapalan, *Noon Report*, *Voyage Account*

I. PENDAHULUAN

Kapal merupakan alat transportasi yang sangat dibutuhkan, terutama di wilayah Indonesia yang merupakan negara kepulauan, sebagai moda transportasi, pengangkutan dan distribusi guna menunjang pemerataan pembangunan dan perekonomian global. Beberapa tahun belakangan ini, perekonomian cenderung menurun di semua sektor, yang mana mengharuskan para pelaku bisnis

meningkatkan efisiensi perusahaan. Pelemahan bisnis juga terjadi pada sektor perkapalan atau pelayaran nasional. Hal tersebut mengharuskan para pengusaha kapal lebih teliti dan cermat dalam memonitor dan memperhitungan biaya operasional kapal yang tepat, sehingga memperkecil resiko kerugian yang mungkin timbul dengan mendapatkan tarif charter yang sesuai dengan biaya operasional kapal dan laba yang diinginkan.

Perhitungan biaya perjalanan kapal sesuai realisasi biaya yang dikeluarkan untuk pengoperasian kapal dari

satu pelabuhan ke pelabuhan yang dituju disebut dengan Voyage Account. Perhitungan tersebut bisa didapatkan dari laporan harian kapal atau sering disebut dengan Noon Report, yang digunakan sebagai acuan untuk memperhitungkan biaya tetap dan biaya variabel yang dikeluarkan perusahaan dalam pengoperasian kapal.

Voyage Account dapat digunakan untuk mengetahui secara rinci laba rugi operasional kapal setiap trip atau voyage untuk dijadikan tolak ukur kesesuaian tarif charter yang didapatkan.

II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Gambaran Umum Pengoperasian Kapal

2.1.1 Pendapatan Charter Kapal

Di dalam usaha pelayaran, terdapat lima macam jenis kontrak yang biasa digunakan. Masing - masing jenis kontrak tersebut memiliki kelebihan dan kekurangan. Untuk itu perlu dilakukan analisa yang disertai dengan praktik langsung agar diperoleh keuntungan maksimal. Jenis kontrak atau pencharteran yang dipilih harus disesuaikan dengan kebutuhan dan pemilihan yang paling menguntungkan bagi kedua belah pihak baik itu pencharter ataupun owner. Secara umum ada 5 jenis sistem persewaan (Engkos Kosasih, 2007), antara lain :

a. Voyage Charter

Sewa kapal berdasarkan perjalanan (*voyage charterparty*) adalah suatu kontrak untuk mengangkut barang-barang tertentu dalam suatu perjalanan (*voyage*) yang sudah ditentukan atau dalam serangkaian perjalanan. Seperti halnya sewa kapal berdasarkan waktu, pemilik kapal tetap mempertahankan hak kepemilikan atas kapal dan mempekerjakan nahkoda dan awak kapal.

b. Time Charter

Sewa kapal berdasarkan jangka waktu (*time charterparty*) adalah suatu kontrak berdasarkan mana nahkoda dan awak kapal menjalankan pekerjaannya untuk suatu jangka waktu tertentu sebagai imbal balik dari pembayaran sewa. Berdasarkan suatu *time charterparty*, pemilik kapal tetap mempertahankan hak kepemilikan atas kapal dan nahkoda serta awak kapal dipekerjakan oleh pemilik kapal tersebut. Akan tetapi, pihak yang menyewa berhak untuk menentukan bagaimana kapal akan digunakan asalkan penggunaan itu

masih dalam batas-batas yang telah disetujui di dalam perjanjian. Dalam *time charterparty*, risiko keterlambatan ada pada pihak yang menyewa. Sewa kapal biasanya mengatur kejadian-kejadian tertentu yang terjadinya salah satu kejadian itu akan menyebabkan sewa kapal berakhir, yaitu pihak yang menyewa tidak lagi bertanggung jawab atas sewa kapal selama jangka waktu itu. Kejadian-kejadian tersebut termasuk kerusakan mesin kapal, tidak cukupnya awak kapal, mogok, dan lain-lain.

c. Bareboat Charter

Sewa kapal berdasarkan *demise (Bareboat charterparty)* adalah kontrak untuk menyewa kapal sebagai chattel. Pihak yang menyewa menjadi pemilik kapal untuk sementara waktu dalam segala hal (kecuali terhadap pemilik kapalnya). Nahkoda dan awak kapal adalah karyawannya. Untuk menentukan apakah suatu sewa kapal adalah suatu *demise charterparty*, hal ini merupakan masalah penafsiran yang ditentukan dengan merujuk pada ketentuan-ketentuan sewa kapal. Indikasi penting lainnya adalah apakah nahkoda (master) adalah karyawan pemilik kapal atau pihak yang menyewa. Pihak yang menyewa mempunyai hak penguasaan atas kapal.

d. Consecutive Voyage Charter/Contract of Affreightment (COA)

Sistem pencharteran dimana penyewaan kapal untuk beberapa pelayaran secara berturut - turut.

e. Liner Charter

Merupakan sistem pencharteran berdasarkan rute, tujuan dan arah angin. *Liner charter* berpengaruh pada komoditas atau barang apa yang akan diangkut. Dalam system *charter* ini dihitung per *container*. Semua biaya mulai dari *capital cost*, *operational cost* dan *voyage cost* ditanggung oleh pemilik kapal. Contohnya pada transportasi laut untuk penumpang dari Pelni.

2.2 Voyage Account

2.2.1 Pengertian Voyage Account

Voyage account adalah perhitungan biaya perjalanan kapal sesuai data realisasi biaya yang dikeluarkan untuk pengoperasian kapal dari satu pelabuhan ke pelabuhan yang dituju. Kasarnya biaya yang dibutuhkan agar kapal tersebut bergerak. Berapa biaya yang dibutuhkan untuk melakukan perjalanan dari A ke B bergantung pada banyak faktor. Mulai dari faktor internal hingga faktor eksternal perjalanan itu

sendiri (Hoki Agustinus, 2010). Dan itu bisa dirumuskan dengan formula dibawah ini :

$$BP = BB + BPL$$

Keterangan :

BP : Biaya perjalanan
BB : Biaya bahan bakar
BPL : Biaya pelabuhan

Biaya pelabuhan disini mencakup banyak hal seperti jasa labuh, tambat, pemanduan, dan penundaan. Ada juga biaya masuk pelabuhan, biaya bongkar muat, serta biaya kontainerisasi. Banyak biaya dalam *voyage calculations* adalah biaya pelabuhannya. Banyak bahan bakar relatif tetap tergantung harga minyak dunia.

Secara umum biaya-biaya pelabuhan berdasarkan ukuran *gross tonnage* (GT) suatu kapal. Semakin besar GT kapal maka semakin murah biaya pelabuhan. GT sendiri adalah fungsi volum ruang tutup pada kapal. Jadi untuk memperkecil GT bisa dengan cara memperkecil volum ruangan kecuali volum ruang muat, memperkecil instalasi permesinan dan mengurangi kru (ruang akomodasi).

II.2.2 Komponen-komponen Voyage Account

Voyage account terdiri dari komponen *Shipping cost* (*Capital cost*, *Operating cost*, *Voyage cost*, *Cargo handling cost*). Dimana *Capital cost* merupakan modal awal untuk pengadaan kapal. *Operating cost* yang terdiri dari beberapa komponen yaitu biaya perawatan, *store and supply*, asuransi, administrasi, *lubricant* dan *manning cost*. Sedangkan *voyage cost* terdiri dari biaya *consumable* dan *port dues*. Dan *cargo handling* termasuk biaya *stevedoring*, *cargodoring*, dll. Keempat elemen tadi untuk mengetahui total *cost* sehingga dapat diketahui pula unit *cost* nya yang mana akan mengarah pada penentuan harga/tarif.

2.3 Noon Report Kapal

2.3.1 Pengertian Noon Report Kapal

Di dunia perkapalan lazim menerapkan kewajiban pelaporan oleh *crew*/ABK kapal setiap harinya, yang mana pelaporan tersebut sering disebut *Noon Report* atau *Daily Noon Report* kapal. Menurut penjelasan *Captain* kapal MV. Srikandi Indonesia 19 yang dioperasikan oleh PT. Srikandi Armada Shipping, *Captain* Budiarto menjelaskan bahwa *Noon Report* kapal adalah laporan harian kapal yang dikirimkan

kepada *owner*/pemilik kapal setiap hari pukul 12.00 siang hari.

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.

2.3.2 Isi dari Noon Report Kapal

Noon Report kapal berisikan tentang lokasi kapal, pelabuhan asal, pelabuhan yang dituju, *daily activity*, kondisi kapal, cuaca, *Time Departure* (TD) atau yang disebut waktu pemberangkatan kapal, *Estimate Time Arrival* (ETA) yang digunakan untuk menentukan kapan waktu tiba kapal di suatu pelabuhan

tujuan yang mana di laporkan ke perusahaan kapal ataupun agen perkapalan di pelabuhan tujuan.

Fungsi ETA ialah untuk agen kapal agar bisa membooking pilot di atas kapal serta dermaga yang akan di gunakan, untuk proses ke imigrasian jika kapal kita berlayar antar negara serta untuk laporan harian kepada kantor atau perusahaan saat kapal itu berlayar, yang biasa di sebut dengan *noon report* yang di kerjakan oleh Muallim Dua dan dilaporkan melalui email satelit (*Internet Connection on Board*). Dan yang terpenting adalah kondisi ROB (*Remind On Board*) yang mana menjelaskan tentang kondisi konsumsi bahan bakar, pelumas dan air tawar.

III. METHODOLOGI

3.1. Identifikasi Masalah

Tahap pertama dalam penulisan ini adalah identifikasi masalah yang ada, yaitu mengetahui perhitungan dan format yang dimiliki perusahaan terkait perhitungan laba rugi operasional kapal yang berkaitan dengan *Voyage Account*.

3.2. Studi Pustaka dan Pengumpulan Data

Tahap kedua adalah studi pustaka dan pengumpulan data yang didapatkan dari beberapa referensi/literatur dan informasi – informasi yang akan dikumpulkan dari para ahli, baik dari *crew* kapal maupun *superintendent* atau *owner surveyor* diperusahaan pelayaran yang terkait dalam pembahasan.

3.3 Penyusunan Format Voyage Account Kapal dan Input Data

Tahap berikutnya adalah menyusun format perhitungan *voyage account* kapal, yang mana merupakan perhitungan pengeluaran operasional kapal setiap perjalanan. Data didapatkan dari laporan harian kapal (*noon report*), dan akan di input kedalam format perhitungan *Voyage Account* dan *output* sudah dalam bentuk nominal rupiah biaya operasional kapal.

3.4. Analisa Data, Pembahasan dan Penarikan Kesimpulan

Data yang sudah diinput dalam format *Voyage Account* akan dihitung dan dianalisa untuk dapat dideskripsikan secara jelas laba rugi operasional kapal, bagaimana cara membaca hasil perhitungan dan apa tujuan dari perhitungan tersebut.

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Perhitungan Laba Rugi Operasional Kapal Perusahaan Pemilik

PT.SRIKANDI ARMADA SHIPPING			
LAPORAN NERACA			
PER 31 OKTOBER 2016			
AKTIVA		PASSIVA & MODAL	
AKTIVA LANCAR		PASSIVA	
KAS DAN BANK	Rp. 545.340,354	HUTANG SUPPLIER	Rp. 1.004.569,275
PIUTANG JASA	Rp. 20.953.545,775	HUTANG PD PHAK XI B	Rp. 15.859.253,300
PIUTANG LAIN LAIN	Rp. 270.490,356	HUTANG JANGKA PANJANG	Rp. 158.195.126,015
	Rp. 23.769.376,485		Rp. 222.999.948,587
AKTIVA TETAP		MODAL	
HARGA PEROLEHAN	Rp. 219.422.793,539	LABA DITAHAN	Rp. 18.401.796,447
AKUMULASI PENYUSUTAN	Rp. (38.411.044,864)	RUGI JANUARI 2016	Rp. (622.404,518)
	Rp. 181.011.748,755	RUGI FEBRUARI 2016	Rp. (6.422.259,654)
		LABA MARET 2016	Rp. 5.147.242,248
		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. (2.271.598,724)
		RUGI AGUSTUS 2016	Rp. (2.741.699,840)
		RUGI SEPTEMBER 2016	Rp. (3.010.633,773)
		RUGI OKTOBER 2016	Rp. (6.579.059,876)
			Rp. (18.863,367)
TOTAL AKTIVA	222.821.085,220	TOTAL PASSIVA & MODAL	222.821.085,220

Gambar 4.1 Laporan Neraca Keuangan

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)

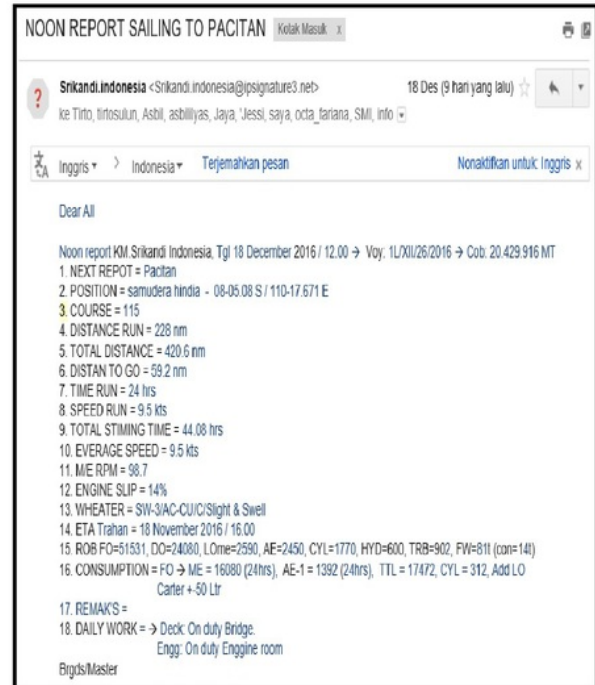
Gambar 4.2 Laporan Laba Rugi

4.2 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 :

13. *Voyage report* setiap selesai *voyage* ke armada.
14. Menyampaikan *copy log book* ke armada.
15. Tiap 6 bulan menyampaikan daftar inventaris ke armada.
16. Laporan ke armada bila selesai *docking, repair, maintenance, survey, supply* perbekalan, *spare parts, deck storers*.
17. Daftar masa berlakunya sertifikat-sertifikat ke armada.
18. Laporan 3 hari sekali : *Noon position*, haluan, kecepatan kapal, ETA pelabuhan berikutnya ke armada dan usaha.
19. 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.
20. Kejadian-kejadian penting dalam pelayaran ke armada.
21. Setiap selesai *voyage*, mengirimkan pertanggungjawaban keuangan dan permintaan uang lagi ke keuangan dan armada.
22. Mengajukan permintaan *supply, repair/maintenance/survey* kepada armada atau cabang/agen.
23. Laporan timbang terima nahkoda/perwira dengan lampirannya ke armada.
24. Melaporkan muatan, *stowage* dan sebagainya ke usaha.

Adapun masing-masing contoh laporan tersebut adalah sebagai berikut :



Gambar 4.3. Contoh *Noon Report* Kapal



Gambar 4.4. *Departure Report* Kapal

ARRIVAL TO PACITAN Kotak Masak

Srikandi Indonesia <Srikandi Indonesia@psigmail3.net>
ke Asbil, asbillyas, Jaya, Jessi, saya, SUSI, susi

18 Des (9 hari yang lalu)

Dear All

Selamat Malam

Dibertahakan bahwa MV. Srikandi tiba di Pacitan pada tanggal 18 Desember 2016 pada jam 15.00 LT bertahab menunggu berita sandar. Kami Request Air tawar 175 Ton, CYL Oil 2000 L, harap maklum terimakasih.

Note: rencana sandar besok siang setelah tongkang keluar.

ARRIVAL TO PACITAN
15.00 OHN 15.00 STBY, 17.45 BERLABUH
STBY : ROB FO=46897, DO=24080, Lome=2590, ae=2400, cyh=2372, hyd=600, ttr=502
FWE : ROB FO=46897, DO=22970, Lome=2690, ae=2400, cyh=1664, hyd=600, ttr=502

Consumption:
STBY : EQ → AE-1 = 366 (6.3hrs), AE-3 = 29 (0.5hrs), ME = 4221 (6.3hrs), TTL = 4616, CYL = 62, Add LO carter AE-3 + 50 Lt
FWE : DQ → AE-1 = 105 (1.8hrs), AE-3 = 105 (1.8hrs), ME = 900 (1.8), TTL = 1110, CYL = 24

Brgds/Master
Capt. Herry Supripto++

Gambar 4.5. Arrival Report Kapal

DATA KAPAL									
Nama Kapal	MV. SRIKANDI INDONESIA								
Type	General Cargo								
VOS	1989								
DWT (T)	20756								
GRT (T)	14138								
Power (HP)	8,371								
Periode Trip	24 September 2016 s/d 31 Oktober 2016								
TRIP KAPAL									
Depart	Arrival	Sailing			L/O / J	Loading / Disch.			Anchored
		Dept.	Arriv.	Total		Start	Complete	Total	
-	Tarahan, Lampung	28/09/2016 17:00	28/09/2016 10:30	-	1	27/09/2016 15:12	28/09/2016 20:00	0:47 Day	2.86 Day
-	Pacitan	30/09/2016 10:30	30/09/2016 10:30	2:18 Day	5	-	-	-	0:29 Day
-	Pacitan	30/09/2016 10:30	04/10/2016 12:00	-	5	04/10/2016 12:00	07/10/2016 12:00	3:00 Day	3.46 Day
PLTU Pacitan	Tarahan, Lampung	10/10/2016 08:12	12/10/2016 12:30	2:18 Day	5	12/10/2016 12:30	13/10/2016 18:06	2:48 Day	2.84 Day
-	Tarahan, Lampung	14/10/2016 12:30	17/10/2016 18:06	3:36 Day	5	17/10/2016 18:06	18/10/2016 12:38	0:40 Day	0:31 Day
Tarahan, Lampung	PLTU Suralaya, Merak	18/10/2016 11:00	18/10/2016 12:38	0:34 Day	5	18/10/2016 12:38	19/10/2016 17:00	0:30 Day	1.58 Day
-	PLTU Suralaya, Merak	18/10/2016 12:38	19/10/2016 17:00	0:30 Day	5	19/10/2016 17:00	20/10/2016 04:00	1:04 Day	0:00 Day
PLTU Suralaya, Merak	Tarahan, Lampung	22/10/2016 09:00	23/10/2016 09:00	0:00 Day	5	23/10/2016 09:00	24/10/2016 04:00	1:04 Day	0:00 Day
-	Tarahan, Lampung	23/10/2016 09:00	26/10/2016 12:12	2:10 Day	5	26/10/2016 12:12	27/10/2016 12:00	0:00 Day	0:52 Day
Tarahan, Lampung	PLTU Pacitan	29/10/2016 04:00	31/10/2016 05:48	2:08 Day	5	27/10/2016 12:00	29/10/2016 04:00	1:47 Day	0:46 Day
PLTU Pacitan	Tarahan, Lampung	29/10/2016 04:00	31/10/2016 05:48	2:08 Day	5	-	-	-	0:00 Day
								12.47 Day	
								14.46 Day	
Total Trip : 4 Trip / Shipment									
Total Sailing Time : 9.60 Day									
Total Loading / Disch. Time : 12.47 Day									
Total Anchoring Time : 14.46 Day									
Total lama trip : 36.53 Day									

Gambar 4.6. Hasil Input Total Trip dengan Format Voyage

Account

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				

Gambar 4.7. Hasil Input Pendapatan Charter Kapal

CONSUMABLE			
Tgl. Awal Trip : 24/09/2016 16:30			
Tgl. Akhir Trip : 31/10/2016 05:48			
ROB Awal Trip		ROB Akhir Trip	
- MFO	: 80,868 Liter	- MFO	: 11,232 Liter
- HSD	: 13,725 Liter	- HSD	: 22,804 Liter
- LO M/E Sys	: 4,300 Liter	- LO M/E Sys	: 2,590 Liter
- LO Cyl Oil	: 2,788 Liter	- LO Cyl Oil	: 1,734 Liter
- LO A/E Sys	: 3,300 Liter	- LO A/E Sys	: 2,690 Liter
- LO Hydraulic	: 800 Liter	- LO Hydraulic	: 400 Liter
- FW	: 195 Ton	- FW	: 125 Ton
Price List		Total Biaya Consumable	
- MFO	: Rp 4,900	- MFO	: Rp 821,118,400
- HSD	: Rp 6,400	- HSD	: Rp 217,094,400
- LO M/E Sys	: Rp 27,800	- LO M/E Sys	: Rp 30,780,400
- LO Cyl Oil	: Rp 32,850	- LO Cyl Oil	: Rp 101,946,400
- LO A/E Sys	: Rp 22,488	- LO A/E Sys	: Rp 19,114,800
- LO Hydraulic	: Rp 20,263	- LO Hydraulic	: Rp 4,052,400
- FW	: Rp 100,000	- FW	: Rp 34,000,000
		Rp 1,238,126,000	
Supply During Trip		Total Consumption	
- MFO	: 100,000 Uter	- MFO	: 109,636 Liter
- HSD	: 45,000 Uter	- HSD	: 33,921 Liter
- LO M/E Sys	: 0 Uter	- LO M/E Sys	: 1,350 Liter
- LO Cyl Oil	: 2,990 Uter	- LO Cyl Oil	: 3,104 Liter
- LO A/E Sys	: 0 Uter	- LO A/E Sys	: 850 Liter
- LO Hydraulic	: 0 Uter	- LO Hydraulic	: 200 Liter
- FW	: 270 Ton	- FW	: 340 Liter

Gambar 4.8. Hasil Input Consumable Kapal

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	2/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	9,027,553	300,252	40,000
10	Jumpi Mudi	5,955,353	198,512	40,000
11	Jumpi Mudi	5,955,353	198,512	40,000
12	Jumpi Mudi	5,955,353	198,512	40,000
13	Ohler	5,955,353	198,512	40,000
14	Ohler	5,955,353	198,512	40,000
15	Ohler	5,955,353	198,512	40,000
16	Besun	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				
Assurand :				
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
- Pakek & Bunga Bank (Kapal)	Rp	1,150,000,000 / month	Rp	38,333,333 / day

Gambar 4.9. Total Fixed Cost

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			
- Pelumas	Rp	1,048,212,800	
- Air Tawar	Rp	155,913,800	
- Cadangan Biaya Pengurusan Sertifikat Kapal	Rp	34,000,000	
- Cadangan Part & Maintenance	Rp	100,000,000 / month	
- Biaya Lain-Lain (Amprahan, dll)	Rp	50,000,000 / month	

Gambar 4.10. Total Variabel Cost

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

Gambar 4.11.Laporan Total Laba Rugi

V. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

a) Perusahaan saat ini belum memiliki format perhitungan laba rugi operasional kapal secara detail dan hanya digunakan laporan kas oleh bagian keuangan, sehingga tidak dapat diketahui secara rinci laba rugi operasional kapal di luar biaya dan beban perusahaan lainnya selain operasional kapal.

b) Format Voyage Account lebih mempermudah perhitungan perjalanan kapal dan dapat diketahui secara detail lingkup pendapatan dan biaya per periode tertentu.

c) Data yang diambil dari Noon Report dapat digunakan sebagai acuan untuk perhitungan komponen biaya yang dikeluarkan oleh kapal, sehingga dapat diperhitungkan laba rugi operasional kapal tersebut.

d) Berdasarkan perhitungan dan analisa menggunakan format Voyage Account yang disusun penulis, dapat dideskripsikan kondisi pengoperasian kapal untuk periode tanggal 24 September s/d 31 Oktober 2016 untuk 4 (empat) shipment didapatkan laba bersih sebesar Rp 904.187.423,-.

5.2 Saran

Saran yang diberikan penulis untuk penyempurnaan penulisan skripsi ini antara lain sbb :

a) Format Voyage Account yang telah disusun dapat disempurnakan kembali dan dikembangkan untuk jenis atau tipe kapal lain disesuaikan dengan pelaporan kapal pada Noon Report pada umumnya.

b) Perusahaan sebaiknya menggunakan format Voyage Account yang telah disusun oleh penulis berdasarkan aktual pendapatan dan biaya yang dikeluarkan perusahaan agar dapat diketahui lebih rinci dan jelas laba rugi operasional kapal untuk periode tertentu yang diinginkan.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Engkos Kosasih, 2007, Manajemen Perusahaan Pelayaran, Jakarta
- [2] Niko Wijnolst, Shipping, Delf University Press Mekelweg 4, Netherland
- [3] Nasution, A.A., Manajemen Transportasi, Erlangga, Jakarta, 2000
- [4] Abbas, A., Manajemen Pelayaran dan Pelabuhan, Gramedia, Jakarta, 2001
- [5] Boske, L., and Cuttino, J. (2003). 'Measuring the economic and transportation impacts of maritime-related trade. *Maritime Economics & Logistics*
- [6] 2 pford, M. (2009). *Maritime economics*, London-UK.
- [7] Caputo, A.C., Fratocchi, L. and Pelagagge, P. M. (2005), 'A framework for analysing long-range direct shipping logistics, *Industrial Management + Data Systems*, 105, 7; ABI/INFORM Global

Cek Plagiasi Jurnal PENERAPAN VOYAGE ACCOUNT BERDASARKAN NOON REPORT KAPAL PT.XX

ORIGINALITY REPORT

1 %	%	1 %	1 %
SIMILARITY INDEX	INTERNET SOURCES	PUBLICATIONS	STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	Submitted to Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya Student Paper	1 %
2	Submitted to University of Northumbria at Newcastle Student Paper	1 %

Exclude quotes	On	Exclude matches	< 20 words
Exclude bibliography	On		