

Penerapan *Voyage Account* Berdasarkan *Noon Report* KAPAL PT.XX

Dian Prasetyawati

Teknik Perkapalan, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Surabaya, Indonesia

Email : dheyan05@gmail.com

Abstract - 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, Perusahaan Pelayaran*

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 memperhitungkan 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).

2.2.2 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 Mualim 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. 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 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		
	RUGI	Rp. 80,865,474
	RUGI	Rp. (4,751,193,176)
BIAYA PENYUSUTAN		
	RUGI	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 :

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.
- Adapun masing-masing contoh laporan tersebut adalah sebagai berikut :

NOON REPORT SAILING TO PACITAN

Srikandi.indonesia <Srikandi.indonesia@ipsignature3.net> 18 Des (9 hari yang lalu)

Dear All

Noon report KM.Srikandi Indonesia, Tgl 18 December 2016 / 12.00 → Voy: 1L/XII/26/2016 → Cob: 20.429.916 MT

1. NEXT REPO = Pacitan
2. POSITION = samudera hindia - 08-05.08 S / 110-17.671 E
3. COURSE = 115
4. DISTANCE RUN = 228 nm
5. TOTAL DISTANCE = 420.6 nm
6. DISTAN TO GO = 59.2 nm
7. TIME RUN = 24 hrs
8. SPEED RUN = 9.5 kts
9. TOTAL STIMING TIME = 44.08 hrs
10. EVERAGE SPEED = 9.5 kts
11. M/E RPM = 98.7
12. ENGINE SLIP = 14%
13. WHEATER = SW-3/AC-CU/C/Slight & Well
14. ETA Trahan = 18 November 2016 / 16.00
15. ROB FO=51531, DO=24080, LOMe=2590, AE=2450, CYL=1770, HYD=600, TRB=902, FW=81t (con=14t)
16. CONSUMPTION = FO → ME = 16080 (24hrs), AE-1 = 1392 (24hrs), TTL = 17472, CYL = 312, Add LO Carter +50 Ltr
17. REMAK'S =
18. DAILY WORK = → Deck: On duty Bridge.
Engg: On duty Engine room

Brgds/Master

Gambar 4.3. Contoh Noon Report Kapal

DEPARTURE REPORT TO PACITAN

Srikandi.indonesia <Srikandi.indonesia@ipsignature3.net> 16 Des (11 hari yang lalu)

Dear All

ROB DEPARTURE TO PACITAN
14.30 : OHN, 15.18 : STBY, 15.52 : FAW
STBY : ROB FO=84068, DO=24080, LOMe=2590, ae=2550, cyl=2372, hyd=600, trb=902
FAW : ROB FO=83636, DO=24080, LOMe=2590, ae=2550, cyl=2363, hyd=600, trb=902

Consumption:
STBY : DO → AE-1 = 76 (1.3hrs), AE-3 = 192 (3.3hrs), TTL = 268, FO → AB = 340 (3.3hrs)
FAW : FO → AE-1 = 300 (0.6hrs), AE-3 = 35 (0.6hrs), ME = 300 (0.6hrs), AB = 62 (0.6), TTL = 432, CYL = 9

Remak's:
Start Boiler = 12.00, Start AE-1 = 14.00 (Paralel untuk manoeuver berangkat)

Gambar 4.4. Departure Report Kapal

ARRIVAL TO PACITAN

Srikandi.indonesia <Srikandi.indonesia@ipsignature3.net> 18 Des (9 hari yang lalu)

Dear All

Selamat Malam
Diberitahukan bahawa MV. Srikandi tiba di Pacitan pada tanggal 18 December 2016 pada jam 15.00 LT berlabuh menunggu berita sandar. Kami Request Air taruh 175 Ton, Cyl. Oil 2000 L, harap maklum terimakasih.
Note: rencana sandar besok siang setelah tongkang keluar.

ARRIVAL TO PACITAN
15.00 : OHN, 16.00 : STBY, 17.45 : BERLABUH
STBY : ROB FO=46897, DO=24080, LOMe=2590, ae=2400, cyl=2372, hyd=600, trb=902
FWE : ROB FO=46897, DO=22970, LOMe=2590, ae=2400, cyl=1664, hyd=600, trb=902

Consumtion:
STBY : FO → AE-1 = 366 (6.3hrs), AE-3 = 29 (0.5hrs), ME = 4221 (6.3hrs), TTL = 4616, CYL = 82, Add LO Carter AE-3 + 50 Ltr
FWE : DO → AE-1 = 105 (1.8hrs), AE-3 = 105 (1.8hrs), ME = 900 (1.8), TTL = 1110, CYL = 24

Brgds/Master
Capt.Herry Supcio+++

Gambar 4.5. Arrival Report Kapal

DATA KAPAL												
Nama Kapal	: MV. SRIKANDI INDONESIA											
Type	: General Cargo											
YOB	: 1999											
DWT (T)	: 20,756											
GRT (T)	: 34,118											
Power (HP)	: 8,371											
Periode Trip	: 24 September 2016 s/d 31 October 2016											
TRIP KAPAL												
Depart	Arrival	Sailing			L / D / S	Loading / Disch.			Total	Anchored		
		Dept.	Arriv.	Total		Start	Complete	Total				
-	Tarahan, Lampung	-	24/09/2016 16:30	-	L	27/09/2016 13:11	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	-	-	-	2.94 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 trip	: 36.55 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 725,070,842
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	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 30,780,400		
- 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 1,236,126,600		

Gambar 4.8. Hasil Input Consumable Kapal

FIXED COST			
A. GAJI CREW & UANG MAKAN			
No	Position	Monthly (Rp)	Daily (Rp)
1	Master	28,709,063	956,969
2	C/Off	18,678,054	622,602
3	2/Off	14,442,486	481,416
4	3/Off	11,948,404	398,280
5	C/Eng	26,678,019	889,367
6	2/E	18,678,054	622,602
7	3/E	14,442,486	481,416
8	A/E	11,948,404	398,280
9	Electrician	9,037,553	301,252
10	Juru Mudi	5,955,353	198,512
11	Juru Mudi	5,955,353	198,512
12	Juru Mudi	5,955,353	198,512
13	Oiler	5,955,353	198,512
14	Oiler	5,955,353	198,512
15	Oiler	5,955,353	198,512
16	Bosun	7,138,623	239,954
17	Cook	7,138,623	239,954
18	Messboy	4,467,387	148,913
19	Cadet Engine	1,000,000	33,333
20	Cadet Engine	1,000,000	33,333
21	Cadet Deck	1,000,000	33,333
22	Cadet Deck	1,000,000	33,333
23	Mandor	7,138,623	239,954
		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

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	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

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

1. 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.
2. Format Voyage Account lebih mempermudah perhitungan perjalanan kapal dan dapat diketahui secara detail lingkup pendapatan dan biaya per periode tertentu.

3. 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.
4. 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

1. 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.
2. 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]Stopford, 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