



**ANALISIS TERJADINYA *OVER BUDGET*
MT. BULL FLORES TERHADAP BIAYA OPERASIONAL
YANG TELAH DITETAPKAN OLEH
PT. BUANA LINTAS LAUTAN**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran
di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**DIAN AFIFAH
NIT. 572011337578 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
TAHUN 2024**

HALAMAN PERSETUJUAN

**ANALISIS TERJADINYA *OVER BUDGET* MT BULL FLORES
TERHADAP BIAYA OPERASIONAL YANG ELAH DITETAPKAN OLEH
PT BUANA LINTAS LAUTAN**

Disusun Oleh:

DIAN AFIFAH
NIT. 572011337578 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang,.....

Dosen Pembimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Metodelogi dan Penulisan


Fajar Transelasi, S.Tr., M.A.P
Penata (III/c)
NIP. 19760310 201012 1 001


Taruga Runadi, M.Si.
Penata Muda Tk.I (III/b)
NIP. 19910601 202012 1 009

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)


Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19850731 200812 2 002

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Analisis Terjadinya *Over Budget* MT Bull Flores Terhadap Biaya Operasional Yang Telah Ditetapkan Oleh PT Buana Lintas Lautan.” karya:

Nama : DIAN AFIFAH

NIT : 572011337578 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari,....., tanggal 2024

Semarang,

PENGUJI

Penguji I : KRISTIN ANITA INDRIYANI, S.ST, MM.
Pembina (IV/a)
NIP. 19800602 200212 2 002

Penguji II : FAJAR TRANSELASI, S.Tr., M.A.P
Penata (III/c)
NIP. 19760310 201012 1 001

Penguji III : INDIRA ARI PUTRI, S.ST.Pel., MT
PPPK Gol X
NIP. 19930519 202321 2 001



Mengetahui,
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. SUKIRNO, M.M.Tr., M.Mar.
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19671210 199903 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : DIAN AFIFAH

NIT : 572011337578 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

Skripsi dengan judul “ANALISIS TERJADINYA *OVER BUDGET* MT BULL FLORES TERHADAP BIAYA OPERASIONAL YANG TELAH DITETAPKAN OLEH PT BUANA LINTAS LAUTAN”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang,.....

Yang membuat pernyataan,


DIAN AFIFAH
NIT.572011337578 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto :

- **Dan bersabarlah kamu, sesungguhnya janji Allah adalah benar – QS Ar Ruum:60**
- **Sedari kecil dibentuk untuk menjadi mesin penghancur badai, maka tak pantas diri ini tumbang hanya karena perkataan seseorang.**

Persembahan :

1. Kedua orang tua saya tercinta, Bapak Safrudin dan Ibu Siswati.
2. Kakak dan Adik saya tersayang, Uktufiya Azmani, Misbakhul Khabib, dan Faruq Sholahudin
3. Almamaterku, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
4. Seluruh teman-teman Angkatan LVII dan K VIII *Delta*.

PRAKATA

Segala puji dan syukur kami panjatkan kepada Allah, Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan nikmat, Rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis mampu menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul “Analisis Terjadinya *Over Budget* MT Bull Flores Terhadap Biaya Operasional Yang Telah Ditetapkan Oleh PT Buana Lintas Lautan”.

Skripsi ini disusun guna untuk memenuhi salah satu prasyarat memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) dalam bidang Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) Program Diploma IV (D.IV) di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam menyelesaikan penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan, dukungan dan saran dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Bapak Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi., M.Pd., selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Fajar Transelasi, S.Tr., M.A.P., selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Bapak Taruga Runadi, M.Si., selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan.
5. Bapak/Ibu Dosen Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

6. Ayah dan Ibu saya tercinta. Terimakasih atas setiap doa, ridho, tetes keringat yang telah tcurahkan dalam mengemban tanggung jawab sebagai orang tua.
7. Pemilik NIT 541711106368 N. Terimakasih telah menemani perjalanan hidup saya dari Taruni Madya hingga menjadi Calon Wisudawan. Telah menjadi rumah, mendengar keluh kesah, dan memberi semangat untuk pantang menyerah.
8. Sahabat saya tercinta, Yulianingsih. Terimakasih telah menemani, mendukung, ataupun menghibur saya dalam kesedihan.
9. Seluruh staf, mentor, pegawai, dan senior yang bekerja di PT Buana Lintas Lautan yang telah membimbing dan memberikan banyak ilmu pengetahuan.
10. Seluruh pihak yang telah membantu terselesaikannya skripsi ini yang tidak dapat disebutkan satu per satu.

Demikian prakata ini, kami menyadari masih banyak kekurangan sehingga kami mengharapkan adanya saran dan masukan yang bersifat membangun guna kesempurnaan skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi seluruh pembaca dan dapat menjadi bahan literasi di perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Semarang,

2024

Penulis



DIAN AFIFAH
NIT. 572011337578

ABSTRAKSI

Afifah, Dian, 2024, 572011337578 K, “Analisis Terjadinya *Over Budget* MT Bull Flores Terhadap Biaya Operasional Yang Telah Ditetapkan Oleh PT Buana Lintas Lautan.”, Skripsi Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Fajar Transelasi, S.Tr., M.A.P, Pembimbing II: Taruga Runadi, M.Si.

Pengoperasian kapal MT Bull Flores masih belum maksimal karena pada saat kapal di *charter* oleh PT Pertamina, PT Pertamina mengarahkan *Ship Manager* agar kapal MT Bull Flores melakukan pelayaran ke rute ASEAN yang awalnya memiliki rute pelayaran domestik, sedangkan biaya operasional MT Bull Flores selama berlayar menggunakan biaya operasional rute domestik. Dikarenakan hal tersebut, kerugian biaya operasional mencapai US\$ 151.166,09. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penyebab *over budget* biaya operasional MT Bull Flores, serta untuk menjelaskan bagaimana upaya yang dilakukan untuk mengatasi *over budget* MT Bull Flores.

Metode penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif. Sumber data penelitian diperoleh dari data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data dilaksanakan melalui observasi, dokumentasi, dan wawancara.

PT Pertamina mencharter kapal MT Bull Flores selama 2 tahun dengan rute pelayaran domestik. Namun pada pertengahan kontrak, PT Pertamina mengarahkan *ship manager* agar kapal berlayar ke ASEAN. Dikarenakan hal tersebut kapal mengalami pembengkakan biaya operasional. Penyebabnya yaitu kondisi mesin yang sudah berumur, Terjadi kerusakan dan permintaan *spare part* yang berlebih dari pihak kapal, serta adanya biaya tak terduga. Upaya yang dilakukan untuk mengatasi *over budget* pada MT Bull Flores yaitu dengan memaksimalkan perawatan dengan optimal, memeriksa mesin secara teratur, dan mengalokasikan anggaran untuk biaya tak terduga.

Kata Kunci : Analisis, *Over Budget*, Biaya operasional.

ABSTRACT

Afifah, Dian, 2024, 572011337578 K, “*Analisis Terjadinya Over Budget MT Bull Flores Terhadap Biaya Operasional Yang telah Ditetapkan Oleh PT Buana Lintas Lautan.*”, Thesis Diploma IV Program, Study Program of Port and Shipping Department, Merchant Marine Polytechnic of Semarang, Supervisor I: Fajar Transelasi, S.Tr., M.A.P, and Supervisor II: Taruga Runadi, M.Si.

The operation of the MT Bull Flores ship is still not optimal because when the ship was chartered by PT Pertamina, PT Pertamina directed the Ship Manager so that the MT Bull Flores ship sailed to the ASEAN route which initially had a domestic shipping route, while the MT Bull Flores operational costs while sailing used domestic route operational costs. Due to this, the operating cost loss reached US\$ 151,166.09. This study aims to determine the causes of over budget operating costs of MT Bull Flores, as well as to explain how efforts are made to overcome over budget MT Bull Flores.

The research method used is a qualitative method. Research data sources were obtained from primary data and secondary data. Data collection techniques were carried out through observation, documentation, and interviews.

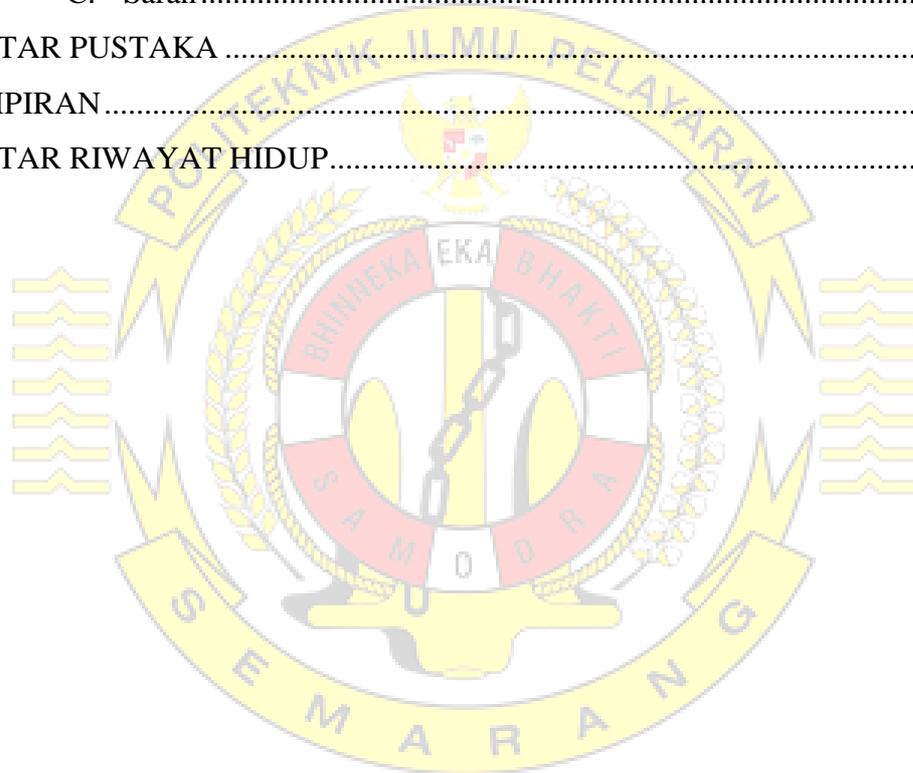
PT Pertamina chartered the MT Bull Flores for 2 years with domestic shipping routes. However, in the middle of the contract, PT Pertamina directed the ship manager to sail the ship to ASEAN. Due to this, the ship experienced operational cost overruns. The causes are the old condition of the engine, damage and excessive spare part requests from the ship, and unexpected costs. Efforts made to overcome the over budget on MT Bull Flores are by maximizing optimal maintenance, checking the engine regularly, and allocating a budget for unexpected costs.

Keywords : Analysis, Over Budget, Operational Cost.

DAFTAR ISI

COVER	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI	viii
<i>ABSTRACT</i>	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	i
A. Latar Belakang.....	1
B. Fokus Penelitian.....	4
C. Rumusan Masalah	5
D. Tujuan Penelitian.....	5
E. Manfaat Hasil Penelitian	5
BAB II KAJIAN TEORI.....	7
A. Deskripsi Teori.....	7
B. Kerangka Penelitian.....	21
BAB III METODE PENELITIAN	23
A. Metode Penelitian.....	23
B. Tempat Penelitian.....	25
C. Sumber Data Penelitian	25
D. Teknik Pengumpulan Data	27
E. Instrumen Penelitian.....	30
F. Teknik Analisis Data	31
G. Pengujian Keabsahan Data.....	33

BAB IV	HASIL PENELITIAN	35
	A. Gambaran Konteks Penelitian	35
	B. Deskripsi Data	36
	C. Temuan	43
	D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	49
BAB V	SIMPULAN DAN SARAN.....	58
	A. Simpulan.....	58
	B. Keterbatasan Penelitian	58
	C. Saran	59
	DAFTAR PUSTAKA	60
	LAMPIRAN.....	62
	DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	79



DAFTAR TABEL

Tabel 4. 1 Penelitian Terdahulu**Error! Bookmark not defined.**

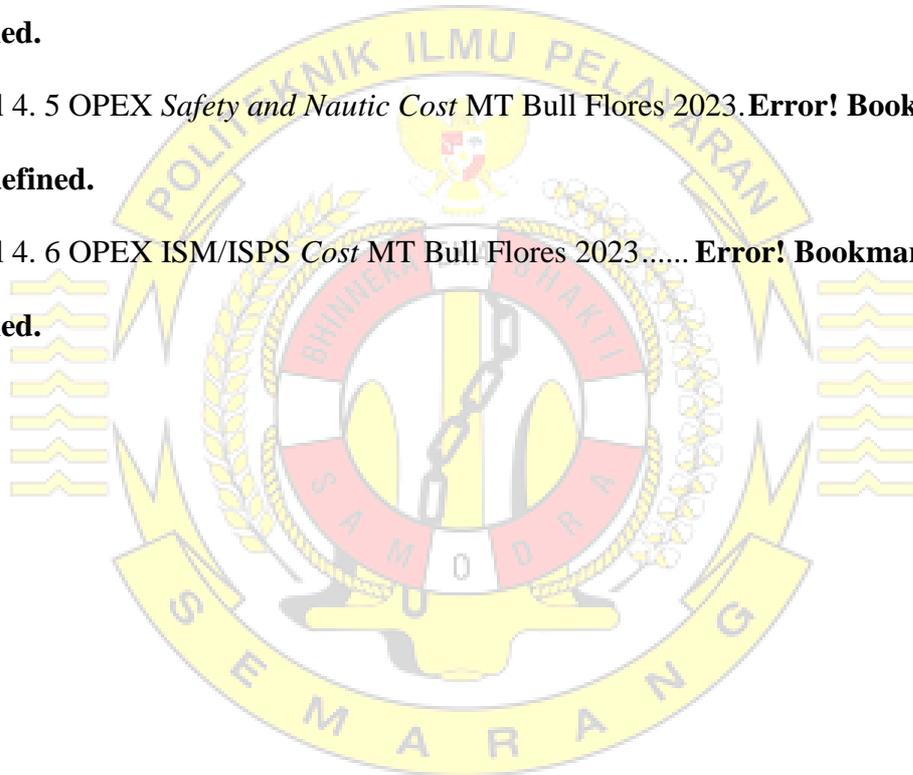
Tabel 4. 2 Data kapal**Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4. 3 OPEX *Crew Cost* MT Bull Flores 2023 **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4. 4 OPEX *Technical Cost* MT Bull Flores 2023 **Error! Bookmark not defined.**

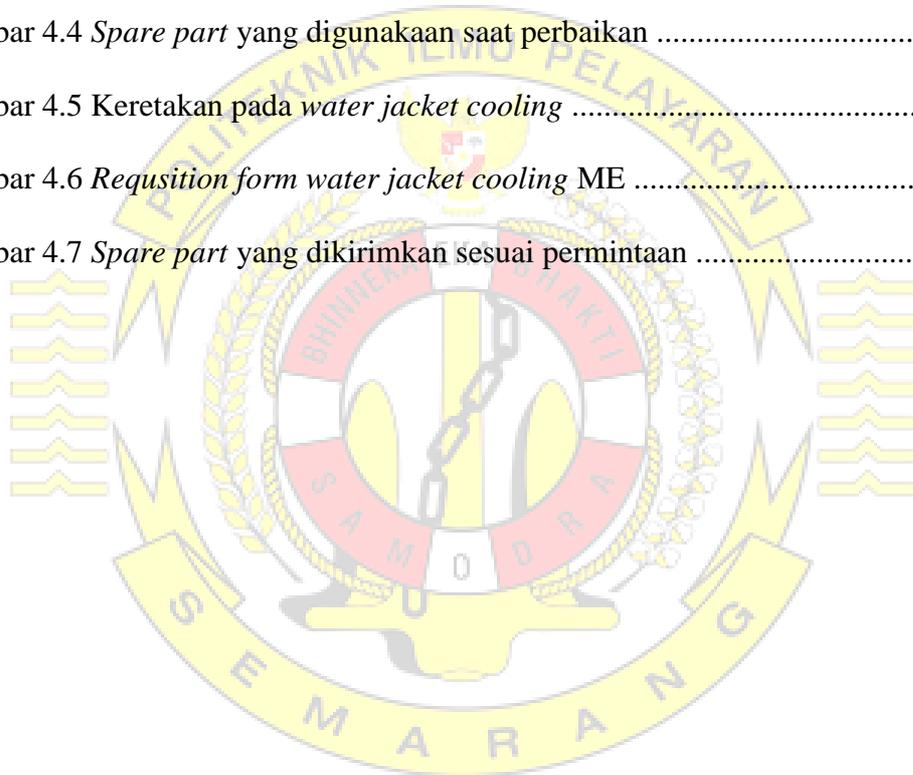
Tabel 4. 5 OPEX *Safety and Nautic Cost* MT Bull Flores 2023. **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4. 6 OPEX *ISM/ISPS Cost* MT Bull Flores 2023..... **Error! Bookmark not defined.**



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 MT. Bull Flores	Error! Bookmark not defined.
Gambar 2. 2 Kerangka Penelitian	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4.1 Kantor PT. Buana Lintas Lautan	37
Gambar 4.2 <i>Running cost Vs Budget</i> MT. Bull Flores	47
Gambar 4.3 Kondisi mesin MT. Bull Flores saat perbaikan	50
Gambar 4.4 <i>Spare part</i> yang digunakan saat perbaikan	51
Gambar 4.5 Keretakan pada <i>water jacket cooling</i>	52
Gambar 4.6 <i>Requisition form water jacket cooling</i> ME	53
Gambar 4.7 <i>Spare part</i> yang dikirimkan sesuai permintaan	53



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Wawancara dengan Jr. Manager Cost Control	62
Lampiran 2 Wawancara Senior Superintendent.....	65
Lampiran 3 Wawancara Manager Crewing	67
Lampiran 4 Wawancara Manager accounting.....	69
Lampiran 5 Struktur organisasi PT Buana Lintas Lautan.....	70
Lampiran 6 Ship Particular MT Bull Flores	71
Lampiran 7 Kapal MT Bull Flores.....	72
Lampiran 8 OPEX MT Bull Flores.....	73
Lampiran 9 OPEX Crew Cost.....	74
Lampiran 10 Voucher bussines trip intermediate survey.....	75
Lampiran 11 Data PMS yang masih belum di close	76
Lampiran 12 Bukti wawancara	77

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia adalah negara maritim yang terdiri dari lebih dari 17.504 pulau, dengan 92 pulau terluar yang terdaftar di Perserikatan Bangsa-Bangsa sebagai dasar wilayah perairan Indonesia di laut lepas. Dengan garis pantai sepanjang 95.181 km, Indonesia memiliki lokasi yang sangat strategis antara benua Asia dan Australia serta Samudera Hindia dan Pasifik. Luas daratannya sekitar 2.012.402 km² dan luas lautan sekitar 5,8 juta km² (75,7%), yang terdiri dari perairan pedalaman 2.012.392 km², laut teritorial 300.000 km², dan zona ekonomi eksklusif 2,7 juta km² (Nawang, 2018). Kekayaan maritim ini menjadikan Indonesia sebagai negara dengan potensi ekonomi maritim yang sangat besar, yang memainkan peran penting dalam kesejahteraan nasional.

Sebagai negara maritim, transportasi laut menjadi tulang punggung utama bagi berbagai kegiatan ekonomi di Indonesia, baik antar pulau maupun antar negara. Lebih dari 85% perdagangan internasional menggunakan laut sebagai jalur utama. Hal ini disebabkan oleh meningkatnya pertumbuhan industri pelayaran yang didorong oleh globalisasi dan revolusi industri 4.0, yang memperluas perdagangan bebas dan kemajuan teknologi, sehingga meningkatkan permintaan jasa transportasi laut.

Transportasi laut memiliki peran penting sebagai sarana penghubung antar wilayah. Semakin baik sarana transportasi laut, semakin lancar pula proses pembangunan negara tersebut. Tujuan utama transportasi laut adalah

membawa muatan ke pelabuhan tujuan dengan cepat dan aman. Perusahaan pelayaran di Indonesia, baik milik negara maupun swasta, beroperasi dalam berbagai bentuk seperti Perusahaan Negara, Persero, Perseroan Terbatas (PT), dan *Perseroan Comanditer* (CV). Mereka menyediakan jasa transportasi laut untuk penumpang dan barang, baik dalam negeri maupun internasional.

PT. Buana Lintas Lautan Tbk (BULL) adalah salah satu perusahaan pelayaran terkemuka di Indonesia yang berfokus pada layanan tanker, minyak, dan gas. Berdiri sejak 12 Mei 2015, perusahaan ini menyediakan berbagai jenis kapal tanker, minyak, gas, dan FPSO (*Floating Production Storage and Offloading*). PT. Buana Lintas Lautan juga menyediakan awak kapal laut, manajemen perkapalan, dan keagenan kapal. Salah satu kapalnya, MT. Bull Flores, telah di charter oleh PT. Pertamina selama 12 bulan untuk memenuhi kebutuhan jasa transportasi minyak dan gas.

Dalam menjalankan bisnis pelayaran, tantangan besar yang dihadapi adalah mengelola biaya operasional agar tidak terjadi pembengkakan. Biaya operasional (*Operational Expenditure* atau OPEX) mencakup berbagai pengeluaran seperti biaya awak kapal, biaya teknik, biaya perawatan dan perbaikan kapal, biaya asuransi, dan biaya administrasi. Pengelolaan biaya operasional yang tepat memungkinkan perusahaan untuk mencapai keuntungan yang direncanakan dengan mempertimbangkan anggaran yang telah ditetapkan.

Pada kasus MT. Bull Flores, terdapat ketidaksesuaian antara biaya operasional yang dianggarkan dan realisasi pengeluaran. Jika melihat dari data

laporan tahunan serta laporan keuangan dari PT. Buana Lintas Lautan untuk melihat data biaya operasional kapal pada tahun-tahun sebelumnya. Untuk tahun 2023, biaya operasional yang dianggarkan adalah sebesar US\$ 1.778.492,77, namun realisasi pengeluaran mencapai US\$ 1.929.658,86, menunjukkan adanya *over budget* sebesar US\$ 151.166,09. Salah satu faktor penyebabnya dari data wawancara dengan manajemen adalah perubahan rute pelayaran dari domestik ke rute ASEAN.

Pengoperasian kapal MT. Bull Flores melibatkan kru dari berbagai negara, yang menyebabkan variasi dalam biaya pengawakan kapal. Selain itu, penggantian dan perbaikan suku cadang (*spare part*) serta biaya teknik lainnya yang tidak terduga juga berkontribusi terhadap peningkatan biaya. Biaya asuransi juga lebih tinggi untuk pelayaran internasional dibandingkan dengan pelayaran domestik, sehingga menambah beban operasional kapal secara keseluruhan.

Biaya operasional pada kapal bervariasi karena mempekerjakan awak kapal dari berbagai negara, yang berdampak pada perbedaan biaya pengawakan kapal. Biaya operasional mengacu pada pengeluaran untuk melakukan kegiatan produksi atau untuk melaksanakan kegiatan tertentu. Dalam setiap periode, besarnya biaya operasional cenderung sama, namun perubahan nilai bisnis atau produksi hanya sedikit mempengaruhi biaya operasional, *over budget* ini menyebabkan peningkatan pengeluaran yang tidak terduga, yang dapat mempengaruhi margin keuntungan perusahaan.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis penyebab terjadinya *over*

budget pada biaya operasional MT. Bull Flores dan dampaknya terhadap keuangan perusahaan. Dengan memahami faktor-faktor yang menyebabkan peningkatan biaya, diharapkan perusahaan dapat mengimplementasikan strategi pengelolaan biaya yang lebih efisien untuk menghindari pembengkakan biaya di masa mendatang. Penelitian ini juga bertujuan untuk memberikan rekomendasi dalam pengendalian biaya operasional guna meningkatkan profitabilitas dan efisiensi operasional perusahaan.

Peluang perubahan nilai terhadap bisnis atau produksi hanya sedikit mempengaruhi biaya operasional. Beberapa contoh pengeluaran dalam biaya operasional yaitu pembelian bahan baku atau *spare part*, pembayaran gaji atau upah *crew*, dan biaya manajemen kegiatan organisasi perusahaan. Berlandaskan masalah yang sudah dipaparkan di atas, maka penulis tertarik untuk mengkaji penelitian ini dengan mengambil judul “**Analisis terjadinya *over budget* MT. Bull Flores terhadap biaya operasional yang telah ditetapkan oleh PT. Buana Lintas Lautan**”

B. Fokus Penelitian

Menurut Sugiyono (2019), fokus penelitian adalah keadaan tunggal atau beberapa kejadian yang berhubungan dengan suatu keadaan atau situasi sosial. Penetapan fokus penelitian kualitatif didasarkan pada informasi yang muncul ketika melakukan kegiatan lapangan. Informasi terkini diberikan sebagai peluang untuk pemahaman yang lebih komprehensif dan mendalam mengenai situasi yang berkaitan dengan situasi sosial, namun juga dengan dorongan untuk memberikan wawasan baru dan menghasilkan hipotesis.

Fokus penelitian ini adalah untuk menganalisa *over budget* biaya operasional MT. Bull Flores yang telah ditetapkan oleh PT. Buana Lintas Lautan.

C. Rumusan Masalah

Berlandaskan latar belakang yang sudah dipaparkan di atas, maka penulis tertarik guna mengemukakan rumusan masalah sebagai berikut:

1. Apa penyebab terjadinya *over budget* pada MT. Bull Flores?
2. Bagaimana upaya yang dilakukan untuk mengatasi *over budget* pada MT. Bull Flores?

D. Tujuan Penelitian

Didasari oleh rumusan masalah tersebut, adapun tujuan penulis merumuskan penelitian sebagai berikut:

1. Mengetahui apa saja yang menyebabkan *over budget* pada biaya operasional MT. Bull Flores
2. Mengetahui bagaimana upaya yang dilakukan perusahaan untuk mengatasi *over budget* pada MT. Bull Flores

E. Manfaat Hasil Penelitian

Penelitian ini didasarkan pada penelitian yang dilangsungkan oleh penulis dan kami berharap penelitian ini bisa bermanfaat untuk orang lain yang membaca penelitian ini. Manfaat yang penulis peroleh dari penelitian ini ialah:

1. Manfaat Teoritis

a. Bagi Pembaca

- 1). Dapat menambah wawasan, pengetahuan, dan meningkatkan pemahaman terkait *over budget* pada biaya operasional.
- 2). Menambah wawasan pembaca tentang hal-hal terkait terjadinya *over budget* biaya operasional dan bagaimana cara menangani agar hal serupa tidak terjadi lagi.

b. Bagi Institusi

- 1). Meningkatkan kelengkapan dan perbendaharaan kepustakaan.
- 2). Meningkatkan mutu dan kualitas institusi.

2. Manfaat Praktis

- a. Menjadi gambaran dan wawasan dalam menangani *over budget* biaya operasional kapal.
- b. Untuk perusahaan pelayaran, diharapkan hasil penelitian ini dijadikan bahan pertimbangan PT. Buana Lintas Lautan sebagai masukan untuk membuat anggaran biaya operasional yang lebih baik lagi kedepannya.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Untuk mendukung proses penyelesaian penelitian yang penulis bahas terkait Analisis terjadinya *over budget* MT. Bull Flores terhadap biaya operasional yang telah ditetapkan oleh PT. Buana Lintas Lautan Tbk, maka diperlukan adanya referensi yang terkait dalam pembahasan pada bab ini agar dapat menyempurnakan topik pembahasan di bab ini yaitu sebagai berikut:

1. Analisis

Menurut Kurniawan (2015), dalam linguistik, analisis merupakan cabang ilmu bahasa yang mempelajari struktur bahasa secara mendalam. Analisis dapat diartikan menjadi suatu kajian yang dilakukan kepada suatu bahasa untuk mengkaji strukturnya secara mendalam. Menurut Wiradi (Kurniawan, 2015), analisis adalah proses mengklasifikasikan, menganalisis dan membedakan sesuatu yang diklasifikasi dan dikelompokkan berdasarkan karakteristik tertentu kemudian dipelajari untuk mengetahui makna dan hubungannya.

Menurut Nana Sudjana (2016:27) menyatakan analisis ini merupakan upaya guna mengelompokkan integritas menjadi aspek atau bagian guna memperjelas hierarki dan strukturnya. Menurut Irda Sari (2020:70) analisis adalah menguraikan beberapa pokok yang berbeda dari bagian-bagiannya dan menelaah bagian-bagian untuk mendapatkan gambaran yang lebih besar dan akurat.

2. *Operational Expenditure (OPEX)*

Menurut Rheza Satria (2018:52), *Operational expenditure* atau disebut dengan OPEX adalah alokasi biaya-biaya yang direncanakan oleh perusahaan untuk kegiatan pengoperasian kapal selama kapal tersebut berlayar. Pengeluaran ini termasuk pengeluaran gaji anak buah kapal, biaya asuransi, makanan, stores, spares, perbaikan dan pemeliharaan kapal, *lubricants*.

Diambil dari BIMCO, SHIPMAN atau *ship management agreement* adalah perjanjian pengelolaan kapal yang dapat mencakup awak kapal, manajemen teknis dan komersial serta pengaturan asuransi sehubungan dengan suatu kapal. Edisi terbaru kontrak ini bernama SHIPMAN 2009. BIMCO (*Baltic and International Maritime Council*) merupakan Lembaga internasional dengan kantor pusat di Copenhagen, Denmark, pada tahun 1905. Organisasi ini adalah Lembaga perdagangan yang mewakili kepentingan dari berbagai jenis perusahaan maritim, seperti armada, operator kapal, agen kapal dan broker. Selain itu, BIMCO memainkan peran penting dalam pembentukan standar internasional untuk kontrak maritim, seperti kontrak pengiriman barang (*laytime*) dan kontrak sewa kapal (*charter party*). Dokumen standar yang dibuat oleh BIMCO termasuk kontrak standar pengiriman barang (*BIMCO Standart Shipping Contract*) dan kontrak standar sewa kapal (*BIMCO Standard Time Charter Party*)

3. *Budget* Anggaran

Setiap kegiatan operasional perusahaan membutuhkan rencana untuk kegiatan operasional yang disusun secara sistematis dalam angka dan satuan moneter yang mencakup seluruh kegiatan operasional perusahaan dalam jangka waktu tertentu. Menurut Depita Anggraini, dkk (2023:2), Anggaran (*Budget*) yaitu alat manajemen perusahaan yang berfungsi membiayai operasi sehari-hari perusahaan dan memastikan tujuan perusahaan terpenuhi.

Menurut Mansur Tanjung (2018:58), anggaran (*budget*) adalah sarana atau alat untuk perencanaan dan pengendalian yang membantu dalam merencanakan aktivitas perusahaan yang digunakan untuk mengontrol bagaimana sumber daya dialokasikan yang dituangkan secara kuantitatif atau dalam bentuk angka. Hayati Suryani (2021:18), menyatakan bahwa anggaran digunakan sebagai alat perencanaan dengan membandingkan anggaran yang telah direncanakan dengan realisasi yang telah dicapai untuk mengetahui apakah rencana tersebut berhasil mencapai tujuan yang diharapkan. Nafarin (dalam Mansur Tanjung, 2018:60) menjelaskan bahwa tujuan anggaran yaitu sebagai berikut:

- a. Mempertimbangkan, menganalisis, dan menetapkan tita ide yang berhubungan dengan keuangan.
- b. Menyederhanakan sumber dana investasi untuk hasil yang maksimal.
- c. Agar rencana anggaran yang sudah disusun terlihat lebih jelas dan terlihat

- d. Menyediakan prasarana guna menilai kinerja individu dan kelompok, serta mengkomunikasikan perlu atau tidaknya tindakan perbaikan.
- e. Mengkoordinasikan ekspektasi manajemen terhadap pemangku kepentingan guna memastikan anggaran dimengerti, ditunjang dan diimplementasi. Perusahaan melakukan berbagai fungsi untuk mencapai tujuan yang di dirikan.

Menurut Esti Alfiah,dkk (2020) fungsi anggaran dikategorikan ke dalam empat fungsi ,yaitu sebagai berikut:

1. *Planning* (Perencanaan)

Perencanaan, juga dikenal dengan *planning* adalah proses menentukan tujuan yang akan dicapai di masa depan, serta langkah-langkah yang harus diambil untuk mencapai tujuan tersebut. Perencanaan juga mencakup menentukan sumber daya yang diperlukan. Analisis, kebijakan, dan rancangan merupakan komponen perencanaan. Seseorang harus dapat mengorganisir, mengendalikan, atau memimpin, sebelum membuat rencana yang memberikan tujuan dan arah bagi perusahaan.

Dalam menyusun biaya operasional kapal, tahap perencanaan dapat membantu merencanakan anggaran biaya operasional kapal yang dikeluarkan pada periode tertentu. Perencanaan penyusunan biaya operasional kapal dilihat dari kesepakatan kedua belah pihak, *supperitendent proposal* dari perusahaan dan dari teori *bencmarking operational cost*, serta melihat besarnya biaya operasional dari BOK

sebelumnya, dengan asumsi biaya operasional kapal tetap setiap tahunnya, sehingga peningkatan BOK pada tahun berikutnya sama dengan biaya operasional sebelumnya (Ilham Insan, Chairul:Darwin)

2. *Organizing* (Pengorganisasian)

Proses merumuskan strategi dan taktik dalam perencanaan dalam struktur organisasi yang tepat dan dikenal sebagai pengorganisasian. Pengorganisasian adalah Tindakan yang dilakukan untuk mengatur tugas, tanggung jawab, dan wewenang sehingga tujuan organisasi dapat dicapai. Setiap pekerja di kordinir dalam satu tim yang terorganisir, masing-masing pihak diberikan tugas yang berbeda, dan menetapkan sistem komunikasi (George Terry dan Leslie,2019)

Pada prakteknya di PT. Buana Lintas Lautan Tbk (PT. Gemilang Bina Lintas Tirta sebagai *ship manager*) anggaran biaya operasional kapal ditentukan oleh beberapa divisi di perusahaan, yaitu divisi *manning (crew)*, divisi *accounting*, divisi *technical*, divisi *cost control* dari perusahaan. Manajer dari setiap divisi seperti divisi *manning (crew)*, divisi *marine*, divisi *technical*, menyusun anggaran biaya operasional setelah itu *cost control* melakukan analisis anggaran biaya dengan melihat faktor penentu biaya operasional dan membandingkannya dengan pengeluaran biaya operasional kapal tahun sebelumnya. Kemudian *cost control* mengajukan biaya tersebut kepada top manajemen perusahaan untuk anggaran biaya operasional yang

akan diajukan. Apabila disetujui, biaya operasional dapat digunakan untuk operasional kapal dan dicatat oleh divisi *accounting* perusahaan.

3. *Actuating* (Menggerakkan)

Actuating atau proses menggerakkan yaitu mengarahkan orang lain dalam melaksanakan tugas mereka, menginspirasi dan mendorong serta menciptakan lingkungan yang mendukung untuk membangun pemahaman dan kepercayaan yang baik. Ketika perencanaan dan pengorganisasian telah terwujud, fungsi *actuating* dapat diimplementasikan untuk mencapai tujuan perusahaan. Proses *actuating* melibatkan pengarahan dan pengaruh terhadap karyawan agar dapat bekerja sama secara efektif dalam mencapai tujuan perusahaan.

Setelah menetapkan *budget* biaya operasional, setiap divisi perusahaan memastikan apakah biaya tersebut sesuai dengan kondisi anggaran, selain itu harus terus melaporkan kepada divisi *cost control* untuk mengetahui perkembangan penggunaan biaya operasional sehingga kapal dapat dioperasikan dengan efisien.

4. *Controlling* (Pengendalian)

Controlling atau pengendalian adalah proses mengamati secara terus menerus pelaksanaan kegiatan sesuai dengan rencana kerja yang telah disusun dan melakukan koreksi jika diperlukan. Fungsi pengendalian berkaitan erat dengan upaya guna memastikan bahwa

tiap sumber daya berfungsi secara efektif sesuai dengan rancangan yang dibuat.

Dari definisi tersebut menunjukkan bahwa fungsi anggaran melibatkan perencanaan, pengorganisasian, penggerakkan, dan pengawasan. Anggaran perusahaan membantu manajemen merencanakan kebijakan dan keputusan masa depan dan merencanakan langkah-langkah finansial. Hubungan antara anggaran operasional dan akuntansi yaitu akuntansi mencatat dan menyelaraskan pengeluaran aktual yang terjadi dengan anggaran yang telah disusun dan disetujui oleh pihak manajemen.

4. Kapal

Kapal adalah kendaraan yang bergerak di perairan laut dengan mesin sebagai penggerak guna dipindakannya barang dari satu area ke area lain. Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang pelayaran, kapal merupakan suatu transportasi air dengan wujud dan jenis tertentu yang dioperasikan atau ditarik oleh angin, tenaga mekanik atau tenaga lainnya, dan termasuk kendaraan dengan fungsi penunjang dinamis, kendaraan bawah air, peralatan terapung, dan bangunan terapung yang tidak dapat digerakkan.

Kapal perlu memenuhi syarat kelaiklautan, yaitu keadaan kapal harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pengawakan kapal, pemuatan, garis muat, kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan keamanan guna kapal yang akan berlayar

diperairan tertentu. Jenis kapal yang terdapat pada PT. Buana Lintas Lautan yaitu meliputi:

1. Kapal FPSO

Floating Production and offloading yaitu bagian dari struktur terapung yang dipergunakan untuk produksi, penyimpanan, dan pemindahan minyak dan gas bumi di lepas pantai.

2. Kapal *Offshore*

Bagian dari kapal dengan kelebihan khusus guna menjelajah laut lepas. Kapal *offshore* ini sering dipakai guna proyek di laut lepas, contohnya eksplorasi minyak bumi, dan sebagainya.

3. Kapal *Tanker*

Kapal *tanker* yaitu kapal yang berfungsi membawa barang atau muatan fluida didalam tanki-tanki muatannya. Kapal *tanker* juga mengangkut minyak mentah.



Sumber: Marketbisnis.com

Gambar 2. 1 MT. Bull Flores Juni 2021

MT. Bull flores merupakan jenis kapal *tanker* yang dipunyai oleh PT. Buana Lintas Lautan Tbk. yang dibuat pada tahun 2005. MT. Bull Flores memiliki ukuran *Length over All* (LOA) 182,55 m yang dapat mengangkut hingga 10.000 metric ton *oil product*. MT. Bull flores mulanya memiliki rute pelayaran domestik. Pada masa berakhirnya kontrak, operasional pelayaran diarahkan untuk berlayar ke luar Indonesia. Pelayaran domestik yaitu pelayaran antar pulau antar Pelabuhan di Indonesia, dimana kapal melakukan proses bongkar muat hanya dipelabuhan Indonesia.

5. Biaya Operasional

Heryati (2020:199), menjelaskan bahwa biaya operasional adalah komponen penting dari keberlangsungan bisnis suatu perusahaan pelayaran. Selama melakukan kegiatan bisnisnya, perusahaan pelayaran harus mengeluarkan biaya operasional untuk mendukung operasi kapal dan mencapai tujuan yang diinginkan. Selain itu, selama perusahaan beroperasi, perlu dilakukan pengendalian terhadap biaya operasional tersebut.

Mia Laswi Wardiyah (2017:13) biaya operasional merupakan anggaran yang memperlihatkan seberapa jauh efisiensi pengelolaan usaha. Menurut Jumingan (2017:32) biaya komersial dan operasional yang berkaitan dengan penjualan atau pemasaran barang atau jasa dan pelaksanaan fungsi administrasi dan umum bisnis. Biaya operasional merupakan biaya-biaya yang dikeluarkan suatu perusahaan untuk

menunjang operasional atau kegiatan usaha tersebut. Salah satu tujuan dari biaya operasional adalah untuk mengetahui berapa banyak biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan dan seberapa efektif manajemen stoknya. Mengetahui berapa banyak biaya yang perlu dibayar oleh perusahaan untuk menghasilkan pendapat merupakan tujuan utama dari biaya operasional.

Biaya operasional dibagi menjadi dua yaitu, biaya tetap (*fixed cost*) dan biaya tidak tetap (*variabel cost*). Biaya tetap (*fixed cost*) adalah biaya yang tidak berubah meskipun tingkat kegiatan atau volume dalam batas-batas berubah. Sedangkan biaya tidak tetap (*variable cost*) adalah biaya yang berubah secara langsung dengan tingkat perubahan kegiatan atau volume (produksi dan penjualan).

Bagian dari sesuatu yang perlu diperhatikan dalam operasional kapal adalah komponen biaya operasional. Biaya operasional didefinisikan sebagai sebagai pengorbanan untuk kegiatan operasional suatu perusahaan yang diukur dalam satu moneter dan dilakukan untuk mendapatkan nilai manfaat yang akan menghasilkan pendapatan untuk perusahaan. Terdapat biaya keseluruhan yang harus dihitung pada saat mengoperasikan kapal, yaitu sebagai berikut:

- a. Biaya untuk perwira kapal dan ABK, reparasi dan perawatan, asuransi, perbekalan, biaya administrasi merupakan biaya tetap atau biasa disebut dengan *fixed cost*.

- b. Bahan bakar/minyak/air dan sebagainya, beban muat dan beban bongkar, beban pelabuhan merupakan komponen biaya tidak tetap (*variable cost*).

6. Jenis-jenis biaya operasional

Dalam mengoperasikan kapal, biaya operasional kapal dibagi menjadi beberapa komponen, yaitu sebagai berikut:

a. Biaya awak kapal (*Crew Cost*)

Menurut pasal 1 Undang-undang No. 17 tentang pelayaran tahun 2008, awak kapal meliputi orang-orang yang bekerja di kapal atau dipekerjakan oleh pemilik atau operator kapal dan melaksanakan tugas di kapal sesuai dengan statusnya yang tercantum dalam buku siji.

Biaya *crew* merupakan komponen biaya yang dikeluarkan untuk membayar upah dan tunjangan. Biasanya *crew costs* meliputi:

- 1) Gaji kru (*crew salary*)
- 2) Biaya makan kru kapal (*crew meal*)
- 3) Biaya perjalanan kru kapal (*crew transport and travelling*)
- 4) Biaya dokumen kru atau *crew documents* (*passport/seaman book/certificate*)
- 5) Biaya medis kru kapal (*crew medical*)
- 6) Biaya pelatihan kru kapal (*crew training*)
- 7) Biaya seragam kru kapal (*crew uniform*)

Besarnya biaya awak tergantung pada jumlah dan struktur pembagian kerja di atas kapal. Terdapat 3 struktur departemen dalam

sebuah kapal yaitu *engine department*, *deck department*, dan *catering department*. Selain awak kapal yang menghabiskan hampir seluruh waktunya dikapal, mobilitas anak buah kapal juga terbatas, oleh karena itu diperlukan berbagai kompensasi yang tentunya menambah biaya *crew costs*.

b. Biaya Teknik

Pada PT. Buana Lintas Lautan Tbk, jenis biaya ini terdiri dari beberapa kategori, yaitu;

- 1) *Marine Paints*, atau biasa disebut sebagai cat kapal, dapat di definisikan sebagai coating atau pelapis permukaan kapal.
- 2) *Deck running store*, untuk memastikan bahwa rencana kerja perawatan kapal dapat dilaksanakan dengan sebaik mungkin oleh *deck crew*.
- 3) *Engine Running store*, meliputi *spare part*, *lubricating oils*, termasuk suku cadang yang dibuat untuk disimpan di kapal.
- 4) *Deck spare part*
- 5) *Engine spare part*
- 6) *Class survey*
- 7) *Technical communication*

c. Biaya Perawatan dan Perbaikan (*Maintenance and Repair Cost*)

Selain menjadi sumber pendapatan untuk perusahaan pelayaran atau pemilik kapal, kapal membutuhkan pemeliharaan yang efektif untuk menjaga kinerja kapal tetap baik. Perawatan adalah proses yang

dilaksanakan berulang kali untuk memastikan bahwa perlengkapan yang dirawat tetap dalam keadaan optimal.

Biaya perawatan dan perbaikan adalah biaya yang diperlukan untuk menjaga keadaan kapal tetap sama dengan standar kebijakan perusahaan dan persyaratan badan klasifikasi. Perawatan rutin yang merupakan 14% dari biaya operasi mencakup perbaikan rutin yang diperlukan untuk menjaga kapal tetap sesuai dengan peraturan perusahaan, penyewa kapal, dan badan klasifikasi. Biaya operasional dibagi menjadi tiga komponen yakni biaya survei biro klasifikasi, biaya perawatan rutin, biaya perbaikan akibat kerusakan yang mengakibatkan kapal tidak dapat beroperasi.

1) Survei biro klasifikasi.

Kapal perlu melaksanakan survei *dry docking* regular setiap dua tahun dan survei khusus tiap empat tahun guna melindungi kelas asuransi.

2) Perawatan rutin

Biaya perawatan rutin biasanya meningkat seiring bertambahnya usia kapal, termasuk pemeliharaan mesin induk dan mesin bantu, cat, pengedokan guna melindungi lambung dari biota laut yang dapat meminimalisir efisiensi operasi kapal

3) Perbaikan

Karena kerusakan kapal yang terjadi dengan mendadak dan perlu diperbaiki segera, anggaran perbaikan biasanya akan

meningkat. Perbaikan kapal mencakup semua aktivitas yang dilakukan untuk memastikan bahwa kapal selalu dalam keadaan yang dapat digunakan untuk pengangkutan laut dan dapat diperasikan setiap saat.

d. Biaya Asuransi (*Insurance Cost*)

Biaya Asuransi (*Insurance cost*) adalah anggaran yang ditanggung pemilik kapal untuk risiko pengangkutan dan dibebankan kepada pengangkut risiko atau kepada perusahaan asuransi. Unsur pembiayaan ini terdiri dari pembayaran premi asuransi pengangkutan yang besarnya bervariasi tergantung umur kapal. Ini bergantung pada seberapa besar resiko yang dibebankan kepada perusahaan asuransi, semakin tinggi premi asuransi. Biaya premi asuransi juga dipengaruhi oleh umur kapal, karena kapal yang lebih tua akan dikenakan biaya premi asuransi. Dua jenis asuransi yang digunakan oleh perusahaan pelayaran terhadap kapalnya yaitu *hull and machinery insurance* dan *protection and indemnity insurance*.

e. Biaya Administrasi (*Administration Cost*)

Biaya administrasi merupakan biaya yang digunakan untuk pengelolaan surat-surat kapal, pengelolaan sertifikat kapal dan pengurusannya, pengelolaan ijin kepelabuhan, dan fungsi administrasi lainnya. Biaya administrasi juga dikenal sebagai biaya *overhead*, bervariasi tergantung pada seberapa besar atau kecil perusahaan tersebut dan jumlah armada yang dimiliki. Beberapa faktor seperti

jenis kapal, ukuran, jarak pelayaran yang ditempuh, waktu selama pelayaran, dan lokasi berlabuh, mempengaruhi biaya administrasi.

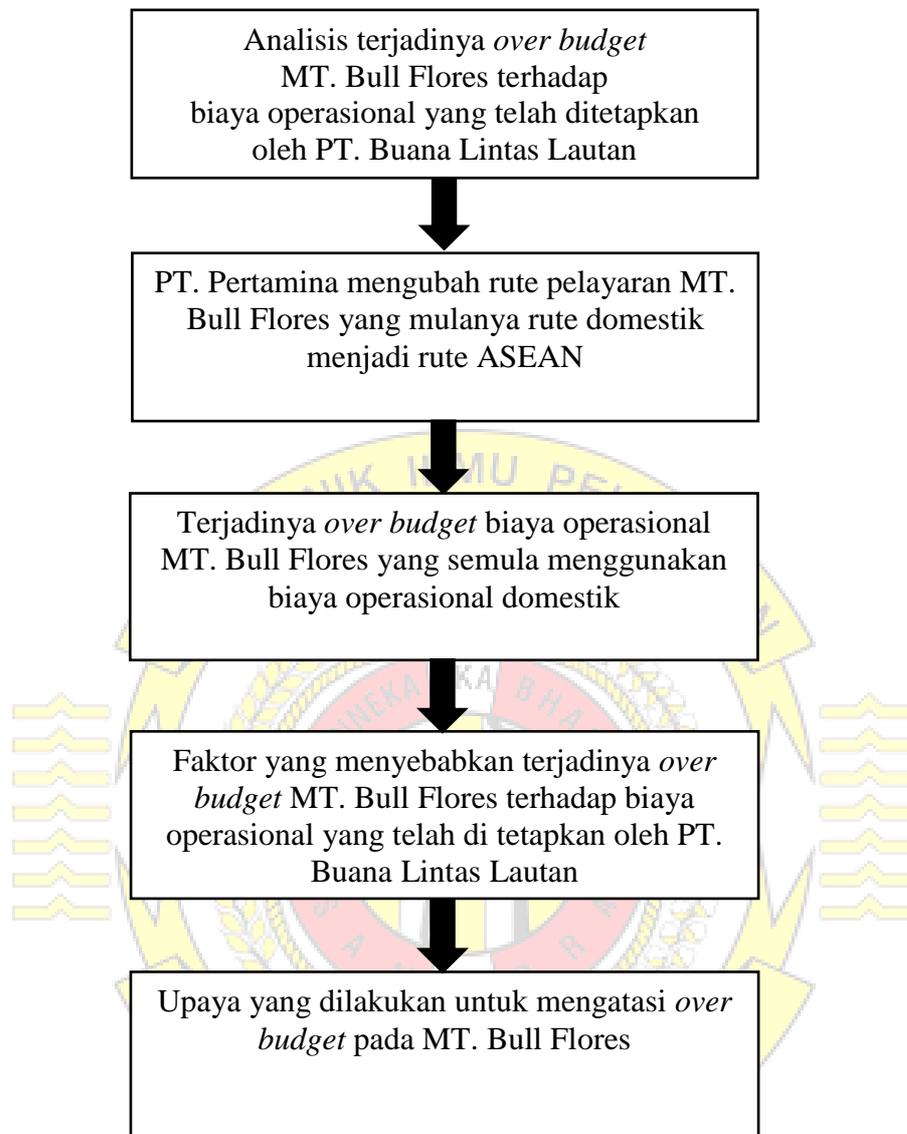
7. *Management Fee*

Management fee juga dikenal sebagai biaya manajemen adalah bagian tertentu yang diambil oleh perusahaan investasi untuk mengelola akun investasi seseorang. *Management fee* merupakan bagian dari OPEX. *Management fee* merupakan bayaran atas jasa pengelolaan kapal yang dibayar oleh *ship owner* kepada *ship manager*

B. Kerangka Penelitian

Kerangka penelitian merupakan hubungan antara variabel dalam penelitian yang saling memiliki keterkaitan yang dijelaskan dalam konsep penelitian (Notoatmodjo, 2018). Guna menjelaskan pembahasan skripsi ini secara jelas, penulis membuat sebuah kerangka pemikiran tentang masalah utama, yaitu “Analisis terjadinya *Over Budget* MT. Bull Flores terhadap Biaya Operasional yang telah ditetapkan oleh PT. Buana Lintas Lautan”

Berdasarkan masalah ini, penulis akan mengemukakan berbagai alternatif sebagai cara untuk menyelesaikan masalah dan menghasilkan solusi yang tepat untuk menyelesaikan masalah. Berikut ini adalah ringkasan singkat dari kerangka pemikiran dari uraian diatas.



Gambar 2. 2 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan pembahasan mengenai Analisis Terjadinya *Over budget* MT. Bull Flores terhadap Biaya Operasional yang Telah ditetapkan oleh PT. Buana Lintas Lautan dapat diambil simpulan sebagai berikut:

1. Penyebab terjadi *over budget* biaya operasional MT. Bull Flores terhadap biaya operasional yang telah ditetapkan PT. Buana Lintas Lautan adalah:
 - a. Kondisi mesin yang sudah berumur.
 - b. Terjadi kerusakan dan permintaan spare part yang berlebih dari pihak kapal.
 - c. Adanya biaya tak terduga.
2. Upaya yang dilakukan untuk mengatasi *over budget* pada MT. Bull Flores adalah:
 - a. Memaksimalkan perawatan mesin secara optimal.
 - b. Memeriksa mesin secara teratur guna mengevaluasi dan mendeteksi masalah mesin secara akurat.
 - c. Mengalokasikan anggaran untuk biaya tak terduga.

B. Keterbatasan Penelitian

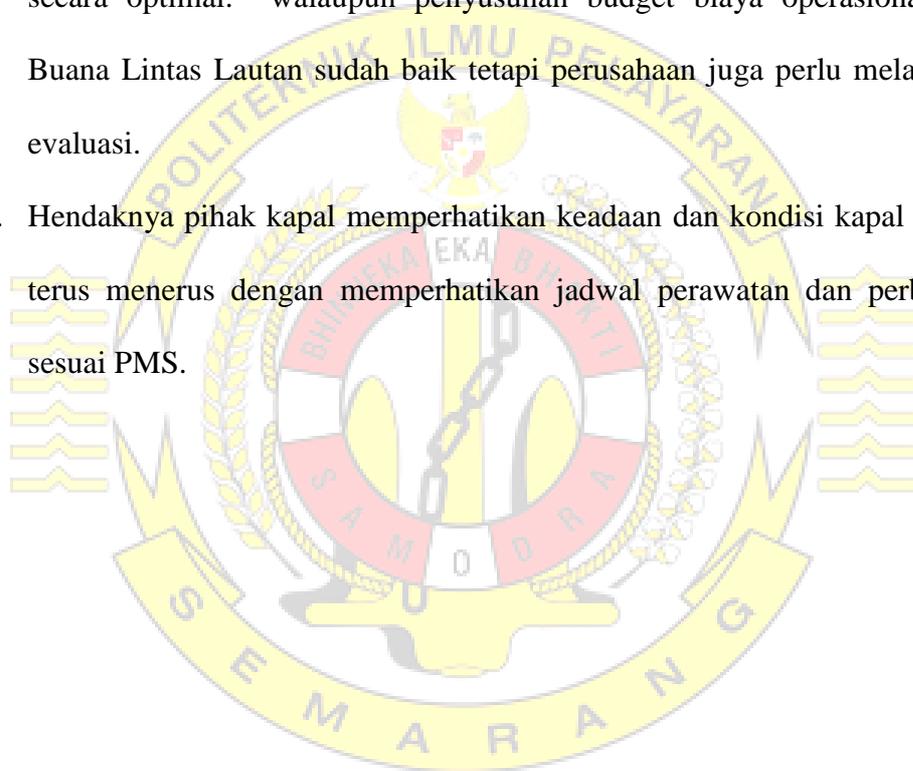
PT. Buana Lintas Lautan merupakan perusahaan pelayaran yang memiliki armada sebanyak 14 kapal. Namun pada proses penelitian yang dilakukan, peneliti hanya berfokus pada satu kapal dimana kapal tersebut terdapat masalah yang diangkat dan dituang dalam penelitian. Kapal yang digunakan

peneliti untuk pengambilan data dan pengembangan masalah yakni MT.

Bull Flores

C. Saran

1. Dalam perencanaan biaya operasional, diharapkan *ship management* perlu memperhatikan dan mempertimbangkan faktor yang menyebabkan selisih antara *budget* dan realisasinya agar pelaksanaan anggaran dapat dilakukan secara optimal. walaupun penyusunan budget biaya operasional PT. Buana Lintas Lautan sudah baik tetapi perusahaan juga perlu melakukan evaluasi.
2. Hendaknya pihak kapal memperhatikan keadaan dan kondisi kapal secara terus menerus dengan memperhatikan jadwal perawatan dan perbaikan sesuai PMS.



DAFTAR PUSTAKA

- Alfiah, E., Herawati, M., & Novitasari, R. (2020). Manajemen POAC di Indonesia. *ZISWAF: Jurnal Zakat dan Wakaf*, 7(2), 117-131
- Anggraini, D. dkk. (2023). Analisis Pengaruh Anggaran Biaya Produksi dan Anggaran Kas terhadap Anggaran Perencanaan dan Pengendalian Perusahaan Dagang. *Jurnal Ekonomi, Bisnis, dan Akuntansi*, 7(1), 2
- Arizona, N. S. D. (2018). *Sektor Maritim dan Kelautan sebagai Potensi Pembangunan Ekonomi Indonesia*. Program Studi S1 Manajemen (Transfer), Fakultas Ekonomika dan Bisnis, Universitas Sebelas Maret.
- Fadli, M. R. (2021). Memahami Desain Metode Penelitian Kualitatif. *Jurnal Universitas Negeri Yogyakarta*, 21(1), 34.
- George R. Terry dan Leslie W. Rue. (2019). *Dasar-dasar Manajemen*. Jakarta: Bumi Aksara
- Haikal, H. (2017). Pengelolaan Anggaran Biaya Operasional untuk Meningkatkan Efisiensi Penggunaan Anggaran pada PT. Sentana Adidaya Pratama Cabang Palembang. *Jurnal Manajemen*, 5(3), 23-23.
- Hasan, M. dkk. (2021). *Media Pembelajaran*. Klaten: Tahta Media Group.
- Jumingan. (2017). *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Khairani, I. A., & Manurung, W. R. A. (2019). *Metodologi Penelitian Kualitatif Case Study*. Jakarta: Trans Info Media.
- Kurniawan, A. (2015). 13 *Pengertian Analisis Menurut Para Ahli di Dunia*. Diakses pada 20 Maret 2024, dari <http://www.gurupendidikan.co.id/13-pengertian-analisis-menurut-para-ahli-di-dunia>
- Notoatmodjo, S. (2018). *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Jakarta: Rikena Cipta
- Purnia, D. S., & Alawiyah, T. (2020). *Metode Penelitian Strategi Menyusun Tugas Akhir*. Yogyakarta: 2020
- Ratnaningtyas, E. M., Ramli, Syafruddin, Saputra, E., Suliwati, D., Nugroho, B. T. A., Karimuddin, Aminy, M. H., Saputra, N., Khaidir, Jahja, A. S. (2023). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Yayasan Penerbit Muhammad Zaini.
- Ryadenata, R. S. (2018). *Desain Rantai Pasok dan Basic Design Kapal LNG*

- untuk Distribusi LNG dari FSRU Lampung Menuju Pembangkit di Kalimantan.* Jurusan Teknik Sistem Perkapalan, Fakultas Teknologi Kelautan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember.
- Sampe, K., Poli, F., & Rande, E. (2022). *Analisis Efektivitas Perencanaan dan Pengendalian Biaya Operasional Pada PT Pelindo (Persero) Cabang Makassar.* Paulus Economics and Business Review, 1(2).
- Sari, I. (2020). Analisis Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Kecemasan Masyarakat: Literature Review. *Jurnal Kesehatan*, 1(12), 70
- Tanjung, M. (2018). Mekanisme Anggaran Biaya Pemasaran Terhadap Target Penjualan. *Jurnal Ekonomi & Ekonomi Syariah*, 1(2), 58-60
- SHIPMAN 2009. BIMCO (Baltic and International Maritime Council). Diakses pada 20 Maret 2024, dari [di:https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/shipman-2009](https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/shipman-2009)
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D.* Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2020). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D.* Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2021). *Metode Penelitian Kualitatif.* Bandung: Alfabeta.
- Wardiyah, M. L. (2017). *Analisis Laporan Keuangan.* Bandung: CV Pustaka Setia. ISBN: 978-979-076-676-1.
- Waruwu, M. (2023). Pendekatan Penelitian Pendidikan: Metode Penelitian Kualitatif, Metode Penelitian Kuantitatif dan Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Method). *Jurnal Pendidikan Tambusai*, 7(1), 2896-2910.
- Wekke, I. S., dkk. (2019). *Metode Penelitian Sosial.* Yogyakarta: Gawe Buku.
- Willem, N. S., Selasdini, V., & Widayat, C. S. (2019). *Leadership dan Teamwork dalam Pelayaran.* Jakarta: Djangkar.

LAMPIRAN

Lampiran 1 Wawancara dengan Jr. Manager Cost Control

Nama : Benedictus Kenny

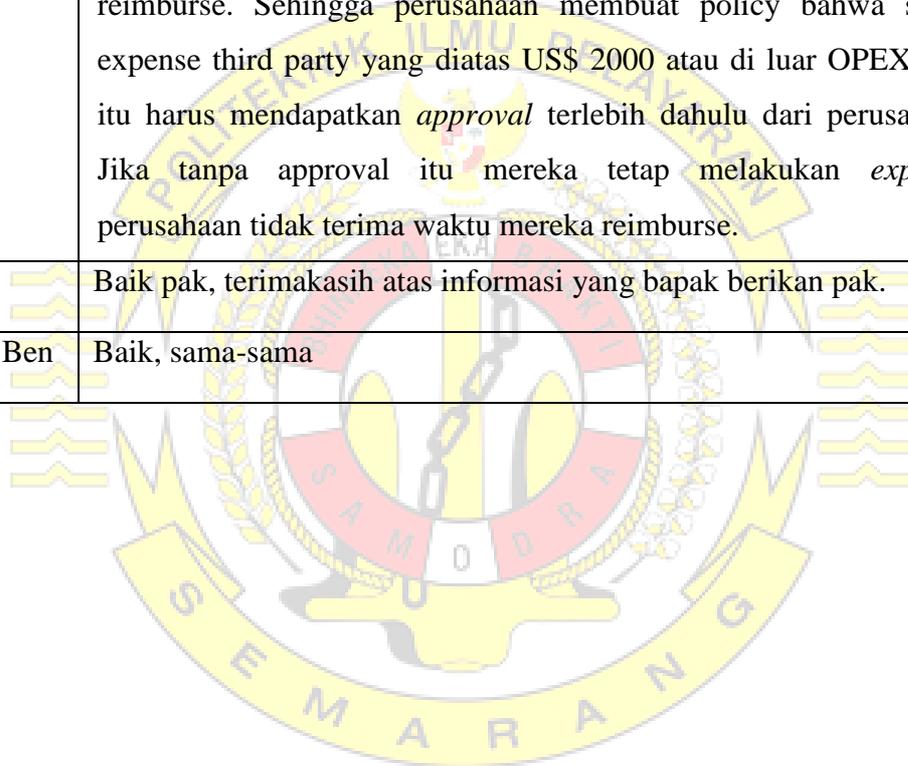
Jabatan : Jr. Manager Cost Control PT Buana Lintas Lautan

Hasil wawancara sebagai berikut:

Nama	Hasil Wawancara
Afi	Selamat siang pak
Pak Ben	Selamat siang afi, gimana fi?
Afi	Saat PT Pertamina menjalankan kontrak dengan PT Buana Lintas Lautan, mengapa PT Pertamina mengubah rute pelayaran menjadi rute ASEAN Pak?
Pak Ben	Wah, kalo pertanyaanya 'kenapa' itu PT Pertamina yang punya ranah untuk menjawab fi. Waktu itu internal perusahaan ada meeting membahas masalah tersebut.
Afi	Baik Pak. Apakah budget nya tetap menggunakan budget domestik pak?
Pak Ben	Iya, kita tetap menggunakan budget operasional domestik.
Afi	Apa faktor-faktor yang mempengaruhi penyusunan dan pengusulan biaya operasional pak?
Pak Ben	Dalam penyusunan biaya operasional dilihat dari usia kapal, kondisi kapal, tipe kapal, DWT kapalnya serta rute pelayaran kapalnya
Afi	Bagaimana prosedur penyusunan dan pengusulan biaya operasional?
Pak Ben	Technical, Manning dan Marine departmen mengajukan biaya tahunan kepada cost control kemudian cost control melakukan analisa dengan mempertimbangkan faktor yang mempengaruhi biaya operasional serta membandingkan biaya dan <i>budget</i> tahun lalu. Setelah itu <i>cost control</i> mempresentasikan kepada top

	managemen untuk <i>budget</i> yang akan diajukan. Apabila disetujui, Maka <i>budget</i> dapat digunakan untuk biaya operasional kapal dan dikirimkan kepada accounting department.
Afi	Siapa saja yang terlibat dalam penyusunan dan pengusulan biaya operasional pak?
Pak Ben	Ada cost control departement, marine departmen, manning departmen, accounting department, serta Technical Superintendent
Afi	Mengapa harus ada prosedur penyusunan dan pengusulan biaya operasional?
Pak Ben	Agar biaya operasional kapal dapat teratur dan terkontrol dengan baik menyesuaikan dengan kebutuhan dan penghasilan dari masing-masing kapal.
Afi	Apakah ada hal yang perlu di tingkatkan dalam penyusunan dan pengusulan biaya operasional kapal?
Pak Ben	Optimalisasi peningkatan <i>budget</i> agar pengoperasian kapal dapat berjalan dengan baik, lancar dan tidak terjadi masalah yang tidak diinginkan. Tetapi juga tidak melebihi pendapatan dari masing-masing kapal dengan tujuan agar pencatatan ebitda kapal dan perusahaan masuk dalam kategori baik.
Afi	Apakah penyusunan biaya operasional untuk MT. Bull Flores sudah berjalan dengan baik?
Pak Ben	Sebenarnya berdasarkan dari kebutuhan biaya operasional yang telah diajukan oleh <i>superintendent</i> kapal yang mengurus kapal tersebut, dan beberapa faktor yang telah di lihat, biaya operasional yang telah ditetapkan sebenarnya sudah cukup untuk pengoperasionalan kapal tersebut, Akan tetapi terjadi hal yang menyebabkan <i>overbudget</i> operasional diluar <i>budget</i> yang telah ditentukan.
Afi	Apa saja permasalahan yang terjadi pak?
Pak Ben	Waktu itu perusahaan meminta kepada pihak <i>ship management</i>

	<p>untuk <i>provide annual PMS</i>, tetapi pihak <i>ship management</i> tidak pernah bisa ngasih. Terus juga menurut saya <i>ship management</i> ugal – ugalan dalam <i>technical maintenance</i> nya. Kaya misalnya ada barang yang tidak perlu dibeli tetapi mereka beli.</p>
Afi	Apakah yang dilakukan perusahaan saat itu pak?
Pak Ben	<p>Waktu itu kita cuma bisa clarify semua <i>detail supporting</i> dokumen untuk semua expense mereka. Untuk expense yang tidak ada ataupun tidak jelas dokumennya, perusahaan tidak terima reimburse. Sehingga perusahaan membuat policy bahwa setiap expense third party yang diatas US\$ 2000 atau di luar OPEX item itu harus mendapatkan <i>approval</i> terlebih dahulu dari perusahaan. Jika tanpa approval itu mereka tetap melakukan <i>expense</i>, perusahaan tidak terima waktu mereka reimburse.</p>
Afi	Baik pak, terimakasih atas informasi yang bapak berikan pak.
Pak Ben	Baik, sama-sama



Lampiran 2 Wawancara Senior Superintendent

Nama : Helmi Yahya

Jabatan : Senior Superintendent

Hasil wawancara sebagai berikut:

Nama	Hasil Wawancara
Afi	Assalamuaikum pak. Selamat siang pak.
Pak Yahya	Waalaikuumsalam. gimana det?
Afi	Apakah saya boleh bertanya terkait realisasi biaya operasional pak, sebagai pelengkap tugas skripsi saya?
Pak Yahya	Silahkan det
Afi	Apakah ada SOP dalam penggunaan biaya operasional pak?
Pak Yahya	Biaya operasional yang dikeluarkan sebisa mungkin tidak boleh melebihi <i>budget</i> yang sudah ditetapkan sesuai perjanjian kecuali ada hal yang diluar yang diharapkan, maka wajib melaporkan terlebih dahulu kepada pihak perusahaan terkhususnya kepada departemen cost control.
Afi	Bagaimana pemakaian biaya operasional di lapangan pak?
Pak Yahya	Biaya operasional diberikan kepada <i>ship management</i> yang menangani kapal MT. Bull Flores yang telah ditentukan oleh perusahaan dan dicatat oleh <i>accounting</i> perusahaan.
Afi	Apakah ada terjadi permasalahan dilapangan dalam penggunaan biaya operasional dikapal tersebut pak?
Pak Yahya	Berdasarkan dari laporan <i>ship management</i> terjadi kerusakan mesin, dimana bocornya jacket cooling yang menyebabkan terganggunya operasional kapal tersebut. Padahal ship management terlalu banyak melakukan maintenance, tapi kerusakan masih aja terjadi.

Afi	Bagaimana kerusakan itu bisa terjadi pak?
Pak Yahya	<i>Water jacket cooling</i> bocor disebabkan berbagai hal, akan tetapi tidak dipungkiri bahwa perawatan yang didapat mesin dari para masinis mungkin kurang, banyak masinins yang dengan sengaja tidak melakukan perawatan secara teratur dikarenakan beranggapan bahwa mesin tersebut masih dalam keadaan prima.
Afi	Bagaimana tanggapan perusahaan mengenai kejadian tersebut pak?
Pak Yahya	Kita meminta dilakukan perbaikan agar kapal dapat berlayar dengan baik
Afi	Bagaimana proses perbaikannya? Apakah ada kendala?
Pak Yahya	Setelah dilakukan perbaikan, dan pengecekan, ternyata permasalahan tersebut tidak hanya bocornya <i>water jacket cooling</i> tetapi menurut masinis hanya perbaikan temporary tidak permanen. Itulah yang menyebabkan biaya terus keluar melebihi anggaran.
Afi	Apa yang dilakukan perusahaan akan masalah tersebut pak?
Pak Yahya	Perusahaan memaksa <i>ship management</i> untuk menyudahi perbaikan tersebut, dan pihak perusahaan menyerahkan ke pihak asuransi kapal.
Afi	Baik pak, terimakasih informasinya pak.

Lampiran 3 Wawancara Manager Crewing

Nama : Subhan Fazri

Jabatan : Manager Crewing

Hasil wawancara sebagai berikut:

Nama	Hasil Wawancara
Afi	Selamat pagi pak. Mohon maaf mengganggu waktunya, apakah bisa saya melakukan wawancara guna kelengkapan tugas skripsi saya pak?
Pak Subhan	Pagi dek, bisa dek silahkan.
Afi	Apakah terjadi pembengkakan biaya pada crew cost selama kapal berlayar ke luar Indonesia pak?
Pak Subhan	Iya dek, banyak biaya tak terduga yg dating dari crew cost. crew cost mengalami over budget dikarenakan adanya crew change dimana waktu itu posisi kapal di sgp dan mly. Jadi biaya dari kita yaitu biaya transport mengalami over karena kita harus menyediakan tiket pesawat, hotel, dan lainnya kepada crew kapal. Apalagi saat itu masih musim covid jadi biaya swab, biaya inspeksi kesehatan juga bertambah.
Afi	Apakah gaji yang digunakan juga berubah pak?
Pak Subhan	Gaji yang kita berikan mengikuti gaji international yang sudah ditetapkan perusahaan, dan juga terdapat pajak. Masing-masing crew punya beban pajak yang berbeda, tergantung status perkawinan dan jumlah anak.
Afi	Baik pak.
Pak Subhan	Dan juga waktu kapal kita persiapan untuk international sailing, tepatnya di Malaysia, kita juga melakukan pembelian provision selama kapal berlayar di ASEAN, guna untuk menghindari kehabisan stock makanan saat dikapal. Karena jika kita berlayar di internasional crew kita tidak mungkin bisa selalu turun kapal

	untuk membeli kebutuhan dan bahan makanan. Jadi kita ambil supply provision dari supplier.
Afi	Baik pak, terimakasih atas waktu dan informasinya.



Lampiran 4 Wawancara Manager accounting

Nama : Peppy Yunan

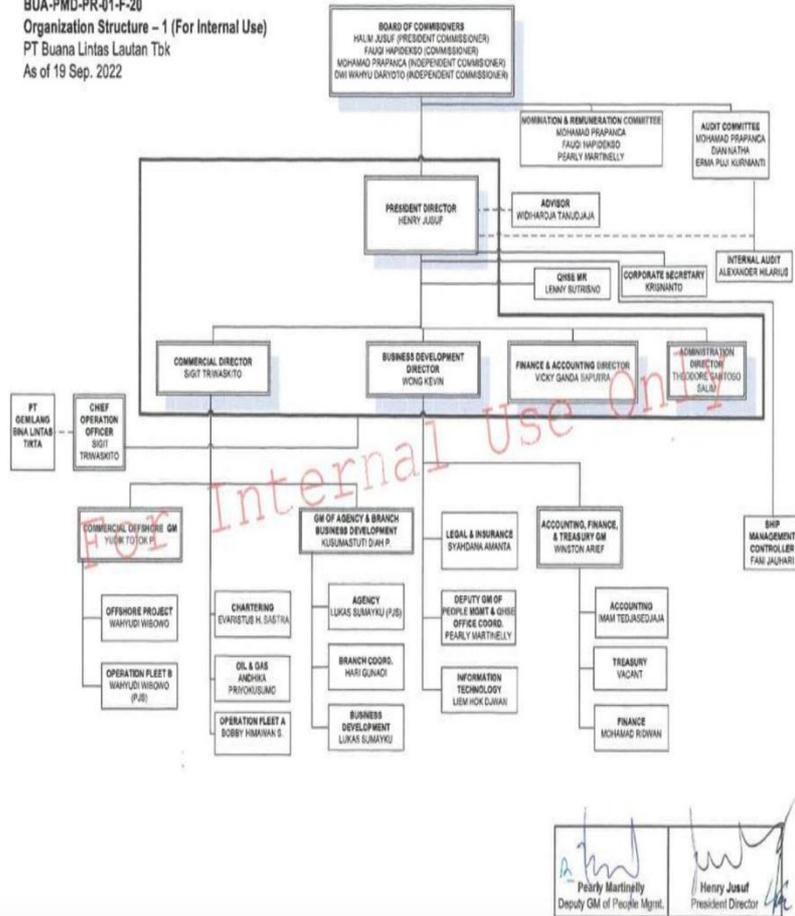
Jabatan : Manager accounting

Hasil wawancara sebagai berikut:

Nama	Hasil Wawancara
Afi	Selamat siang Bu. Izin bu saya ingin bertanya tentang penyusunan biaya operasional kapal.
Bu Peppy	Pagi det. Silahkan det.
Afi	Apa faktor yang menentukan dalam penetapan budget biaya operasional?
Bu Peppy	Kita biasa melihat biaya operasional kapal dari jumlah DWT, kondisi kapal, dan berapa usia kapal tersebut.
Afi	Baik bu, dalam menetapkan biaya operasional kapal, berapa lama waktu yang dibutuhkan bu?
Bu Peppy	tiap kapal berbeda-beda det, tapi rata-rata kita membutuhkan 2-3 bulan.
Afi	Apakah ada perubahan dari biaya yang sudah di rencanakan dengan biaya yang telah diusulkan?
Bu Peppy	Perubahan <i>budget</i> sangat mungkin untuk terjadi apabila dilihat dari bulan pertama dalam tahun berjalan ditemukan <i>budget</i> yang terlalu rendah/ tinggi .
Afi	Baik bu, terimakasih informasinya bu

Lampiran 5 Struktur organisasi PT Buana Lintas Lautan

BUA-PMD-PR-01-F-20
 Organization Structure - 1 (For Internal Use)
 PT Buana Lintas Lautan Tbk
 As of 19 Sep. 2022



Lampiran 7 Kapal MT Bull Flores



Lampiran 8 OPEX MT Bull Flores

A. Crew Cost

DESCRIPTION	BUDGET											
	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEPT	OCT	NOV	DEC
CREW												
CREW COGS SALARY / LEAVE PAY / SHORT HAND / STAND BY	69,346.61	69,346.61	69,346.61	69,346.61	69,346.61	69,346.61	69,346.61	69,346.61	69,346.61	69,346.61	69,346.61	69,346.61
CREW COGS MEAL (5C102)	5,184.00	4,536.00	5,022.00	5,346.00	5,022.00	5,022.00	5,022.00	5,022.00	5,022.00	5,022.00	5,022.00	5,022.00
CREW COGS TRANSPORT & TRAVELLING (5C103)	600.00	1,800.00	2,400.00	600.00	-	1,800.00	1,200.00	-	1,800.00	1,200.00	2,400.00	1,200.00
CREW COGS DOCUMENT (PASSPORT/SEAMAN BOOK/CERT)	67.00	201.00	268.00	67.00	-	201.00	134.00	-	201.00	134.00	670.00	134.00
CREW COGS MEDICAL (5C105)	233.00	699.00	932.00	233.00	-	699.00	466.00	-	699.00	466.00	2,330.00	466.00
CREW COGS TRAINING (5C108)	165.11	165.11	165.11	165.11	165.11	165.11	165.11	165.11	165.11	165.11	165.11	165.11
CREW COGS UNIFORM (5C106)	104.00	360.00	440.00	104.00	-	364.00	232.00	-	519.00	321.00	1,580.00	321.00
CREW COGS UNION FEES (5C110)	182.00	182.00	182.00	182.00	182.00	182.00	182.00	182.00	189.00	189.00	189.00	189.00
CREW OTHERS (5C199)	3,169.00	3,169.00	3,169.00	3,169.00	3,169.00	3,169.00	3,169.00	3,250.00	3,250.00	3,250.00	3,350.00	3,250.00

B. Technical Cost

DESCRIPTION	BUDGET											
	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEPT	OCT	NOV	DEC
TECHNIC												
MARINE PAINT	1,032.47	1,032.47	1,032.47	1,032.47	1,032.47	1,032.47	1,032.47	1,659.14	1,659.14	1,659.14	1,659.14	1,659.14
DECK RUNNING STORE (5T112)	1,438.31	1,438.31	1,438.31	1,438.31	1,438.31	1,438.31	1,438.31	2,771.64	2,771.64	2,771.64	2,771.64	2,771.64
ENGINE RUNNING STORE (5T103)	2,271.64	2,271.64	2,271.64	2,271.64	2,271.64	2,271.64	2,271.64	3,729.97	3,729.97	3,729.97	3,729.97	3,729.97
DECK SPARE PART (5T101)	6,454.97	6,454.97	6,454.97	6,454.97	6,454.97	6,454.97	6,454.97	7,596.64	7,596.64	7,596.64	7,596.64	7,596.64
ENGINE SPARE PART (5T102)	13,875.81	13,875.81	13,875.81	13,875.81	13,875.81	13,875.81	13,875.81	23,829.97	23,829.97	23,829.97	23,829.97	23,829.97
TRAVELLING/TRANSPORT (5T109)	4,114.64	4,114.64	4,114.64	4,114.64	4,114.64	4,114.64	4,114.64	6,590.54	6,590.54	6,590.54	6,590.54	6,590.54
LUB OIL-CTL. OIL (5T104)	5,016.00	5,016.00	5,016.00	5,016.00	5,016.00	5,016.00	5,016.00	6,666.67	6,666.67	6,666.67	6,666.67	6,666.67
LUB OIL-SYS. OIL (5T105)	840.00	840.00	840.00	840.00	840.00	840.00	840.00	1,260.00	1,260.00	1,260.00	1,260.00	1,260.00
LUB OIL-AE-SYS OIL	2,220.00	2,220.00	2,220.00	2,220.00	2,220.00	2,220.00	2,220.00	2,770.83	2,770.83	2,770.83	2,770.83	2,770.83
LUB OIL-HYD. OIL (5T106)	1,291.67	1,291.67	1,291.67	1,291.67	1,291.67	1,291.67	1,291.67	1,291.67	1,291.67	1,291.67	1,291.67	1,291.67
MAINTENANCE & REPAIR (5T107)	4,813.31	4,813.31	4,813.31	4,813.31	4,813.31	4,813.31	4,813.31	7,946.64	7,946.64	7,946.64	7,946.64	7,946.64
MANAGEMENT FEE (5T110)	4,675.00	4,675.00	4,675.00	4,675.00	4,675.00	4,675.00	4,675.00	4,675.00	4,675.00	4,675.00	4,675.00	4,675.00
CLASS SURVEY/CERTIFICATE INCLUDING TRANSPORT FR	416.67	416.67	416.67	416.67	416.67	416.67	416.67	-	-	-	-	-
RADIO / STEWARD / MEDICAL (5T113)	688.31	688.31	688.31	688.31	688.31	688.31	688.31	771.64	771.64	771.64	771.64	771.64
TECHNICAL COMMUNICATION	1,450.00	1,450.00	1,450.00	2,470.00	2,470.00	2,470.00	2,470.00	2,470.00	2,470.00	2,470.00	2,470.00	2,470.00
OTHERS (5T199)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

C. Safety and Nautic

DESCRIPTION	BUDGET											
	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEPT	OCT	NOV	DEC
SAFETY & NAUTIC												
LOG BOOK / OIL RECORD BOOK (5S102)	25.00	25.00	25.00	25.00	25.00	25.00	25.00	25.00	25.00	25.00	25.00	25.00
B.A. CHART (5S101)	320.83	320.83	320.83	320.83	320.83	320.83	320.83	320.83	320.83	320.83	320.83	320.83
BOOKS & PUBLICATIONS (5S103)	161.67	161.67	161.67	161.67	161.67	161.67	161.67	161.67	161.67	161.67	161.67	161.67
ENDORSEMENT & LEGALIZATION FEE (5S104)	741.25	741.25	741.25	741.25	741.25	741.25	741.25	741.25	741.25	741.25	741.25	741.25
CONSULAR & ANNUAL TAXES (5S105)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SAFETY TRANSPORTATION (5S109)	521.64	521.64	521.64	521.64	521.64	521.64	521.64	521.64	521.64	521.64	521.64	521.64
SAFETY EQUIPMENT (5S108)	2,868.31	2,868.31	2,868.31	2,868.31	2,868.31	2,868.31	2,868.31	6,188.31	6,188.31	6,188.31	6,188.31	6,188.31
SAFETY INSPECTION (5S106)	166.67	166.67	166.67	166.67	166.67	166.67	166.67	166.67	166.67	166.67	166.67	166.67
SAFETY DOCUMENT / SMC (5S107)	8.33	8.33	8.33	8.33	8.33	8.33	8.33	8.33	8.33	8.33	8.33	8.33
OTHERS (5S199)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

D. ISM/ISPS

DESCRIPTION	BUDGET											
	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEPT	OCT	NOV	DEC
ISM / ISPS												
SAFETY MONITORING (ISPS) (5M101)	525.00	525.00	525.00	525.00	525.00	525.00	525.00	525.00	525.00	525.00	525.00	525.00
TRAVELLING/INTERNAL AUDIT (5M103)	41.67	41.67	41.67	41.67	41.67	41.67	41.67	125.00	125.00	125.00	125.00	125.00
EXTERNAL AUDIT (ISPS) (5M102)	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00	250.00	583.33	583.33	583.33	583.33	583.33
OTHER (5M199)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Lampiran 9 OPEX Crew Cost

A. Crew Salary

January:
Overbudget due to prolonged stay in(Malaysia); international salary is applied
=====

BFLO-HOME ALLOTMENT CREW JAN 23 44.560,00
BFLO-ONBOARD SALARY JANUARY 2023 13.850,00
Tax 21 USD 14.995,55

February:
Extended stay in Malaysia until 1st March, February still international wages
=====

BFLO-FINAL WAGES 7/1/23 FOR QM ASEP RIFQI FADILAH 677,50
BFLO-ONBOARD SALARY FEBRUARY 2023 14.210,00
BFLO-HOME ALLOTMENT CREW FEB 23 42.426,46
Tax 21 USD 7.572,88

July:
Cause of over budget:
BFLO-SHORTAGE INTERNATIONAL SALARY MAY 2023 16.583,34
Tax (Pph 21) USD 8.826,97

Oct:
OVERBUDGET INTERNATIONAL SALARY IS APPLIED
BFLO-HOME ALLOTMENT SEP 23 FOR MIFTAH ARZAQ 2.590,00
BFLO-FINAL WAGES 23/9/23 FOR CDT BAGUS SADEWA 273,33
BFLO-FINAL WAGES 23/9/23 FOR 4/E NASRUDI MASE 1.687,48
BFLO-FINAL WAGES 23/9/23 FOR OILER GIYARTO 327,83
BFLO-FINAL WAGES 23/9/23 FOR PMAN ADI RUSLIAN 738,82
BFLO-FINAL WAGES 15/10/23 OILER JOHANNES DEROSARIO 853,50
BFLO-FINAL WAGES 15/10/23 BARINGIN SIMANJUNTAK 638,95
BFLO-FINAL WAGES 15/10/23 Q/M NIRI 858,50
BFLO-FINAL WAGES 15/10/23 HARY AGUS SETIYO 858,50
BFLO-FINAL WAGES 1-15/10/23 10.304,66
BFLO-ONBOARD SALARY OCTOBER 2023 16.440,00
BFLO-HOME ALLOTMENT OCTOBER 2023 38.312,07
=====

Pph 21 11.607,62

B. Crew Meals

January:
Overbudget due to prolonged stay in MMHE (Malaysia); international meal is applied

February:
Over budget due to provision preparation prior plan of international voyage
Overbudget due to prolonged stay in MMHE (Malaysia); international meal is applied

April:
Over budget due to provision preparation prior plan of international voyage

C. Crew Transport

February:
BFLO-DELIVERY DOC TO CREW FADHIL & RIZATUL 4,03
BFLO-TKT CREW ADI RUSLIAN CGK-KUL-JHB 1-2/2/23 208,70
BFLO-TKT CREW DADI SUYADI CGK-KUL-JHB 1-2/2/23 208,70
BFLO-TKT CREW RUDIANTO CGK-KUL-JHB 1-2/2/23 208,70
BFLO-TKT CREW THAMRIN NURDIN CGK-KUL-JHB 1-2/2/23 208,70
BFLO-TKT CREW SAEFUL BAHRI JHB-KUL-CGK 4/2/23 206,06
BFLO-TKT CREW DARYONO JHB-KUL-CGK 4/2/23 206,06
BFLO-TKT CREW HERI HERAYANTO JHB-KUL-CGK 4/2/23 206,06
BFLO-TKT CREW RICK GANSON JHB-KUL-CGK 4/2/23 206,06
BFLO-TKT CREW PRANIS KELONG JHB-KUL-CGK 4/2/23 206,06
BFLO-TKT CREW NASRUDI CGK-KUL-JHB 1-2/2/23 208,70
BFLO-TKT CREW BARINGIN CGK-KUL-JHB 1-2/2/23 208,70
BFLO-PETTY CASH 030223 TPORT 80,71
BFLO-TKT CREW DEDI CGK-KUL-JHB 7/2/23 183,05
BFLO-TKT CREW JHB-KUL-CGK 9/2/23 194,35
BFLO-PETTY CASH 200223 TPORT 105,27
BFLO-ADV CREW CHANGE FEB 23 @MALAYSIA 6.460,00

March:
BFLO-DELIVERY WAREPACK FOR CREW FRANKI 6,91
BFLO-TKT MARTINUS FRANKI GAMBIR-CILACAP 19/3/23 28,16
BFLO-PETTY CASH 200323 TPORT 39,05
BFLO-COST OF BAGGAGE FOR CREW CGK-JHB 20/2/23 1.346,46
BFLO-TKT CREW CGK-KUL-JHB 20/2/23 1.207,83
BFLO-TKT CREW SUBAIRI BTH-CGK 23/2/23 94,90
BFLO-TKT CREW JHB-KUL-CGK 21/2/23 1.147,92
BFLO-TKT CREW AGUS SATHIYA JHB-KUL-CGK 15/2/23 193,74

Oct:
BFLO-TKT CREW CGK-KNO-CGK 28-29/7/23 453,07
BFLO-HOTEL, LAND TPORT FOR CREW CHANGE @BAUBAU 1.368,73
BFLO-HOTEL, LAND TPORT FOR CREW CHANGE @BAUBAU RVSD 1.368,73
BFLO-TKT CREW AMQ-CGK-SIN 4&14-15 OCT 23 2.037,11
BFLO-PETTY CASH 181023 TPORT 76,35
RCLS BFLO-HOTEL, LAND TPORT FOR CREW CHANGE @BAUBAU (1.368,73)
BFLO-ADV CREW CHANGE S/ON&OFF @SING 10/10/23 2.048,81

Dec:
BFLO-FUEL F/ 3 CREW 20-21/12/23 59,31
BFLO-FUEL SURCHARGE SIGN OFF DISEMBARK 1 PAX 96,32
BFLO-TPORT SIGN ON/OFF @SING 13-17/10/23 ACTUAL 2.076,61
BFLO-TPORT SIGN ON/OFF @SING 13-17/10/23 RCLS ADV (2.048,81)
BFLO-ADV LAUNCH BOAT, TRANSPORTATION FOR CREW 5.937,50
BFLO-ADV SIGN OFF TRANSPORTATION @PENERANG 862,50
BFLO-ADV ADD TPORT CREW @PANGERANG 10/12/23 1.707,34

Lampiran 10 Voucher Bussines trip intermediate survey

BFLO-INTERMEDIATE SURVEY OF ISPS CODE 19/5/23 1.174,10
BFLO-TKT YAHYA SIN-CGK 22/5/23 INTERMEDIATE ISPS 76,00
BFLO-TKT YAHYA SIN-CGK 23/5/23 INTERMEDIATE ISPS 109,80

=====

IS arrangement as per class regulation

Nov:

BFLO-ISPS CODE INTERMEDIATE SURVEY 13/10/23 2.500,00



Lampiran 11 Data PMS yang masih banyak belum di close

ENGINE ROOM SYSTEM

ENGINE ROOM SYSTEM Serial No.:
 BILGE SYSTEM No.: 1 Planned for: 27/6/2023
 TEST E/R BILGE TANK ALARM Code: JB001 Type: FUNCTION TEST

DoneType	Date Done	Reason	Hours	Alert	Crew	Report File
FUNCTION TES	27/6/2023	Planned		NO	4RD ENGINEER	

Measurement Form

Vessel Comments:

Created By:

ENGINE ROOM SYSTEM

ENGINE ROOM SYSTEM Serial No.:
 BILGE SYSTEM No.: 1 Planned for: 3/8/2023
 CLEAN SUCTION BILGE STRAINER Code: JB002 Type: CLEANING

DoneType	Date Done	Reason	Hours	Alert	Crew	Report File
CLEANING	3/8/2023	Planned		NO	4RD ENGINEER	

Measurement Form

Vessel Comments:

Created By:

ENGINE ROOM SYSTEM

ENGINE ROOM SYSTEM Serial No.:
 BILGE SYSTEM No.: 1 Planned for: 20/5/2023
 TEST E/R BILGE TANK ALARM Code: JB001 Type: FUNCTION TEST

DoneType	Date Done	Reason	Hours	Alert	Crew	Report File
FUNCTION TES	20/5/2023	Planned		NO	4RD ENGINEER	

Measurement Form

Vessel Comments:

Created By:

ENGINE ROOM SYSTEM

ENGINE ROOM SYSTEM Serial No.:
 BILGE SYSTEM No.: 1 Planned for: 1/6/2023
 CLEAN SUCTION BILGE STRAINER Code: JB002 Type: CLEANING

DoneType	Date Done	Reason	Hours	Alert	Crew	Report File
CLEANING	1/6/2023	Planned		NO	4RD ENGINEER	

Measurement Form

Vessel Comments:

Created By:

ENGINE ROOM SYSTEM

ENGINE ROOM SYSTEM Serial No.:
 BILGE SYSTEM No.: 1 Planned for: 2/4/2023
 TEST E/R BILGE TANK ALARM Code: JB001 Type: FUNCTION TEST

DoneType	Date Done	Reason	Hours	Alert	Crew	Report File
FUNCTION TES	2/4/2023	Planned		NO	4RD ENGINEER	

Measurement Form

Vessel Comments:

Created By:

ENGINE ROOM SYSTEM

ENGINE ROOM SYSTEM Serial No.:
 BILGE SYSTEM No.: 1 Planned for: 3/5/2023
 CLEAN SUCTION BILGE STRAINER Code: JB002 Type: CLEANING

DoneType	Date Done	Reason	Hours	Alert	Crew	Report File
CLEANING	3/5/2023	Planned		NO	4RD ENGINEER	

Measurement Form

Vessel Comments:

Created By:

Lampiran 12 Bukti wawancara

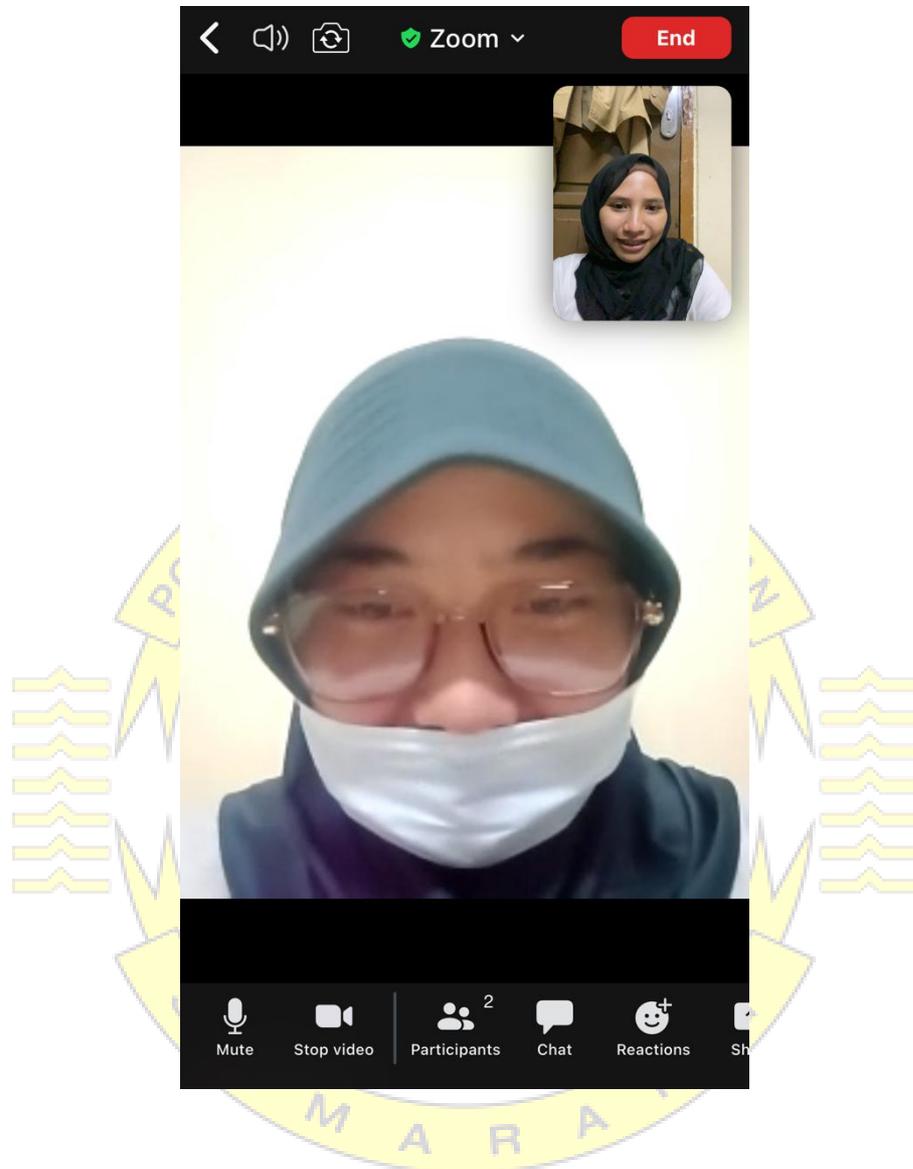
A. Wawancara dengan Bapak Benedictus (Jr. Manager Tahun 2023)



B. Wawancara dengan Bapak Helmi Yahya (Senior Superintendent Tahun 2023)



C. Wawancara dengan Ibu Peppy Yunan (Manager Accounting Tahun 2023)



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Dian Afifah
2. Tempat, Tanggal Lahir : Grobogan, 26 Juni 2002
3. NIT : 572011337578 K
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Perempuan
6. Golongan Darah : O
7. Alamat : Sugihan RT 02 RW 11,
Toroh, Grobogan
8. Nama Orang Tua
Ayah : Safrudin
Ibu : Siswati
9. Riwayat Pendidikan
SD : SD Negeri 1 Sugihan
SMP : SMP Negeri 1 Purwodadi
SMA : SMA Negeri 1 Toroh
Perguruan Tinggi : PIP Semarang
10. Praktek Darat
Perusahaan Pelayaran : PT. Patin Resources
: PT. Buana Lintas Lautan