



ANALISIS SISTEM *TIME CHARTER* DAN *FREIGHT CHARTER* ATAS *REVENUE* TERHADAP *OPERATING PROFFIT MARGIN* DENGAN *OPERATIONAL COST* SEBAGAI MEDIASI PADA PT. BINTANG SAMUDERA MANDIRI LINES Tbk

Oleh

Arifah Ahsani Taqwim¹, Nofrisel², M. Iqbal Firdaus³, Sandriana Marina⁴, Dian Artanti Arubusman⁵

^{1,2,3,4,5}Trisakti Institute of Transportation & Logistics, Jakarta, Indonesia

Email: ¹arifahahsani@gmail.com, ²nofrisel@gmail.com, ³iqbal@itltrisakti.ac.id,
⁴sandrianamarina09@gmail.com, ⁵dianartanti0105@gmail.com

Abstract

This study aims to determine the effect of revenue on Operating Profit Margin with Operational Cost as a mediator through the time charter and freight charter systems at PT. Bintang Samudera Mandiri Lines Tbk (BSML). The research method used is quantitative and associated with the company's secondary data. The study population includes Revenue Time Charter, Freight Charter, Operational Cost, and Operating Profit Margin at PT. Bintang Samudera Mandiri Lines Tbk from 2020. The sample consists of monthly data from January 2020 to December 2022, with 36 samples from 5 company vessels. The path analysis method is used with the help of SPSS Ver. 26 software. The study results show a positive and significant effect between Revenue and Operational Cost on the Time Charter and Freight Charter systems. Revenue also has a positive and significant effect on Operating Profit Margin in both systems. However, Operational Cost only has a positive and significant effect on Operating Profit Margin in the Freight Charter system. Indirectly, Revenue through Operational Cost affects the Operating Profit Margin in the Freight Charter system, but not in the Time Charter system. There is a significant difference between Revenue, Operational Cost, and Operating Profit Margin generated by the two systems at PT. Bintang Samudera Mandiri Lines Tbk. With the implication that the company must ensure that the increase in revenue is followed by operational cost efficiency by the company's management.

Keywords: *Revenue, Operational Cost, Operating Profit Margin, Time Charter With Freight Charter, Shipping line*

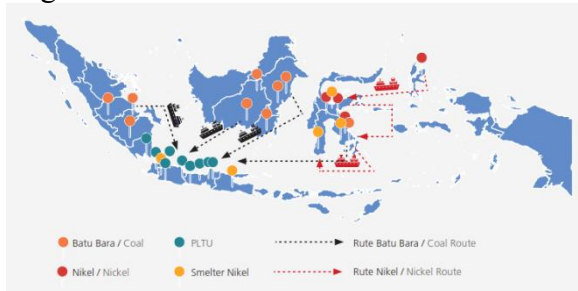
PENDAHULUAN

Fenomena bisnis di industri shipping line di Indonesia terus mengalami perkembangan pesat seiring dengan meningkatnya kebutuhan transportasi laut, terutama dalam pengiriman komoditas utama seperti batu bara dan nikel. Kedua komoditas ini menjadi tulang punggung ekspor Indonesia, dan keberadaan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar dengan perairan yang luas menjadikan sektor transportasi laut sangat krusial dalam mendukung daya saing nasional serta memperkuat posisi Indonesia di tingkat global. Sebagai respons atas kebutuhan yang

terus meningkat dalam sektor ini, Pemerintah Indonesia telah menetapkan industri perkapalan sebagai salah satu sektor prioritas dalam pembangunan ekonomi maritim. Melalui kebijakan strategis yang dituangkan dalam konsep Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia, pemerintah menggariskan lima pilar utama yang salah satunya adalah pembangunan infrastruktur dan konektivitas maritim. Upaya ini mencakup pembangunan jalan tol laut, pengembangan pelabuhan, logistik, industri perkapalan, serta pengembangan pariwisata bahari.



Posisi Perusahaan memiliki proyek angkutan batu bara di Kalimantan Timur, dimana lokasi tersebut dikenal sebagai salah satu provinsi yang memiliki cadangan batu bara terbesar di Indonesia. Sementara proyek angkutan nikel dilakukan dengan rute dari lokasi-lokasi tambang ke smelter di Sulawesi dan Jawa Timur sementara untuk batu bara dari lokasi tambang di antaranya di Banjarmasin dan Samarinda ke lokasi Pembangkit Listrik Tenaga Uap di antaranya di Pulau Jawa, seperti tergambar dalam Gambar 1.



Gambar 1. Trayek Kapal-kapal PT. Bintang Samudera Mandiri Lines Tbk

Sumber : PT. Bintang Samudera Mandiri Lines Tbk (2024)

PT. Bintang Samudera Mandiri Lines Tbk adalah pemain utama dalam industri pelayaran di Indonesia. Namun, perusahaan ini menghadapi beberapa permasalahan terkait dengan praktik Time Charter dan Freight Charter, seperti konflik, biaya, dan Operating profit margin yang rendah. Operating profit margin yang rendah dapat menjadi indikator permasalahan dalam operasi perusahaan pelayaran. Menilai faktor-faktor yang memengaruhi Operating profit margin penting untuk memahami kesehatan keuangan perusahaan. Operational cost kapal adalah elemen kunci dalam bisnis pelayaran. Mengelola operational cost dengan efisien menjadi tantangan bagi perusahaan pelayaran.

PT. Bintang Samudera Mandiri Lines Tbk memiliki 2 tipe kapal yang di charterkan yaitu kapal tunda (tugboat) dan tongkang (barge). Ketika akan melaksanakan perjanjian Charter, pencharter harus melaksanakan trial dan sonding kapal agar menentukan jika

kapal yang akan dicarter sesuai dengan kebutuhan pencharter atau tidak. Hal ini amat penting agar dilakukan supaya pencharter mengerti batas maksimal kapal untuk berjalan ataupun pengisian tanki bahan bakar agar tahu ukuran paling penuh tanki kanan dan tanki kiri bahan bakar, selain itu pencharter mesti melaksanakan reka adengan kebakaran di dalam kapal untuk memeriksa perlengkapan safety kebakaran apakah dapat digunakan dengan baik atau tidak, seperti tabung foam untuk kebakaran, alat penyemprot air dalam kapal, adapun perlengkapan safety lainnya seperti life raft, life jacket dan lain-lain. Semua pengecekan perlengkapan safety harus dilakukan pencharter agar pada saat kapal disewa tidak terjadi hal yang tidak diinginkan sehingga membuat pencharter mengganti kapal Charter.

Tabel 1. Revenue dan Operating profit margin Sistem Time Charter dan Freight Charter

Periode	Revenue Time Charter	Revenue Freight Charter	Total Revenue	Operating profit margin
2019	13.082.117.130	28.732.297.996	41.814.415.126	1.530.139.551
2020	227.272.728	26.734.281.436	26.961.554.164	428.554.677
2021	51.553.448.356	9.322.632.604	60.876.080.960	4.394.811.170
2022	53.423.667.843	293.188.120.487	346.611.788.330	16.038.762.285

Sumber : PT. Bintang Samudera Mandiri Lines Tbk (2024)

Dari data yang diberikan pada Tabel 1. terdapat dua jenis sistem yang dibandingkan: Sistem Time Charter dan Sistem Freight Charter. Dari tahun 2019 hingga 2022, Total Time Charter dan Total Freight Charter memiliki tren yang berbeda. Total Time Charter terus meningkat dari tahun ke tahun, mencapai puncaknya pada tahun 2022. Sebaliknya, Total Freight Charter mengalami fluktuasi. Meskipun mengalami peningkatan dari tahun 2019 ke 2020, namun kemudian mengalami penurunan drastis pada tahun 2021, sebelum kembali meningkat pada tahun 2022. Pendapatan dari Sistem Time Charter dan Sistem Freight Charter juga menunjukkan tren yang berbeda. Revenue dari Time Charter meningkat secara signifikan dari tahun 2019 hingga 2022. Sementara itu, Revenue dari Freight Charter



mengalami fluktuasi yang signifikan, dengan penurunan tajam pada tahun 2021, sebelum meningkat kembali pada tahun 2022. Operating profit margin dari kedua sistem juga menunjukkan pola yang berbeda. Operating profit margin dari Time Charter mengalami peningkatan yang konsisten dari tahun 2019 hingga 2022. Namun, laba bersih dari Freight Charter mengalami fluktuasi yang lebih signifikan, dengan penurunan drastis pada tahun 2021, sebelum melonjak tajam pada tahun 2022. Dari analisis ini, terlihat bahwa Sistem Time Charter secara konsisten memberikan pertumbuhan yang stabil baik dalam pendapatan maupun Operating profit margin, sementara Sistem Freight Charter mengalami fluktuasi yang lebih besar, terutama pada tahun 2021. Hal ini disebabkan oleh faktor-faktor eksternal seperti fluktuasi pasar atau perubahan dalam permintaan dan penawaran dalam industri pelayaran. Penelitian (Fadhilla et al., 2023) meneliti pengaruh berbagai komponen biaya seperti biaya bahan baku, biaya tenaga kerja langsung, dan biaya overhead pabrik terhadap rasio profit margin. Meskipun penelitian ini berfokus pada biaya dan profit margin, penelitian ini tidak memasukkan revenue sebagai variabel independen atau operational cost sebagai mediator, serta tidak mempertimbangkan hal sistem Time Charter dan Freight Charter yang relevan dengan perusahaan pelayaran. Tidak ada penelitian sebelumnya yang secara spesifik mengeksplorasi hubungan antara revenue, operational cost, dan operating profit margin dalam hal sistem Time Charter dan Freight Charter pada perusahaan pelayaran. Ini menunjukkan adanya gap dalam literatur yang berfokus pada industri pelayaran, terutama dalam kaitannya dengan PT. Bintang Samudera Mandiri Lines Tbk. Penelitian sebelumnya kurang memberikan penjelasan mengenai bagaimana revenue yang dihasilkan dari sistem Time Charter dan Freight Charter dapat memengaruhi operating profit margin, khususnya dengan mempertimbangkan

operational cost sebagai variabel mediasi. Ini adalah area yang penting untuk diteliti lebih lanjut karena pemahaman tentang hubungan ini dapat memberikan wawasan strategis bagi perusahaan pelayaran dalam mengelola sumber daya dan meningkatkan profitabilitas. Dengan demikian, penelitian yang diusulkan akan mengisi gap riset ini dengan mengeksplorasi secara mendalam hubungan antara revenue dan operating profit margin, serta peran operational cost sebagai mediator dalam hal sistem Time Charter dan Freight Charter di industri pelayaran, yang merupakan fokus yang belum banyak diteliti sebelumnya.

Dalam dunia pelayaran untuk mengembangkan kelancaran penyelenggara pengangkutan dibutuhkan sebuah sarana penunjang, yaitu sarana armada kapal. Salah satu penyelenggaraan pengangkutan laut ialah dengan melaksanakan suatu perjanjian yang dinamakan dengan perjanjian Charter kapal. Mengenai pencharteran kapal itu sendiri adalah : Menurut (Purwosutjipto, 2016) “Charter kapal adalah suatu perjanjian timbal balik antara ship owner (vevrater) dengan pencharter (bevrachter), yang mana pihak ship owner mengikatkan diri untuk menyediakan sebuah kapal lengkap dengan perlengkapan maupun pelautnya untuk kepentingan pencharter, dan pihak pencharter mengikatkan diri untuk membayar uang charter (charterprijs)”. Pokok perjanjian dalam metode Time Charter adalah lamanya waktu penyewaan kapal, jadi si penyewa membayar biaya sewa kapal berdasarkan lamanya kapal di sewa, bukan banyaknya muatan atau kemana rute tujuan kapal berangkat. Pada sewa menyewa jenis ini semua beban terkait dengan kapal seperti perawatan kapal, gaji ABK, perbekalan kapal dan lain-lain menjadi tanggung jawab ship owner sedangkan biaya-biaya pada saat sandar di pelabuhan seperti air minum, fuel (bahan bakar) kapal, maupun seluruh biaya menyangkut kepentingan penyewa maka seluruh beban tersebut menjadi tanggung jawab penyewa (Tanti & Hidayat, 2018) Freight

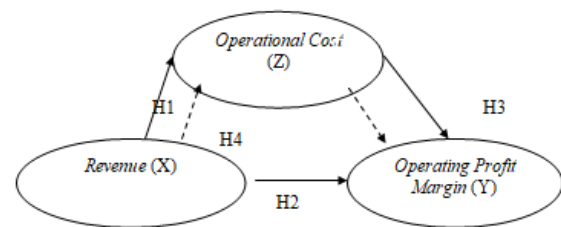


Charter adalah kontrak sewa menyewa kapal antar pemilik kapal dan penyewa dimana biaya akan dihitung berdasarkan alur perjalanan. Berdasarkan Kitab Undang-undang Hukum Dagang Indonesia (KUHD) Voyage Charter atau Charter sesuai perjalanan adalah kesepakatan antara pihak yang satu (ship owner) dengan mengikatkan diri untuk menyediakan armada kapal tertentu, seluruhnya atau sebagian, kepada pihak lawannya (pen charter) dengan tujuan untuk mengangkut orang, barang-barang maupun muatan melalui lautan, dalam satu perjalanan atau lebih, dengan pembayaran harga pasti untuk pengangkutan ini. Surat perjanjian dalam voyage charter selanjutnya disebut dengan SPAL (Surat Perjanjian Angkutan Laut) merupakan hasil kesepakatan antara pihak carrier/ship owner/operator dengan pihak shipper/pemilik barang (Kalangi & Sari, 2019) Menurut (Baridwan, 2017) mengutarakan bahwa “pendapatan (Revenue) adalah aliran masuk atau kenaikan lain aktiva suatu badan usaha atau pelunasan utangnya (atau kombinasi keduanya) selama satu periode yang berasal dari penyerahan atau pembuatan barang, penyerahan jasa, atau dari kegiatan lain yang merupakan kegiatan utama badan usaha”. Pendapatan transportasi bersumber dari pendapatan bersih hasil melaut. Artinya pendapatan yang sudah tidak di potong oleh biaya untuk transportasi laut (Jumirin & Lubis, 2018) (Suroto, 2023) pengertian operational cost adalah pengeluaran yang meliputi pengeluaran umum, beban penjualan, beban administrasi karena dianggap sebagai operational cost yang digunakan untuk memenuhi kebutuhan barang dan jasa. Operational cost Kapal adalah biaya yang dikeluarkan sehubungan dengan pengoperasian kapal dalam sebuah pelayaran, yang dikelompokkan atas komponen biaya-biaya selama kapal berada di pelabuhan dan biaya kapal selama kapal melakukan kegiatan pelayaran (Fadhilla et al., 2023) Laporan laba rugi menyajikan pendapatan dan beban untuk

suatu periode waktu tertentu berdasarkan konsep penandingan (matching concept), ini disebut juga konsep pengaitan atau pemadanan, antara pendapatan dan beban yang terkait. Laporan laba rugi juga menyajikan selisih lebih pendapatan terhadap beban yang terjadi. Jika pendapatan lebih besar dari pada beban, selisihnya disebut laba bersih (net income atau net profit) jika beban melebihi pendapatan, selisihnya disebut rugi bersih (net loss) (Warren, 2019)

Kerangka Konseptual dan Hipotesis Penelitian

Kerangka ini menggambarkan pengaruh dari variabel independen yaitu Revenue terhadap variabel dependen yaitu Operating profit margin melalui variabel mediasi Operational cost dapat disusun kerangka konseptual sebagai berikut



Gambar 2 Kerangka Konsep

- H1 Revenue berpengaruh langsung terhadap Operational cost
- H2 Revenue berpengaruh langsung terhadap Operating profit margin
- H3 Operational cost berpengaruh langsung terhadap Operating profit margin
- H4 Operational cost memediasi Pengaruh Revenue terhadap Operating profit margin
- H5 Perbedaan Rata-Rata Yang Signifikan Antara Revenue, Operational cost Dan Operating profit margin Dengan Time Charter Dan Freight Charter

METODE PENELITIAN

Tahapan penelitian ini dimulai dengan survei pra-penelitian, yang melibatkan proses



mengamati, menganalisis, dan mendengar berbagai fenomena yang terjadi di lapangan terkait operasional PT. Bintang Samudera Mandiri Lines Tbk. Langkah selanjutnya adalah me-review studi literatur untuk mengidentifikasi dan menerapkan teori-teori yang relevan dalam menentukan grand theory, middle theory, dan variable theory yang akan digunakan dalam penelitian ini, serta me-review hasil penelitian terdahulu yang relevan. (Sugiyono, 2019) Setelah itu, penelitian berlanjut dengan mengidentifikasi variabel penelitian utama, yaitu *Revenue*, *Operational cost*, dan *Operating profit margin*, beserta indikator-indikator yang mendukung masing-masing variabel tersebut. Indikator ini disusun dengan cermat untuk memastikan data yang diperoleh sesuai dengan kebutuhan penelitian. Data yang telah terkumpul kemudian diuji menggunakan uji asumsi klasik sebagai syarat utama sebelum pengujian regresi dan analisis jalur (path analysis). Dalam pengujian asumsi klasik, peneliti melakukan uji normalitas untuk memastikan distribusi data, dan uji multikolinieritas untuk memastikan tidak adanya hubungan linear kuat antar variabel independen yang dapat mengganggu hasil regresi (Hair et al., 2024) Setelah data lolos dari uji asumsi klasik, dilakukan pengujian regresi dengan menggunakan teknik uji jalur (path analysis) menggunakan perangkat lunak SPSS versi 26. Pengujian ini terdiri dari dua tahap: pertama, pengujian jalur antara variabel eksogen (*Revenue*) terhadap variabel intervening (*Operational cost*); kedua, pengujian jalur antara variabel eksogen (*Revenue*) dan variabel intervening (*Operational cost*) terhadap variabel endogen (*Operating profit margin*) (Ghozali, 2018) Selain itu, peneliti juga melakukan analisis perbandingan (komparatif) dengan menggunakan SPSS versi 26 untuk mengevaluasi perbedaan *Revenue*, *Operational cost*, dan *Operating profit margin* antara sistem *Time charter* dan *Freight charter* di PT. Bintang Samudera Mandiri Lines Tbk. Setelah

mendapatkan hasil dari pengujian jalur, peneliti menghitung dan mengukur seberapa besar kemampuan variabel eksogen dalam menjelaskan variasi pengaruh terhadap variabel endogen melalui variabel intervening, baik secara langsung maupun tidak langsung. Langkah terakhir adalah menyusun formulasi regresi untuk mengukur tingkat variasi pengaruh kausalitas antara variabel yang diteliti (Suliyanto, 2020) Hasil analisis menggunakan SPSS versi 26 kemudian diinterpretasikan untuk menjawab hipotesis yang telah dirumuskan sebelumnya, hingga akhirnya menghasilkan keputusan akhir terkait hasil penelitian. Penelitian ini disusun dengan tahapan-tahapan yang efisien dan efektif untuk memberikan gambaran yang komprehensif mengenai pengaruh *Revenue* terhadap *Operating profit margin* melalui *Operational cost*, dengan fokus pada perbandingan antara sistem *Time charter* dan *Freight charter* di PT. Bintang Samudera Mandiri Lines Tbk: Dalam melakukan penelitian ini peneliti mengambil objek penelitian data-data keuangan pada PT. Bintang Samudera Mandiri Lines Tbk Waktu penelitian dari bulan Mei 2024 sampai Juli 2024. Sampel dalam penelitian ini data *Revenue Time Charter*, *Freight Charter*, *Operational cost* dan *Operating profit margin* pada PT Bintang Samudera Mandiri Lines Tbk dalam periode bulanan dari Januari 2020 sampai dengan Desember 2022 dengan sampel sebanyak 36 sampel dalam bulanan dengan mempergunakan obyek sebanyak 5 kapal perusahaan yang on board di tahun 2020-2022 yaitu TB. Ampenan 1 / BG. AMB Leonardo 01, TB. Melak 1 / BG. Amb Catherine 01, TB. Nusa Peninda 1 / BG. AMB Leonardus 01, TB. Jenepono 1 / BG. Amb Lenardo 02, TB. Kolaka 1 / BG. Amb Theodorus 03

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil Analisis Perbedaan (Komparatif)

Di dalam penelitian ini peneliti menggunakan analisis uji t untuk dua sampel yang berpasangan (*paired sample t test*) dengan



menggunakan Program SPSS (*Statistical Product and Service Solution*) Version 26.00. Uji t untuk dua sampel yang berpasangan (*paired sample t test*) digunakan untuk pengujian perbandingan dua sampel yang berpasangan atau diartikan sebuah sampel dengan subjek yang sama namun mengalami dua perlakuan atau pengukuran yang berbeda. Mengenai data yang akan diolah pada Program SPSS Ver. 26.00 adalah data yang bersumberkan dari kapal-kapal pada PT Bintang Samudera Mandiri Lines Tbk.

Untuk mengetahui perbedaan rata-rata yang signifikan antara *Revenue*, *Operational cost*, dan *Operating profit margin* dengan system *Time Charter* dengan *Freight Charter* pada PT. Bintang Samudera Mandiri Lines Tbk. Akan dilakukan pengujian hipotesis dengan menggunakan pengujian hipotesis T statistic beda dua rata-rata dua arah (t_{hitung}) seperti terlihat pada hasil berikut :

Tabel 3 Hasil Uji Komparatif

Variabel	t-Value	P-Value	Hipotesis
Terdapat perbedaan yang signifikan antara <i>Revenue Time Charter</i> dengan <i>Freight Charter</i>	-11,350	0,000	Diterima
Terdapat perbedaan yang signifikan antara <i>Operational cost Time Charter</i> dengan <i>Freight Charter</i>	-58,948	0,000	Diterima
Terdapat perbedaan yang signifikan antara <i>Operating profit margin Time Charter</i> dengan <i>Freight Charter</i>	5,358	0,000	Diterima

Sumber: Olahan Data SPSS Ver. 26 (2024)

Hasil analisis tersebut menunjukkan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan antara beberapa variabel yang dibandingkan antara *Revenue Time Charter* dan *Freight Charter*, *Operational cost Time Charter* dan *Freight Charter*, serta *Operating profit margin Time Charter* dan *Freight Charter* pada PT. Bintang Samudera Mandiri Lines Tbk.

- Variabel *Revenue*: Hasil analisis menunjukkan bahwa t-Value adalah -11,350 dengan P-Value sebesar 0,000. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan antara

Revenue Time Charter dan *Freight Charter*, yang artinya penghasilan dari kedua jenis charter tersebut berbeda secara signifikan.

Variabel *Operational cost*: Analisis menunjukkan t-Value sebesar -58,948 dengan P-Value 0,000. Ini mengindikasikan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan antara *Operational cost Time Charter* dan *Freight Charter*, menunjukkan bahwa *operational cost* untuk kedua jenis charter tersebut berbeda secara signifikan.

Variabel *Operating profit margin*: Hasil analisis menunjukkan t-Value sebesar 5,358 dengan P-Value 0,000. Ini menunjukkan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan antara *Operating profit margin Time Charter* dan *Freight Charter*. Nilai positif dari t-Value menunjukkan bahwa *Operating profit margin Time Charter* lebih tinggi daripada *Freight Charter*.

Dengan demikian, kesimpulan dari hasil analisis adalah bahwa perbedaan antara *Revenue*, *Operational cost*, dan *Operating profit margin* antara *Time Charter* dan *Freight Charter* di PT. Bintang Samudera Mandiri Lines Tbk signifikan secara statistik

2. Pembahasan

Tabel 4 Matrik Hasil Penelitian

Hipotesis Pengaruh Sistem <i>Time Charter</i>	Hasil Hipotesis	Simpulan
Pengaruh <i>Revenue</i> terhadap <i>Operational cost</i>	<i>Significance</i> $t = 0,000 < 0,05$	Terdapat pengaruh signifikan
Pengaruh <i>Revenue</i> terhadap <i>Operating profit margin</i>	<i>Significance</i> $t = 0,019 < 0,05$	Terdapat pengaruh signifikan
Pengaruh <i>Operational cost</i> terhadap	<i>Significance</i> $t = 0,732 > 0,05$	Tidak terdapat pengaruh signifikan



Operating profit margin
Pengaruh tidak langsung *Revenue* terhadap *Operating profit margin* melalui *Operational cost*

p-value =
0,365 > 0,05

Tidak terdapat pengaruh signifikan

Hipotesis Pengaruh Sistem Freight Charter	Hasil Hipotesis	Simpulan
Pengaruh <i>Revenue</i> terhadap <i>Operational cost</i>	Significance $t = 0,000 < 0,05$	Terdapat pengaruh signifikan
Pengaruh <i>Revenue</i> terhadap <i>Operating profit margin</i>	Significance $t = 0,000 < 0,05$	Terdapat pengaruh signifikan
Pengaruh <i>Operational cost</i> terhadap <i>Operating profit margin</i>	Significance $t = 0,000 < 0,05$	Terdapat pengaruh signifikan
Pengaruh tidak langsung <i>Revenue</i> terhadap <i>Operating profit margin</i> melalui <i>Operational cost</i>	p-value = $0,000 < 0,05$	Terdapat pengaruh signifikan

1. *Revenue dan Operational Cost*

- Hasil signifikansi t yang diperoleh ($t = 0,000 < 0,05$) menunjukkan bahwa terdapat pengaruh signifikan dari *Revenue* terhadap *Operational cost* perusahaan dengan sistem *Time Charter*. Ini berarti perubahan dalam *Revenue* akan

mempengaruhi besarnya *Operational cost* secara signifikan. Ketika *Revenue* meningkat atau turun, akan mempengaruhi besarnya *Operational cost* secara signifikan. Ini bisa terjadi karena peningkatan *Revenue* memerlukan investasi tambahan dalam infrastruktur, sumber daya manusia, atau pengadaan bahan baku, yang pada gilirannya dapat meningkatkan *Operational cost* secara proporsional

- Hasil signifikansi t yang diperoleh ($t = 0,000 < 0,05$) menunjukkan bahwa terdapat pengaruh signifikan dari *Revenue* terhadap *Operational cost* pada perusahaan dengan sistem *Freight Charter*. Hal ini menandakan bahwa perubahan dalam *Revenue* akan berdampak signifikan pada besarnya *Operational cost*. Hal ini menandakan bahwa ketika *Revenue* mengalami perubahan, baik peningkatan maupun penurunan, akan berdampak secara signifikan pada *Operational cost*. Misalnya, peningkatan *Revenue* memerlukan investasi tambahan dalam infrastruktur, sumber daya manusia, atau pengadaan bahan baku, yang pada gilirannya dapat meningkatkan *Operational cost* secara proporsional

Berdasarkan hasil analisis pada kedua sistem (*Time charter* dan *Freight charter*), dapat diketahui bahwa *Revenue* memiliki pengaruh signifikan terhadap *Operational cost* pada PT. Bintang Samudera Mandiri Lines Tbk. Nilai signifikansi t yang diperoleh dalam kedua sistem adalah 0,000, yang menunjukkan bahwa perubahan *Revenue*, baik peningkatan maupun penurunan, akan berdampak signifikan pada *operational cost* perusahaan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat pengaruh positif dan signifikan antara *Revenue* terhadap *Operational cost* pada sistem *Time charter* dan *Freight charter*. Temuan ini konsisten dengan teori manajemen keuangan, yang menyatakan bahwa peningkatan pendapatan cenderung diikuti oleh peningkatan aktivitas operasional yang mengakibatkan kenaikan biaya operasional, terutama biaya variabel seperti bahan baku dan tenaga kerja



langsung (Horne & Wachowicz, 2022). Selain itu, teori ekonomi skala mendukung temuan ini dengan menyebutkan bahwa peningkatan volume produksi dapat menyebabkan penyebaran biaya tetap, yang pada akhirnya mengurangi biaya per unit, meskipun secara total biaya operasional meningkat seiring dengan peningkatan *Revenue* (Brealey et al., 2021)

Penelitian terdahulu, seperti yang dilakukan oleh (Hutasoit et al., 2022) dan (Moise, 2023) juga mendukung temuan ini, di mana keduanya menemukan hubungan yang signifikan antara pendapatan dan biaya operasional. Penelitian ini menegaskan bahwa seiring dengan meningkatnya *Revenue*, perusahaan harus menambah sumber daya dan infrastruktur untuk mendukung operasi yang lebih besar, yang secara langsung meningkatkan *Operational cost*.

2. *Revenue dan Operating Profit Margin*

- a. Signifikansi t yang diperoleh ($t = 0,019 < 0,05$) menunjukkan bahwa terdapat pengaruh signifikan dari *Revenue* terhadap *Operating profit margin* perusahaan dengan sistem *Time charter*. Artinya, perubahan dalam *Revenue* akan mempengaruhi *Operating profit margin* secara signifikan. Artinya, perubahan dalam *Revenue* akan mempengaruhi *Operating profit margin* secara signifikan. Ini bisa terjadi karena perubahan *Revenue* dapat mempengaruhi efisiensi operasional, skala produksi, atau struktur biaya, yang kemudian berdampak pada *Operating profit margin* perusahaan
- b. Signifikansi t yang diperoleh ($t = 0,000 < 0,05$) menunjukkan bahwa terdapat pengaruh signifikan dari *Revenue* terhadap *Operating profit margin* perusahaan dengan sistem *Freight charter*. Artinya, perubahan dalam *Revenue* akan mempengaruhi *Operating profit margin* secara signifikan. Ini berarti bahwa perubahan dalam *Revenue* akan berdampak secara signifikan pada *Operating profit*

margin. Sebagai contoh, peningkatan *Revenue* dapat meningkatkan *Operating profit margin* jika biaya tambahan yang dikeluarkan untuk menghasilkan pendapatan tambahan tersebut relatif lebih rendah dari pendapatan tambahan yang dihasilkan

Berdasarkan hasil analisis pada kedua sistem (*Time charter* dan *Freight charter*), dapat diketahui bahwa *Revenue* memiliki pengaruh signifikan terhadap *Operating profit margin* pada PT. Bintang Samudera Mandiri Lines Tbk. Nilai signifikansi t yang diperoleh dalam kedua sistem adalah 0,019 dan 0,000, yang menunjukkan bahwa perubahan *Revenue*, baik peningkatan maupun penurunan, akan berdampak signifikan pada *Operating profit margin* perusahaan.

Penelitian ini juga menemukan adanya pengaruh positif dan signifikan antara *Revenue* dan *Operating profit margin* pada sistem *Time charter* dan *Freight charter*. Temuan ini sejalan dengan teori laba (*Profit Theory*), yang mengemukakan bahwa peningkatan pendapatan dapat meningkatkan laba operasional asalkan biaya operasional dapat dikendalikan atau meningkat lebih lambat daripada peningkatan pendapatan (Ross et al., 2021). Dalam hal ini, efisiensi operasional dan skala ekonomi berperan penting dalam memaksimalkan *Operating profit margin* ketika *Revenue* meningkat (Bowersox et al, 2020; Christopher, 2011; Larici & Abdul, 2019).

Penelitian sebelumnya oleh (Ningtyas et al., 2021) dan (Maulita et al., 2019) mendukung temuan ini, di mana keduanya menemukan bahwa peningkatan pendapatan memiliki pengaruh positif terhadap laba. Temuan dalam penelitian ini menunjukkan bahwa baik sistem *Time charter* maupun *Freight charter* dapat secara signifikan meningkatkan *Operating profit margin* ketika pendapatan meningkat, terutama karena efisiensi operasional yang lebih baik dan pemanfaatan skala ekonomi.



3. *Operational Cost* dan *Operating Profit Margin*

- a. Hasil signifikansi t yang diperoleh ($t = 0,732 > 0,05$) menunjukkan bahwa tidak terdapat pengaruh signifikan dari *Operational cost* terhadap *Operating profit margin* pada perusahaan dengan sistem *Time charter*. Ini mengindikasikan bahwa perubahan dalam *Operational cost* tidak berdampak secara signifikan pada *Operating profit margin*. Ini berarti perubahan dalam *Operational cost* tidak berdampak secara signifikan pada *Operating profit margin*. Ketidakhadiran pengaruh signifikan ini mengindikasikan bahwa perubahan dalam *Operational cost* tidak berdampak secara signifikan pada *Operating profit margin*. Hal ini disebabkan oleh kemampuan perusahaan untuk menyesuaikan harga jual atau struktur *operational cost*nya dengan fluktuasi dalam *Operational cost*, sehingga dampaknya terhadap *Operating profit margin* menjadi minimal. Perusahaan memiliki mekanisme penyesuaian yang efektif untuk mengelola *operational cost* agar tidak mempengaruhi profitabilitas secara signifikan. Hal ini disebabkan oleh kemampuan perusahaan untuk menyesuaikan harga jual atau struktur *operational cost*nya dengan fluktuasi dalam *Operational cost*, sehingga dampaknya terhadap *Operating profit margin* menjadi minimal.
- b. Hasil signifikansi t yang diperoleh ($t = 0,000 < 0,05$) menunjukkan bahwa terdapat pengaruh signifikan dari *Operational cost* terhadap *Operating profit margin* pada perusahaan dengan sistem *Freight charter*. Ini menunjukkan bahwa perubahan dalam *Operational cost* akan berdampak signifikan pada *Operating profit margin*. Hal ini menandakan bahwa perubahan dalam besarnya *Operational cost* akan

berdampak secara signifikan pada *Operating profit margin*. Misalnya, peningkatan *Operational cost* tanpa peningkatan *Revenue* yang sesuai dapat menyebabkan penurunan *Operating profit margin*.

Berdasarkan hasil analisis pada kedua sistem (*Time charter* dan *Freight charter*), dapat diketahui bahwa *Operational cost* memiliki pengaruh yang berbeda terhadap *Operating profit margin* pada PT. Bintang Samudera Mandiri Lines Tbk:

Sistem *Time charter*: *Operational cost* tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap *Operating profit margin* (nilai signifikansi $t = 0,732$). Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan mampu menyesuaikan harga jual atau struktur *operational cost*nya dengan fluktuasi dalam *operational cost*, sehingga dampaknya terhadap *Operating profit margin* menjadi minimal.

Sistem *Freight charter*: *Operational cost* memiliki pengaruh signifikan terhadap *Operating profit margin* (nilai signifikansi $t = 0,000$). Ini menunjukkan bahwa perubahan dalam *operational cost* akan berdampak signifikan pada *Operating profit margin*. Perusahaan perlu memperhatikan manajemen *operational cost* agar tidak mengurangi profitabilitas secara signifikan.

Temuan bahwa *Operational cost* memiliki pengaruh yang signifikan terhadap *Operating profit margin* dalam sistem *Freight charter* tetapi tidak dalam sistem *Time charter* memberikan wawasan yang penting. Menurut teori biaya produksi, pengelolaan biaya operasional secara efisien adalah kunci untuk menjaga atau meningkatkan margin keuntungan (Brigham & Houston, 2020). Dalam sistem *Freight charter*, di mana operasional lebih intensif, peningkatan biaya operasional dapat secara signifikan mengurangi *Operating profit margin*, menunjukkan bahwa kontrol biaya sangat penting.

Penelitian sebelumnya oleh (Najoan et al., 2016) dan (Kalangi & Sari, 2019) mendukung temuan ini, di mana mereka menemukan bahwa



fluktuasi dalam biaya material dan biaya operasional dapat mempengaruhi laba perusahaan secara signifikan. Temuan ini menunjukkan bahwa dalam hal *Freight charter*, peningkatan biaya operasional harus dikelola dengan hati-hati untuk menjaga profitabilitas, sedangkan dalam sistem *Time charter*, dampaknya terhadap *Operating profit margin* tidak signifikan.

4. Revenue dan Operating Profit Margin

- a. Nilai p (p-value) yang diperoleh ($p = 0,365 > 0,05$) menunjukkan bahwa tidak terdapat pengaruh signifikan dari *Revenue* secara tidak langsung terhadap *Operating profit margin* melalui *Operational cost* dengan sistem *Time charter*. Ini menunjukkan bahwa pengaruh *Revenue* terhadap *Operating profit margin* tidak melalui pengaruh *Operational cost*. Hal ini bisa terjadi karena ada faktor-faktor lain yang mempengaruhi *Operating profit margin* selain *Operational cost*, seperti strategi harga, biaya non-operasional, atau efisiensi operasional secara keseluruhan.
- b. Nilai p (p-value) yang diperoleh ($p = 0,000 < 0,05$) menunjukkan bahwa terdapat pengaruh signifikan dari *Revenue* secara tidak langsung terhadap *Operating profit margin* melalui *Operational cost* dengan sistem *Freight charter*. Ini menandakan bahwa pengaruh *Revenue* terhadap *Operating profit margin* sebagian besar melalui pengaruhnya terhadap *Operational cost*. Misalnya, ketika *Revenue* meningkat, perusahaan perlu meningkatkan *Operational cost* untuk memenuhi permintaan tambahan atau memperluas operasi, yang pada gilirannya dapat mempengaruhi *Operating profit margin*.

Berdasarkan hasil analisis pada kedua sistem (*Time charter* dan *Freight charter*), dapat diketahui bahwa *Revenue* memiliki pengaruh tidak langsung terhadap *Operating*

profit margin melalui *Operational cost* dengan perbedaan yang jelas di antara kedua sistem:

Sistem *Time charter*: *Revenue* tidak memiliki pengaruh tidak langsung yang signifikan terhadap *Operating profit margin* melalui *Operational cost* (nilai p-value = 0,365). Hal ini menunjukkan bahwa faktor-faktor lain selain *operational cost* memainkan peran penting dalam menentukan *Operating profit margin* ketika pendapatan berubah.

Sistem *Freight charter*: *Revenue* memiliki pengaruh tidak langsung yang signifikan terhadap *Operating profit margin* melalui *Operational cost* (nilai p-value = 0,000). Ini menunjukkan bahwa dalam sistem *Freight charter*, perubahan dalam *Revenue* cenderung mempengaruhi *operational cost*, yang kemudian mempengaruhi *Operating profit margin*. Pengelolaan yang efektif terhadap *operational cost* menjadi kunci dalam memaksimalkan *Operating profit margin* ketika *Revenue* berubah.

Penelitian ini juga menemukan bahwa *Operational cost* memediasi pengaruh *Revenue* terhadap *Operating profit margin* dalam sistem *Freight charter*, tetapi tidak dalam sistem *Time charter*. Teori pengaruh biaya (Cost Impact Theory) menjelaskan bahwa biaya operasional dapat memediasi hubungan antara pendapatan dan laba, di mana pengelolaan biaya yang efisien dapat memaksimalkan margin keuntungan dari peningkatan pendapatan.

Temuan ini didukung oleh penelitian (Hutasoit et al., 2022) yang menunjukkan hubungan signifikan antara pendapatan, biaya operasional, dan laba. Dalam hal *Freight charter*, peningkatan *Revenue* dapat meningkatkan *Operating profit margin* melalui peningkatan biaya operasional, yang menunjukkan bahwa pengelolaan biaya yang baik sangat penting untuk memaksimalkan keuntungan dari pendapatan yang meningkat. Sebaliknya, dalam sistem *Time charter*, efek mediasi ini tidak signifikan, yang disebabkan oleh struktur biaya yang berbeda atau skala operasional yang lebih kecil.



5. Perbedaan Rata-Rata Antara *Revenue*, *Operational Cost* Dan *Operating Profit Margin* Dengan sistem *Time Charter* dan *Freight Charter*

a. *Perbedaan Revenue*

Nilai t-Value yang diperoleh adalah -11,350 dengan p-Value sebesar 0,000, menunjukkan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan antara *Revenue* yang dihasilkan oleh sistem *Time Charter* dan *Freight Charter*. Nilai p-Value yang sangat kecil ini mengindikasikan bahwa hipotesis yang menyatakan adanya perbedaan signifikan antara *Revenue* dari kedua sistem charter dapat diterima.

Artinya, sistem *Time Charter* dan *Freight Charter* memberikan pengaruh yang berbeda terhadap jumlah pendapatan yang diperoleh oleh perusahaan. Perbedaan ini bisa disebabkan oleh berbagai faktor, seperti tarif sewa yang berbeda, durasi kontrak yang berbeda, atau kondisi pasar yang berbeda. Misalnya, sistem *Time Charter* menghasilkan pendapatan yang lebih stabil dan terprediksi dibandingkan dengan sistem *Freight Charter* yang lebih dipengaruhi oleh fluktuasi permintaan pasar.

b. *Perbedaan Operational cost*

Nilai t-Value yang diperoleh adalah -58,948 dengan p-Value sebesar 0,000, menunjukkan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan antara *Operational cost* (*operational cost*) yang terkait dengan sistem *Time Charter* dan *Freight Charter*. Nilai p-Value yang sangat kecil ini mengindikasikan bahwa hipotesis yang menyatakan adanya perbedaan signifikan antara *operational cost* dari kedua sistem charter dapat diterima.

Ini menunjukkan bahwa sistem *Time Charter* dan *Freight Charter* memiliki dampak yang berbeda terhadap *operational cost* perusahaan. Perbedaan ini disebabkan oleh faktor-faktor, seperti perbedaan dalam kebutuhan bahan bakar, biaya perawatan, atau biaya administrasi antara kedua sistem tersebut. Sistem *Freight Charter* memerlukan *operational cost* yang lebih tinggi karena ketergantungan pada permintaan pasar yang fluktuatif dan biaya

tambahan untuk memenuhi permintaan yang mendadak.

Perbedaan Operating profit margin

Nilai t-Value yang diperoleh adalah 5,358 dengan p-Value sebesar 0,000, menunjukkan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan antara *Operating profit margin* yang dihasilkan oleh sistem *Time Charter* dan *Freight Charter*. Nilai p-Value yang sangat kecil ini mengindikasikan bahwa hipotesis yang menyatakan adanya perbedaan signifikan antara *Operating profit margin* dari kedua sistem charter dapat diterima.

Ini mengindikasikan bahwa sistem *Time Charter* dan *Freight Charter* memberikan dampak yang berbeda terhadap profitabilitas perusahaan, yang tercermin dalam margin keuntungan yang dihasilkan. Perbedaan ini dapat dipengaruhi oleh faktor-faktor seperti struktur biaya, efisiensi operasional, atau harga jual yang berbeda antara kedua sistem tersebut. Sistem *Time Charter* memberikan *Operating profit margin* yang lebih stabil dan dapat diprediksi dibandingkan dengan sistem *Freight Charter*, yang lebih berisiko namun juga bisa memberikan laba yang lebih tinggi dalam kondisi pasar yang menguntungkan.

Berdasarkan analisis perbedaan rata-rata yang signifikan antara *Revenue*, *Operational cost*, dan *Operating profit margin* dengan sistem *Time Charter* dan *Freight Charter* pada PT. Bintang Samudera Mandiri Lines Tbk, dapat disimpulkan bahwa:

Terdapat perbedaan yang signifikan antara *Revenue* yang dihasilkan oleh sistem *Time Charter* dan *Freight Charter*, dengan sistem yang satu memberikan pendapatan yang lebih stabil dan terprediksi sementara yang lain lebih dipengaruhi oleh fluktuasi pasar.

Terdapat perbedaan yang signifikan antara *Operational cost* yang terkait dengan kedua sistem charter tersebut, di mana *operational cost* lebih tinggi pada sistem yang lebih bergantung pada permintaan pasar yang fluktuatif.



- c. Terdapat perbedaan yang signifikan antara *Operating profit margin* yang dihasilkan oleh kedua sistem charter, menunjukkan bahwa masing-masing sistem memberikan dampak yang berbeda terhadap profitabilitas perusahaan.

Perusahaan perlu mempertimbangkan perbedaan ini dalam pengambilan keputusan strategis, khususnya dalam memilih sistem charter yang akan digunakan dan bagaimana mengelola *operational cost* untuk memaksimalkan *Operating profit margin*.

PENUTUP

Kesimpulan

Penelitian ini menemukan bahwa terdapat pengaruh positif dan signifikan antara *Revenue* terhadap *Operational cost* baik pada sistem *Time charter* maupun *Freight charter* di PT. Bintang Samudera Mandiri Lines Tbk. Ini berarti bahwa peningkatan *Revenue* pada kedua sistem charter tersebut akan menyebabkan kenaikan yang signifikan pada *Operational cost* perusahaan. Hal ini menunjukkan bahwa seiring dengan meningkatnya *Revenue*, perusahaan perlu meningkatkan sumber daya dan infrastruktur untuk mendukung operasional yang lebih besar.

Penelitian ini juga menemukan adanya pengaruh positif dan signifikan antara *Revenue* terhadap *Operating profit margin* pada sistem *Time charter* dan *Freight charter* di PT. Bintang Samudera Mandiri Lines Tbk. Artinya, peningkatan *Revenue* pada kedua sistem charter ini berdampak signifikan pada peningkatan *Operating profit margin* perusahaan. Hal ini dapat dijelaskan oleh peningkatan efisiensi operasional, manfaat skala ekonomi, atau manajemen biaya yang lebih baik seiring dengan meningkatnya *Revenue*.

Dalam penelitian ini, tidak ditemukan pengaruh positif dan signifikan antara *Operational cost* terhadap *Operating profit margin* pada sistem *Time charter*. Namun, terdapat pengaruh positif dan signifikan antara *Operational cost* terhadap *Operating profit*

margin pada sistem *Freight charter* di PT. Bintang Samudera Mandiri Lines Tbk. Ini menunjukkan bahwa pada sistem *Time charter*, perubahan dalam *Operational cost* tidak memengaruhi *Operating profit margin* secara signifikan, sementara pada sistem *Freight charter*, peningkatan *Operational cost* dapat menurunkan *Operating profit margin* perusahaan.

Penelitian ini menunjukkan bahwa tidak terdapat pengaruh tidak langsung yang signifikan antara *Revenue* terhadap *Operating profit margin* melalui *Operational cost* pada sistem *Time charter*. Namun, pada sistem *Freight charter*, ditemukan pengaruh positif dan signifikan antara *Revenue* terhadap *Operating profit margin* melalui *Operational cost*. Ini mengindikasikan bahwa dalam sistem *Freight charter*, peningkatan *Revenue* dapat meningkatkan *Operating profit margin* melalui peningkatan *Operational cost*.

Penelitian ini menemukan adanya perbedaan yang signifikan antara *Revenue*, *Operational cost*, dan *Operating profit margin* yang dihasilkan oleh sistem *Time charter* dan *Freight charter* di PT. Bintang Samudera Mandiri Lines Tbk. Hal ini menunjukkan bahwa kedua sistem charter tersebut memiliki karakteristik yang berbeda dalam hal bagaimana *Revenue*, *Operational cost*, dan *Operating profit margin* dikelola dan dipengaruhi.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Bowersox, D., Closs, D., & Cooper, M. B. (2020). *Supply Chain Logistics Management* (5th ed.). McGraw Hill Education.
- [2] Brealey, R. A., Myers, S. C., & Allen, F. (2021). *Principles of Corporate Finance*. New York: McGraw-Hill Education.
- [3] Brigham, E. F., & Houston, J. F. (2009). *Fundamentals of Financial Management*. Concise Edition : Cengage Learning.



- [4] Fadhilla, S., Harmain, H., & Nasution, J. (2023). Pengaruh Efisiensi Biaya Bahan Baku, Biaya Tenaga Kerja Langsung dan Biaya Overhead Pabrik terhadap Rasio Profit Margin pada Pabrik Minyak Kelapa Sawit (PMKS) PT. Djaja Putra Indonesia Bandar Pulau. *Jurnal Pendidikan Tambusai : Fakultas Ilmu Pendidikan Universitas Pahlawan*, 7(1)(1), 2202–2210.
- [5] Hair, J. F., Sarstedt, M., Ringle, C. M., Sharma, P. N., & Liengard, B. D. (2024). Going beyond the untold facts in PLS–SEM and moving forward. *European Journal of Marketing*, 58(13), 81–106. <https://doi.org/10.1108/EJM-08-2023-0645>
- [6] Horne, J. C. V., & Wachowicz, J. M. (2022). *Fundamentals of Financial Management*. Boston: Pearson Education.
- [7] Hutasoit, N. P., Nurfaizah, B. C., & Gunardi, G. (2022). Pengaruh Biaya Operasional terhadap Pendapatan pada Perum Damri Cabang Bandung. *Ekonomis: Journal of Economics and Business*, 6(1), 92–97. <https://doi.org/10.33087/ekonomis.v6i1.495>
- [8] Jumirin, & Lubis, Y. (2018). Pengaruh Biaya Operasional Terhadap Peningkatan Pendapatan Operasional Pada Pt Pelabuhan Indonesia I (Persero) Cabang Belawan. *Jurnal Riset Akuntansi Dan Bisnis*, 18(2), 162–177. <https://doi.org/10.30596/jrab.v18i2.3310>
- [9] Kalangi, M. H. E., & Sari, N. (2019). Beban Sewa Alat Dan Foreman Terhadap Profitmargin Pt Samudra Raya Indo Lines. *Profit Margin*, 1(1), 1–12.
- [10] Maulita, M., Adham, M., & Azizah, A. (2019). Analisis Pengaruh Beban Usaha Dan Pendapatan Usaha Terhadap Laba Perusahaan Pada PT. Arpeni Pratama Ocean Line Tbk. *Sebatik*, 23(2), 330–336. <https://doi.org/10.46984/sebatik.v23i2.778>
- [11] Moise, D.-F. (2023). Impact of the Influence Factors for the Operating Profit of Companies from Romanian Agri-Business Sector. *Proceedings of the International Conference on Business Excellence*, 17(1), 537–548. <https://doi.org/10.2478/picbe-2023-0051>
- [12] Najoan, D., Pahala, Y., & Yunandyan, K. (2016). Hubungan biaya material kapal terhadap laba operasi. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik*, 2(2), 276–286.
- [13] Ningtyas, D. P. S., Saputri, E. D., & Supriadi, I. (2021). Pengaruh Pendapatan Dan Beban Usaha Terhadap Laba Pada Depo Air Minum Di Surabaya. *Journal of Accounting and Financial Issue (JAFIS)*, 2(2), 37–46. <https://doi.org/10.24929/jafis.v2i2.1664>
- [14] Purwosutjipto. (2016). *Pengertian Hukum Dagang Indonesia III: Hukum Pengangkutan*. Djambatan: Jakarta.
- [15] Ross, S. A., Westerfield, R. W., & Jaffe, J. (2021). *Corporate Finance*. New York: McGraw-Hill Education.
- [16] Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung : Penerbit Alfabeta.
- [17] Suliyanto. (2020). *Metode Penelitian Bisnis. Untuk Skripsi, Tesis dan Disertasi*. Andi.
- [18] Suroto. (2023). *Akuntansi Perpajakan Dasar-Dasar dan Penerapannya*. Klaten: Penerbit Lakeisha.
- [19] Tanti, M. A., & Hidayat, S. (2018). Analisis Sistem On Hire dan Off Hire dalam Carter Kapal Tunda PT. Pelindo Marine Service Terhadap Kegiatan Operasional Divisi Pelayanan Kapal Dinas Pemanduan dan Telekomunikasi Cabang Tanjung Perak Surabaya.



-
- Jurnal Aplikasi Pelayaran Dan
Kepelabuhanan*, 8(2), 141–155.
<https://doi.org/10.30649/japk.v8i2.50>
- [20] Warren, C. . (2019). *Pengantar
Akuntansi 1 Adaptasi Indonesia Edisi 4*.
Jakarta: Salemba Empat.