

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**SKRIPSI
PENGARUH KETERSEDIAAN ANGGARAN TERHADAP
PENCAPAIAN TARGET DOCKING KAPAL
PT. HUMPUSS TRANSPORTASI KIMIA**

Oleh :

MUHAMAD AKMAL FIRDAUS

NRP: 4 60 17 9395

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2021

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI

**PENGARUH KETERSEDIAAN ANGGARAN TERHADAP
PENCAPAIAN TARGET DOCKING KAPAL
PT HUMPUSS TRANSPORTASI KIMIA**

Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan

Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV

Oleh :

MUHAMAD AKMAL FIRDAUS

NRP: 4 60 17 9395

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2021

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : MUHAMAD AKMAL FIRDAUS
NRP : 4 60 17 9395
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT
DAN KEPELABUHANAN
Judul : PENGARUH KETERSEDIAAN ANGGARAN
TERHADAP PENCAPAIAN TARGET
DOCKING KAPAL PT HUMPUSS
TRANSPORTASI KIMIA

Pembimbing I

M. Nurdin, S.E., M.M

Pembina (IV/a)

NIP: 19590814 198302 1 001

Jakarta, 03 Agustus 2021

Pembimbing II

Susan Haryati, S.E., AK., M.M

**Mengetahui,
Ketua Program Studi KALK**

Vidva Selasdini, M.MTr

Penata Tk. I (III/d)

NIP: 19831227 200812 2 002

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**

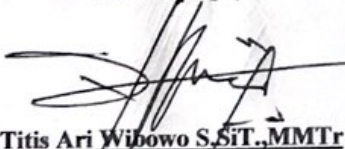


TANDA PENGESAHAN SKRIPSI

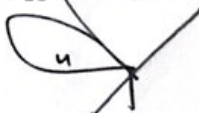
Nama : MUHAMAD AKMAL FIRDAUS
NRP : 4 60 17 9395
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT
DAN KEPELABUHANAN
Judul : PENGARUH KETERSEDIAAN ANGGARAN
TERHADAP PENCAPAIAN TARGET
DOCKING KAPAL PT HUMPUSS
TRANSPORTASI KIMIA

Jakarta, 09 September 2021

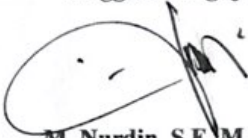
Ketua Penguji


Titis Ari Wibowo S. SiT., MMTr
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19820306 200502 1 001

Anggota Penguji


Drs. Wartono, MM
Pembina (IV/a)
NIP. 19550529 197703 1 002

Anggota Penguji


M. Nurdin, S.E., M.M
Pembina (IV/a)
NIP. 19590814 198302 1 001

Mengetahui,
Ketua Program Studi KALK


Vidya Selasdini, L.MTr
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

4. Ibu Susan Haryati, S.E.,AK.,M.M. selaku dosen pembimbing penulisan, yang rela meluangkan waktu dan banyak memberikan pengarahan dan bimbingan demi anak didik beliau sehingga penyusunan skripsi berjalan lancar.
5. Segenap dosen dan karyawan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran yang telah membagikan ilmunya dan memberikan pelayanan terbaik bagi penulis.
6. Untuk seluruh keluarga tercinta, Ayahanda H. Usup dan Ibunda Hj. Siti Kaesih, sebagai orang tua tercinta yang telah membesarkan penulis dengan seluruh cinta, kasih sayang, dan selalu menjadi penyemangat serta inspirasi penulis, terima kasih atas dukungan baik doa, dorongan, materi dan motivasi dalam menjalankan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
7. Kakak – kakaku (Stya Hadi Saputra S.KM. dan Muhamad Dwi Ramdani S.T.) Kakak – kakak iparku, (Ika Naswita Sari A.Md.K.G. dan Sayu Novi Larasati S.T) serta keponakanku (Hasna Adiba Dzakiya Saputra dan Putri Delisha Rachmania Insani) yang telah memberikan dukungan motivasi, perhatian dan penyemangat bagi penulis.
8. Untuk teman-teman se-frekuensiku Javier Muhammad, Diki Rachmatan, dan Dinan Anugerah terima kasih telah mewarnai hari-hari dengan kegilaannya yang telah sangat membantu penulis dalam mengerjakan skripsi.
9. Millenia Aurelia, S.E yang telah sangat membantu dan selalu memberikan support bagi penulis dalam mengerjakan skripsi.
10. Rizky Apriyansah, Dika Handika Munajat, Febri Indra, Tati Kusmiati yang telah menemani saya selama saya melaksanakan praktek darat.
11. Teman – teman Angkatan enam puluh (LX) gelombang pertama dan teman – teman KALK VIII Charlie yang selalu memberikan semangat, canda tawa dan selalu ada dalam suka maupun duka, terimakasih untuk semua cerita indahny.
12. Seluruh Direksi, Karyawan dan Senior PT Humpuss Transportasi Kimia, terimakasih atas semua bimbingan dan pelajaran yang telah diberikan kepada penulis ketika PRADA, khususnya Bapak Sri Yanto, Bapak Ade Ruswandi, Bapak Tumpal Antonius, Bapak Candra Taufani, Bapak Yadi Sahidi, Bapak Basra, Bapak Zulfakar, Alm Bapak Thomas Ali Wardhana, Bapak Agung Heradayu, Nior Johan Nugraha, Nior Rizky Abdi Fauzan, Nior Benny Wiedhata, dan Nior Wahyu.
13. Dan kepada semua pihak yang tidak dapat Penulis sebutkan satu per satu yang telah membantu penulis untuk dapat menyelesaikan Praktek Kerja Nyata baik secara langsung maupun tidak langsung.

Semoga Tuhan melimpahkan rahmat Nya kepada beliau-beliau atas segala bantuan dan jasa baiknya yang telah diberikan. Akhirnya penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini masih terdapat kekurangan-kekurangan, maka dari itu penulis mengharapkan tanggapan dan saran dari semua pihak guna menambah wawasan ilmu yang berguna nantinya bagi penulis dan juga para pembaca di masa yang akan datang.

Jakarta, 03 Agustus 2021

Penulis,

Muhamad Akmal Firdaus
NRP : 4 60 17 9395

DAFTAR ISI

	Halaman
SAMPUL DALAM	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	iii
TANDA PENGESAHAN SKRPSI.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
 BAB I : PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi Masalah	3
C. Batasan Masalah.....	3
D. Rumusan Masalah	3
E. Tujuan dan Manfaat penelitian	4
 BAB II : LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka.....	7
B. Kerangka Pemikiran	27
C. Hipotesis	29
 BAB III : METODOLOGI PENELITIAN	
A. Waktu dan Tempat Penelitian.....	30
B. Metode Pendekatan dan Teknik Pengumpulan Data.....	31
C. Subjek Penelitian.....	32
D. Teknik Analisis Data	33
 BAB IV : ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data.....	38
B. Analisis Data	49
C. Pemecahan Masalah	56
 BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	58

B. Saran.....	59
DAFTAR PUSTAKA.....	60
LAMPIRAN.....	61

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 4.1 Data Perencanaan Anggaran dan Target Docking	37
Tabel 4.2 Data Terlaksananya Docking PT. Humpuss Trasnportasi Kimia	38
Tabel 4.3 Data Pegiriman Suku Cadang	40
Tabel 4.4 Rekapitulasi Keterlambatan Pengiriman Suku Cadang.....	41
Tabel 4.5 Daftar Kapal PT. Humpuss Transportasi Kimia.....	43
Tabel 4.6 Analisis Ketetersediaan Anggaran Terhadap Target Docking .	48
Tabel 4.7 Tabel Statistik SPSS Korelasi	50
Tabel 4.8 Tabel Statistik SPSS Regresi Linier Sederhana.....	53

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Graving Dock.....	8
Gambar 2.2 Floating Dock.....	10
Gambar 2.3 Heling Melintang	11
Gambar 2.4 Heling memanjang	12
Gambar 2.5 Syncrolift	13
Gambar 4.1 Grafik Terlaksana Docking Pada Tahun 2014 – 2021	44

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Hasil Perhitungan SPSS Korelasi

Lampiran 2 Hasil Perhitungan Statistik SPSS Regresi Linier Sederhana

Lampiran 3 Npwp

Lampiran 4 Siupal

Lampiran 5 Data Schdule Target Docking Tahun 2014-2017

Lampiran 6 Data Schdule Target Docking Tahun 2018-2021

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Pelayaran merupakan bagian dari sarana transportasi laut yang sangat strategis bagi dunia maritim dan merupakan sarana vital yang menunjang tujuan persatuan dan kesatuan nasional serta mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai poros maritim dunia serta untuk menunjang sektor perekonomian Indonesia.

Pelayaran atau angkutan laut merupakan bagian dari transportasi yang tidak dapat dipisahkan dengan bagian dari sarana transportasi lainnya serta mempunyai kemampuan untuk menghadapi perubahan dimasa depan, dan mempunyai karakteristik yang mampu melakukan pengangkutan secara masal. Dapat menghubungkan wilayah satu dengan lainnya melalui perairan, sehingga mempunyai potensi yang sangat kuat untuk dikembangkan dan peranannya baik nasional maupun internasional sehingga mampu mendorong dan menunjang perekonomian nasional demi kesejahteraan masyarakat banyak. Untuk perusahaan pelayaran, kapal merupakan ujung tombak dalam mendapatkan penghasilan karena salah satu tujuan perusahaan pelayaran adalah memperoleh keuntungan yang sebesar-besarnya sebagai hasil dari jasa angkutan laut untuk kemajuan perusahaan. Pendapatan maupun biaya operasi sangat dipengaruhi oleh perawatan kapal yang dilaksanakan dengan baik.

Dalam dunia perkapalan banyak istilah Bahasa yang digunakan, salah satu nya adalah kata dok atau docking. Apa sebenarnya arti dok atau docking itu sendiri ? Dok atau docking mempunyai pengertian yaitu sebuah kondisi dimana sebuah kapal berada di atas dok atau dermaga untuk dilakukannya perawatan ataupun perbaikan. Proses docking atau pengedokan dibantu dengan fasilitas pendukung yang biasa disebut dengan galangan atau shipyard.

Di PT Humpuss Trasnportasi Kimia sendiri memiliki peran yang sangat penting dalam docking kapal. Proses docking kapal harus di mempunyai rencana yang

tepat. Sebelumnya pihak pemilik kapal harus memberikan informasi tentang kapal atau ship particular, struktur kapal, daftar yang akan di lakukan perbaikan, jadwal penyelesaian pekerjaan, daftar awak kapal, dan sebagainya. Dalam proses docking perusahaan perlu mempersiapkan beberapa dokumen yang harus dipersiapkan yaitu dokumen Midship section, dokume general arrangement, docking plan, gambar construction kapal, capacity plan, dan dokumen berat kosong kapal.

Persiapan lainnya perusahaan juga harus mempersiapkan penyediaan suku cadang agar tidak terjadi keterlambatan pengiriman suku cadang yang mengakibatkan pelaksanaan docking menjadi tertunda.

Untuk kapal yang akan naik dok ke galangan, membutuhkan perencanaan dalam waktu yang cukup lama dikarenakan perhitungan biaya yang di butuhkan harus bisa menyesuaikan dengan perencanaan anggaran yang telah di siapkan oleh perusahaan, serta pemilihan galangan kapal juga harus tepat dalam melakukan pemilihan lokasi dan fasilitasnya dikarenakan jangan sampai ketika anggran yang disiapkan oleh perusahaan sangat kurang dan menyebabkan dampak akan pemilihan galangan, membuat daftar pekerjaan yang akan di lakukan perbaikan dikarenakan jangan sampai terjadi masalah kurangnya SDM dalam pelaksanaan docking dan akan mengakibatkan bertambahnya waktu pelaksanaan docking, setelah itu menjadwalkan waktu docking, dikarenakan PT Humpuss Transportasi Kimia memiliki sekitar 12 kapal maka dari itu perusahaan wajib mengatur waktu pelaksanaan docking agar tidak terjadi pelaksanaan docking di waktu yang bersamaan, inti dari persiapan tersebut tujuannya adalah agar proses perbaikan kapal nantinya tidak terkendala.

Jadi dalam proses Docking kapal PT Humpuss Trasnportasi Kimia telah mempersiapkan schedule target docking tiap kapal, Fungsinya adalah untuk menunjang kelancaran operasional kapal di karenakan kondisi kapal yang baik akan sangat dibutuhkan agar saat kapal beroperasi kapal akan lancar dan tidak menimbulkan masalah yang besar.

Untuk penetapan proses docking kapal PT Humpuss Trasnportasi Kimia telah menetapkan kepada divisi Fleet untuk dibagi ke beberapa Superitendent Kapal / Penanggung jawab kapal di darat, Tetapi walaupun telah di bentuknya target docking tiap kapal, pelaksanaan docking masih mengalami ketertundaan pelaksanaan docking atau tidak tercapainya target yang telah di tetapkan .

Artinya jika pelaksanaan docking mengalami ketertundaan maka menyebabkan operasional kapal terganggu sehingga pemasukan perusahaan tidak maksimal. Berdasarkan uraian dan data diatas penulis tertarik untuk mengkaji lebih dalam dan ingin mengemukakannya dalam bentuk skripsi tentang **“Pengaruh Ketersediaan Anggaran Terhadap Pencapaian Target Docking Kapal PT Humpuss Tranportasi Kimia”**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka penulis dapat mengidentifikasi beberapa masalah sebagai berikut :

1. Belum maksimalnya anggaran perusahaan untuk pelaksanaan target docking
2. Keterlambatan pengiriman barang dan suku cadang untuk kegiatan docing kapal
3. Kurangnya Sumber Daya Manusia dalam pelaksanaan docking
4. Kurang memadainya fasilitas dalam pelaksanaan docking
5. Waktu pelaksaam docking yang kurang tepat

C. BATASAN MASALAH

Berdasarkan identifikasi masalah diatas, dapat diketahui begitu luasnya pembahasan pemilihan yang dijabarkan. Maka, penulis membatasi masalahnya pada belum makasimalnya anggaran tuntuk pelaksanaan target docking dan keterlambatan pengiriman barang dan suku cadang untuk kegiatan docking kapal.

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan uraian yang telah dikemukakan, ditemukan berbagai hambatan yang berpengaruh terhadap pencapaian target perbaikan dan pemeliharaan kapal yang telah ditetapkan. Dari berbagai masalah tersebut dapat dirumuskan beberapa masalah pokok. Adapun masalah pokok yang dirumuskan adalah sebagai berikut :

1. Seberapa besar pengaruh maksimalnya anggaran perusahaan untuk pelaksanaan target docking kapal PT. Humpuss Trasnportasi Kimia?

2. Sejauh mana pengaruh keterlambatan pengiriman suku cadang untuk kegiatan docking kapal?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah :

- a. Untuk mengetahui dan menganalisis serta mengukur mengapa belum maksimalnya anggaran perusahaan untuk pelaksanaan target docking kapal PT. Humpuss Trasnportasi Kimia
- b. Untuk mengetahui, menganalisis adanya keterlambatan pengiriman suku cadang untuk kegiatan docking kapal

2. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini adalah :

a. Aspek Teoritis :

Manfaat yang secara ilmiah yang diperoleh dari penelitian ini adalah sebagai umpan balik bagi perusahaan untuk dapat memaksimalkan ketersediaan anggaran docking sehingga tercapainya waktu target docking kapal PT. Humpuss Trasnportasi Kimia.

b. Aspek Praktis :

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi suatu masukan dan referensi pada penelitian–penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan masalah pencapaian target docking dan juga Sebagai referensi tambahan untuk perpustakaan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran serta sebagai tugas akhir dan karya ilmiah dalam bentuk skripsi yang wajib dikerjakan oleh penulis, dalam rangka memenuhi Kurikulum Diklat Diploma IV (D-IV) Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Adapun maksud dari sistematika penulisan skripsi ini adalah untuk mempermudah penyusunan secara menyeluruh serta agar lebih mudah memahami isi dari skripsi. Maka dari itu penyusunan skripsi ini terbagi menjadi 5 (lima) bab yang merupakan satu kesatuan yang saling berhubungan

antara bab yang satu dengan bab berikutnya. Berikut ini merupakan sistematika penulisan yang penulis gunakan dalam penyusunan skripsi ini :

BAB I PENDAHULUAN

Bab pertama merupakan bab pendahuluan, penulis menguraikan mengenai latar belakang masalah yang merupakan alasan pemilihan judul, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, dan diakhiri dengan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini dikemukakan tentang tinjauan pustaka dan kerangka pemikiran yang membuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan yang termasuk didalamnya mengenai pengertian dan hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan serta kerangka pemikiran yang menjelaskan secara teoritis mengenai keterkaitan variabel yang diteliti serta hipotesis dalam mengemukakan jawaban sementara atau kesimpulan sementara yang diperoleh oleh penulis mengenai pokok permasalahan yang diteliti.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bab ini akan diuraikan mengenai metode-metode yang digunakan oleh penulis dalam hal penulisan skripsi ini. Bab ini terdiri dari waktu dan tempat penelitian, metode pendekatan serta teknik pengumpulan data yang mengungkapkan cara apa saja yang dilakukan untuk mengumpulkan data, subjek penelitian yang merupakan informasi tentang subjek yang menjadi fokus penelitian, serta teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini membahas pokok masalah penelitian. Penulis akan membahas tentang deskripsi data, analisis data dari masalah yang ada, alternative pemecahan masalah dan evaluasi terhadap

alternatif pemecahan masalah serta pemecahan masalah yang dipilih.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini merupakan bab penutup dimana akan disampaikan kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan masalah penelitian, serta juga berisi saran yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sehubungan dengan masalah penelitian yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini penulis membuat beberapa pengertian yang diambil dari beberapa buku-buku referensi, pendapat-pendapat para ahli untuk memudahkan dan memahami penulisan dalam skripsi diantaranya adalah:

1. Pengertian Docking atau Dok Kapal

Proses Penedokan Kapal

Penedokan kapal (*Ship Docking*) adalah suatu proses memindahkan kapal dari air/laut ke atas dock dengan bantuan fasilitas galangan kapal (*Docking Yard*) dengan tujuan untuk memperbaiki kerusakan-kerusakan kapal agar kembali pada keadaan operasional standart kapal sesuai dengan peraturan IMO dan menyesuaikan dengan kemampuan operator kapal (owner).

Untuk melakukan penedokan kapal ini, harus dilakukan persiapan yang matang dan berhati-hati mengingat spesifikasi bentuk kapal yang khusus dan berbeda-beda setiap kapal. Biro Klasifikasi Indonesia dan Syahbandar menentukan periode-periode penedokan kapal (perbaikan kapal diatas dok), yang kesemuanya tergantung dari umur kapal, jenis bahan yang dipakai sebagai badan kapal, keadaan/kebutuhan kapal.

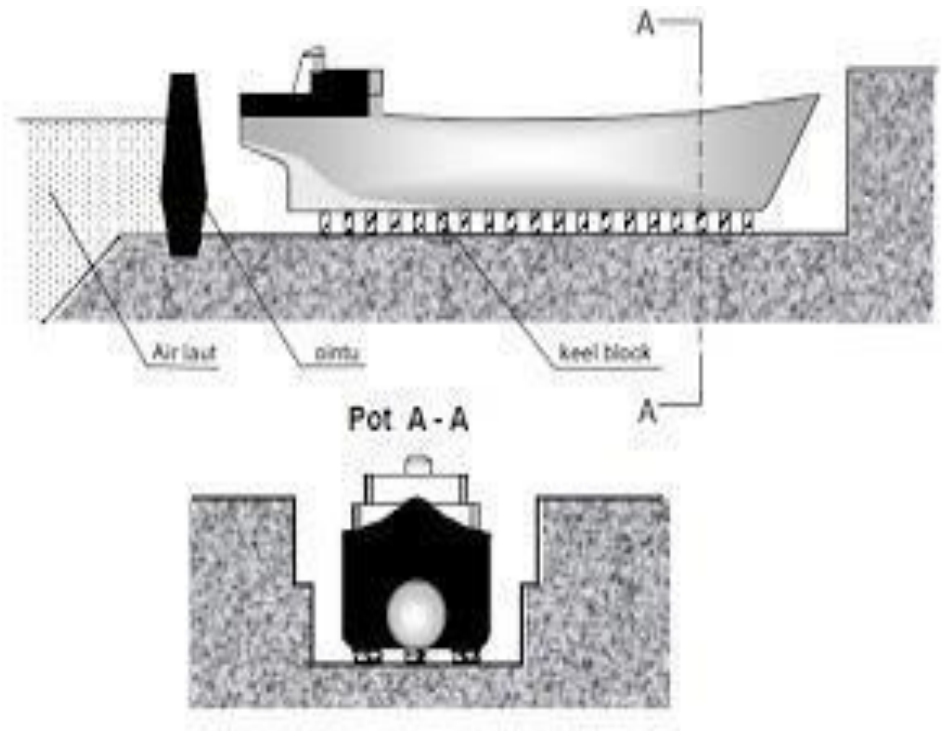
Docking Menurut Pakar

- a. *Docking* kapal adalah suatu proses memindahkan kapal dari air/laut ke atas *dock* dengan bantuan fasilitas penedokan yang dipergunakan untuk perbaikan kapal maupun pembangunan kapal baru. Biasanya *dock* kapal hanya berfungsi untuk perawatan kapal, sedangkan galangan biasanya untuk pembangunan kapal baru. Tetapi dalam

pelaksanaannya *dock* dan galangan dapat untuk perbaikan kapal dan juga dapat untuk pembangunan kapal baru (Wulan, 2015).

Jenis-jenis pengedokan

1. Dok Kolam (*Graving Dock/Dry Dock*)



Sumber : <https://www.pengedokankapal.com>

Gambar 2.1 *Graving Dock*

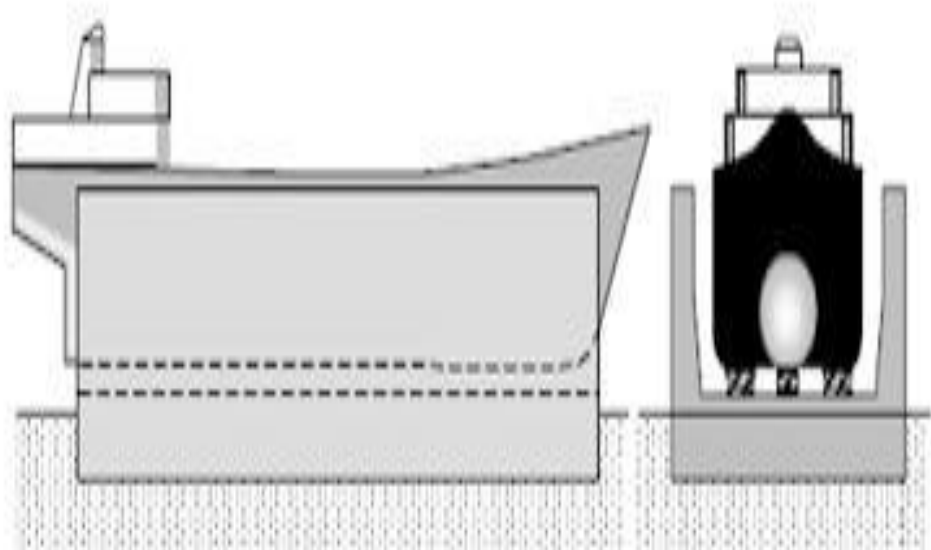
Graving Dock yaitu suatu fasilitas pengedokan kapal yang berbentuk meyerupai Kolam yang terletak di tepi pantai. Pada *graving dock* mempunyai beberapa elemen atau bagian yang penting diantaranya adalah: pintu penutup (yang berhubungan dengan perairan pantai), pompa-pompa pengering, mesin gulung (*cupstand*), tangga-tangga (untuk naik turun ke dasar dan atas kolam), crane (untuk transportasi) dll.

Dimana umumnya dinding-dinding sisi dan belakang terdiri dari bangunan beton bertulang, Dasar dari kolam ini terdiri dari beton bertulang yang telah dipancang paku-paku bumi (*concrete pile*) sedangkan pintu penutupnya terbuat dari pelat baja yang

konstruksinya dibuat sedemikian rupa, sehingga pintu tersebut dapat mengapung, dimana pintu penutup ini dilengkapi tangki-tangki ballast yang digunakan untuk menenggelamkan dan mengapungkan pada waktu pengoperasiannya serta dilengkapi dengan katup-katup (*valves*) dan pompa-pompa. Pada bagian bibir pintu yang bersinggungan dengan bibir kolam (*graving dock*) diberi packing dari karet untuk memperoleh kedap pada waktu air dalam kolam kosong.

Sebelum kapal dimasukan kedalam *graving dock*, maka *graving dock* diisi dengan air dengan cara membuka katup, setelah permukaan air didalam *graving dock* sama dengan permukaan air perairan, maka pintu (*gate*) dibuka atau digeser dan kapal dimasukkan kedalam *graving dock*. Kapal diatur setelah dalam kedudukan yang direncanakan, pintu ditutup lagi dan air didalam *graving dock* dipompa keluar yang sebelumnya katup pemasukannya ditutup, waktu pemompaan (*jumping time*) tergantung dari jumlah dan kapasitas pompa serta jumlah air yang masuk kedalam *graving dock*. Setelah *graving dock* dipompa kering, kedap air dari pintu *dock* tidak sepenuhnya kedap.

2. Dok Apung (*Floating Dock*)



Sumber : <https://www.pengedokankapal.com>

Gambar 2.2 *Floating Dock*

Floating Dock adalah suatu bangunan konstruksi dilaut yang digunakan untuk Pengedockan kapal dengan cara menggelamkan dan mengapungkan dalam arah *vertikal*. Konstruksi *floating dock* ini umumnya terbuat dari baja dan plat, dimana sumber Listrik penyuplinya dapat digolongkan menjadi dua yaitu: suplai listrik dari darat atau dari floatingnya sendiri. Salah satu hal yang paling tampak dari *floating dock* ini adalah kemampuannya Untuk memperbaiki pontonya sendiri (*self Docking*). *Floating dock* dilengkapi dengan Bagian-bagian utama dari Dok Apung adalah sebagai berikut:

- 1) Pompa pengeluaran
- 2) Katup-katup pemasukan
- 3) Jangkar dan rantai jangkar
- 4) Crane pengangkat

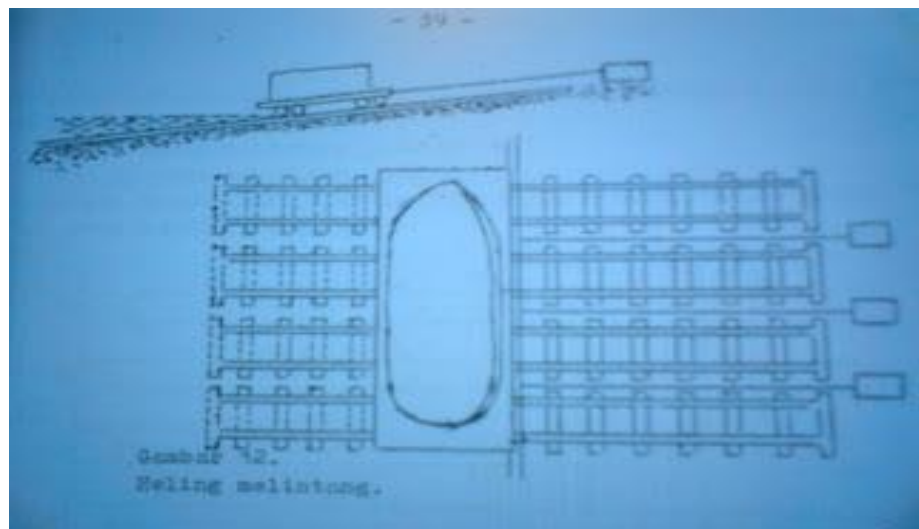
Pompa-pompa dan katup-katup serta pipa-pipa induk, dimana untuk pemompaan ini dapat dikendalikan dari suatu tempat yang disebut control house. Disamping itu karena dok apung merupakan suatu

bangunan yang terapung maka haruslah perlu ada peralatan untuk bertambat agar jangan sampai bergeser kedudukannya disebabkan oleh arus, ombak, atau angin. Peralatan untuk bertambat ini jelas dengan jangkar atau rantainya dimana kadang-kadang digunakan juga bangunan beton atau pipa pancang yang ditempatkan pada dasar perairan sebagai bantuan.

3. Dok Tarik (*Slipway Dock*)

Heling adalah peralatan ditepi perairan yang digunakan untuk menaikkan kapal untuk diperbaiki, dengan pertolongan rel tanpa merubah kedudukan kapal. Kecondongan bagian heling dibawah air merupakan tempat kedudukan untuk kapal. Tergantung dari kedudukan kapal dengan arah rel heling terbagi atas :

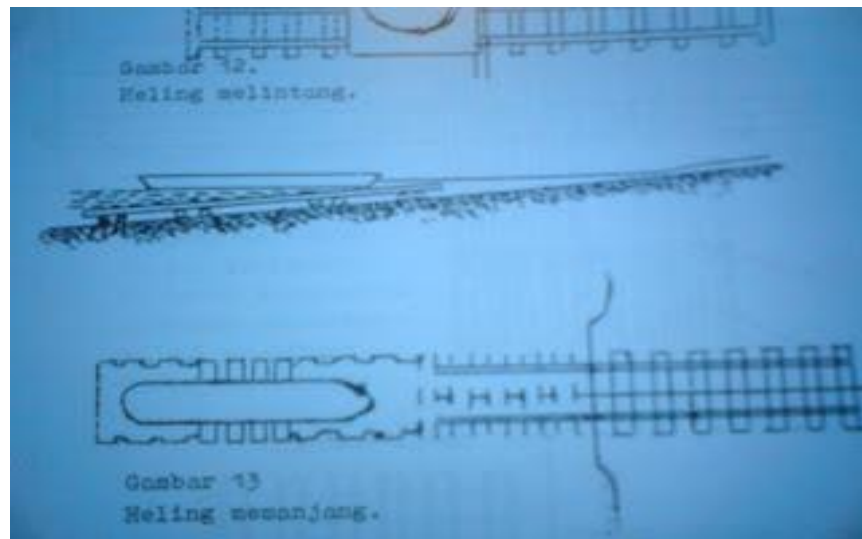
1) Heling Melintang



Sumber : <https://www.pengedokankapal.com>

Gambar 2.3 Heling Melintang

2) Heling Memanjang

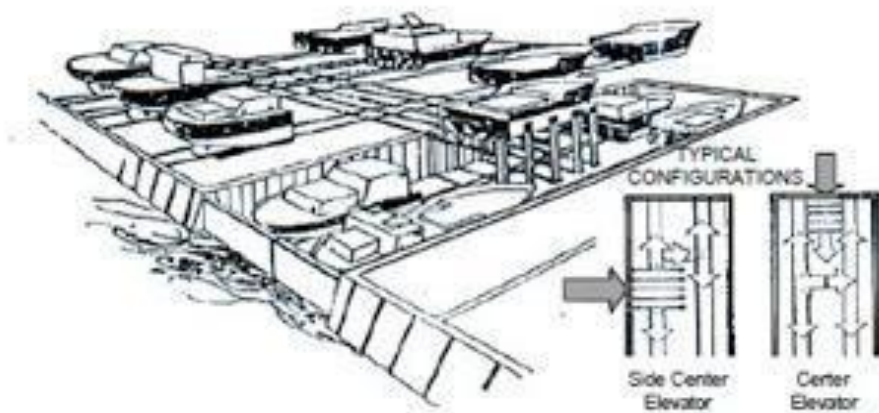


Sumber: <https://www.pengedokankapal.com>

Gambar 2.4 Heling Memanjang

Pada heling melintang bidang memanjang kapal tegak lurus terhadap rel, sedangkan heling memanjang bidang memanjang kapal sejajar dengan rel. Untuk menaikkan kapal pada heling dengan pertolongan kereta-kereta (*cradle*) sedangkan untuk menurunkan kembali tetap menggunakan kereta-kereta ini. Untuk menaikkan kapal terpaksa harus menurunkan kapal yang sudah berada diatas heling, jadi heling ini kurang begitu efisien. Oleh karena itu untuk membuat efisien kerjanya maka digunakan *slipway*.

4. Dok Angkat (*Syncrolift*)



Sumber : <https://www.pengedokankapal.com>

Gambar 2.5 Syncrolift

Syncrolift adalah cara pengedokan kapal dengan menggunakan lift. Platform dari *syncrolift* diturunkan dengan pertolongan penghantar dan lift dari beberapa Mesin Derek listrik kanan dan kiri. Setelah platform mencapai kedudukan yang tertentu, yang sudah barang tentu telah dipersiapkan balok lunas dan balok samping yang diperlukan maka kapal dimasukan. Kemudian platform diangkut sampai pada permukaan. Penghantar tetap dari platform itu dapat berupa pipa baja atau beton. Jumlah Mesin Derek listrik ini minimum adalah empat, lebih banyak lebih baik.

Untuk mempertinggi efisiensi dari *syncrolift* ini biasanya digunakan lagi rel penggeser (*transfer system*) baik arah memanjang atau melintang sehingga dapat memperbaiki beberapa kapal atau membuat kapal baru.

Jenis-jenis Pekerjaan Reparasi Kapal Diatas *Dock* atau Galangan

1. Penerimaan kapal didermaga.
2. Persiapan pengedokan/dudukan kapal.
3. Pengedokan kapal (*Docking*).
4. Pembersihan badan kapal.
5. Pemeriksaan kerusakan lambung/konstruksi lainnya.
6. Pelaksanaan pekerjaan (konstruksi badan, mesin, listrik dan lainnya).
7. Pemeriksaan hasil pekerjaan.
8. Pengecatan lambung kapal.
9. Penurunan kapal dari dalam *dock* (*UnDocking*).
10. Penyelesaian pekerjaan diatas air/sandar di *jetty*.
11. Percobaan/Trial.
12. Penyerahan kapal kepada pemilik kapal.

2. Pengertian Kapal

Kapal

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, definisi kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut (sungai dan sebagainya)

Kelayakan Kapal

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Kelayakan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Menurut Capt. R. P. Suyono M. Mar (2007 : 127) dalam bukunya yang berjudul "Shipping". Untuk mengetahui kelayakan suatu kapal, di negara-negara maritim pada umumnya mempunyai biro klasifikasi, yang mengawasi kekuatan dan kelayakan kapal dagang yang hendak diasuransikan. Biro klasifikasi adalah badan yang mengawasi kapal-kapal dagang agar kapal-kapal tersebut dalam konstruksi dan operasinya dapat memenuhi syarat dan standar kelayakan laut dan keamanan kapal. Biro klasifikasi juga memberikan informasi yang dibutuhkan tentang kapal dagang terhadap pemilik kapal, kalangan perdagangan, asuransi, dan sebagainya.

Agar tetap berada dikelasnya, kapal harus disurvei secara berkala atau sesuai jenjang waktu yang ditetapkan (biasanya setiap tahun atau biasa disebut *annual survey*). Survey tersebut dilakukan pada saat kapal sedang dibangun (*building survey*) dan saat kapal sedang beroperasi (*intermediate*

survey). Hal ini dapat dilakukan ketika kapal sedang mengapung di air atau pada waktu naik dok/ galangan (*Docking survey*). Peraturan mengharuskan bahwa kapal harus naik dok setiap 30 bulan dalam waktu 3 tahun dan 2 kali survei semacam ini harus dilakukan setiap 5 tahun. Survei berkala (*annual & intermediate*) harus disesuaikan sedemikian rupa hingga survei berkala dan survei di atas dok dapat dilakukan pada waktu yang sama. Seperti baling-baling disurvei pada saat survei tiap 5 tahun dan harus dicabut untuk disurvei tiap 10 tahun (*special survey*).

Beberapa nama biro klasifikasi yang terkenal adalah :

- 1) 1 Lloyd's Register of Shipping (LR) di London, Inggris
- 2) Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) di Jakarta, Indonesia
- 3) American Bureau of Shipping (AB) di New York, Amerika Serikat
- 4) Bureau Veritas (BV) di Paris, Prancis
- 5) Germanischer Lloyd (GL) di Hambur/ Berlin, Jerman.

Bila kapal hendak berlayar maka kapal tersebut harus berada dalam keadaan layak laut (*seaworthiness*). Layak laut berarti :

- 1) Kapal layak untuk menghadapi berbagai risiko dan kejadian secara wajar dalam pelayaran,
- 2) Kapal layak untuk menerima muatan dan mengangkutnya serta melindungi keselamatan muatan dan ABK-nya.

Kapal tidak mencemari lingkungan.

Kelayakan kapal mensyaratkan :

- a) Bangunan kapal dan kondisi mesin dalam keadaan baik,
- b) Nahkoda dan ABK yang berpengalaman dan bersertifikat,
- c) Perlengkapan, *store* dan *bunker*, serta alat-alat keamanan memadai dan memenuhi syarat,
- d) Kapal tidak mencemari lingkungan.

International Maritime Organization (IMO) telah mengeluarkan peraturan, termasuk di dalamnya beberapa amandemen dari setiap konvensi, berupa :

- a) *Safety of Life at Sea (SOLAS) Convention 1974/1978* yang membahas aspek keselamatan kapal, termasuk konstruksi, navigasi dan komunikasi.

- b) *Marine Pollution Prevention (MARPOL) Convention 1973/1978*, yang membahas aspek perlindungan lingkungan perairan, khusus untuk pencegahan pencemaran yang asalnya dari kapal, alat apung, dan usaha penanggulangannya.
- c) *Standard of Training Certification and Watchkeeping of Seafarers (STCW) Convention 1978*, yang berisi persyaratan minimum pendidikan atau pelatihan yang harus dipenuhi oleh anak buah kapal (ABK) untuk bekerja sebagai pelaut.

IMO menemukan bahwa, sesuai statistic, sebanyak 80% dari semua kecelakaan kapal di laut disebabkan oleh kesalahan manusia dan sistem manajemen kantor pemilik kapal yang buruk. Oleh karena itu, perusahaan pelayaran harus bertanggungjawab atas keselamatan kapal (selain nahkoda, perwira, serta ABK dari kapal itu).

Untuk menjaga keselamatan kapal dan lingkungan, diberlakukan pelaksanaan dan pelaporan sistem manajemen keselamatan (*Safety Management System*) dari ISM Code dan penunjukan dari *Designated Person Ashore (DPA)* untuk pengawasan kantor dan kapal. Tujuan dari ISM Code adalah memberikan standar internasional mengenai manajemen dan operasi kapal yang aman dan mencegah terjadinya pencemaran. Sedangkan DPA bertugas untuk memeriksa segala peraturan dan persyaratan yang ada, baik di kantor pelayaran maupun di kapal secara periodik. Dengan cara ini, sukar bagi pemilik kapal untuk mengatakan bahwa dia tidak mengetahui bahwa kapalnya tidak layak laut.

Bagi kapal yang memenuhi syarat akan diberikan *Safety Management Certificate (SMC)* dan bagi kantor pelayaran yang memenuhi syarat diberikan *Document of Compliance (DOC)* oleh suatu badan pemerintah. Di Indonesia, DOC dan SMC diberikan oleh Biro Klasifikasi Indonesia.

Setiap pelabuhan memiliki para petugas yang memeriksa kelayakan kapal yang singgah di pelabuhannya, baik kapal asing maupun domestic. Pemeriksaan semacam itu dinamakan *port state control* dan

bersifat internasional (sebelumnya, pemeriksaan dilakukan oleh negara dari bendera kapal itu sendiri, yang disebut dengan *flag state control*). Dengan pemeriksaan yang bersifat internasional, pengawasan terhadap keselamatan dan kelayakan kapal akan dapat lebih diperketat.

Perusahaan asuransi tidak akan mau menutup asuransi keselamatan kapal dan muatannya bila kapal itu tidak mempunyai SMC. Dalam SOLAS 74/78, Chapter I Part B tentang *Surveys and Certificates*, diatur juga sistem pelaksanaan survey dan sertifikasi yang dibutuhkan, yaitu semua kapal harus melalui pemeriksaan, yang mencakup inspeksi terhadap struktur dari konstruksi, mesin dan semua peralatan agar mendapatkan sertifikat yang diharuskan, yakni :

- 1) International Load Line Certificate (5 tahun)
- 2) Cargo Ship Safety Construction Certificate (5 tahun)
- 3) Cargo Ship Safety Equipment Certificate (2 tahun)
- 4) Cargo Ship Safety Radio Certificate (1 tahun)
- 5) Passenger Safety Certificate (1 tahun)
- 6) International Oil Pollution Certificate (5 tahun)
- 7) International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (5 tahun)
- 8) International Certificate Fitness for the Carriage of Liquified Gases in Bulk (5 tahun)
- 9) International Certificate Fitness for the Carriage of Dangerous Liquid Chemicals in Bulk (5 tahun)
- 10) Certificates in Compliance with the ISM Code yang mencakup :
 - a) Document of Compliance DOC (5 tahun)
 - b) Safety Management Certificate DOC (5 tahun)
 - c) Interim DOC (kurang dari 12 bulan)
 - d) Interim SMC (kurang dari 6 bulan)

Dalam melengkapi ketentuan sesuai IMO, setiap kapal Indonesia harus mempunyai IMO number, yang diperoleh melalui Lloyds Register setelah melampaui syarat-syarat yang diperlukan tentang kelayakan kapal.

Di samping itu, semua peralatan di kapal harus ada sertifikat dari pabrik pembuatannya (*makers certificate*).

Dalam resolusi No. A. 433 (XI), IMO menetapkan bahwa negara anggota memberikan kewenangan dan perlindungan kepada nahkoda dalam mencapai keselamatan kerja maritim dan perlindungan lingkungan. Sedangkan dalam resolusinya No. A. 680 (17), IMO mengharuskan organisasi manajemen untuk memenuhi kebutuhan manusia di atas kapal dalam menciptakan dan memelihara standar paling tinggi di bidang keselamatan dan perlindungan lingkungan

3. Pengertian Anggaran

Anggaran adalah rencana kuantitatif yang meliputi aspek keuangan dan non keuangan. Dari pengertian tersebut, maka fungsi utama anggaran adalah sebagai salah satu instrumen perencanaan. Sistem penganggaran merupakan prosedur dan kebijakan seperangkat (set) komponen anggaran yang saling terkait satu dengan yang lain. Komponen anggaran meliputi penyusunan anggaran, penentuan sasaran anggaran, revisi anggaran, evaluasi anggaran, dan umpan balik anggaran.

Proses penyusunan anggaran terkait kebijakan dan prosedur penentuan sasaran anggaran dengan mekanisme antara partisipatif atau instruktif. Proses revisi anggaran merupakan kebijakan dan prosedur untuk merevisi sasaran anggaran baik secara reguler atau di bawah kejadian khusus. Sedangkan evaluasi anggaran adalah kebijakan dan prosedur untuk mengevaluasi antara sasaran dan realisasi. Evaluasi yang dilakukan secara periodik menjadi proses pengendalian anggaran dan hasil evaluasi anggaran menjadi umpan balik bagi pelaksana anggaran. Hal ini menunjukkan bahwa anggaran juga berfungsi sebagai instrumen pengendalian manajemen.

Partisipasi Anggaran dan Sasaran Anggaran

Partisipasi dalam penyusunan anggaran ada-lah mengijinkan manajer lebih bawah memper-timbangkan bagaimana anggaran dibentuk. Ada-nya partisipasi, pengaruh dan kontribusi dari manajer lebih bawah dalam proses penyusunan anggaran dapat menimbulkan rasa tanggung jawab untuk memenuhi target atau sasaran yang telah ditentukan (Zimmerman 2014).

Munculnya rasa tanggung jawab pada manajer lebih rendah dapat memperkuat kreativitas (Hansen dan Mowen 2015).

Para pendukung model anggaran partisipatif mengklaim bahwa anggaran partisipatif dapat meningkatkan tanggung jawab dan mengatasi tantangan yang inheren serta merupakan penye-diaan insentif non moneter (Hansen dan Mowen 2013). Mereka berargumen bahwa individu yang terlibat dalam penyusunan anggaran milik mereka akan bekerja keras untuk mencapainya. Selain itu, bagi perusahaan, perilaku anggaran partisipatif memiliki keunggulan dengan masuk-nya pengetahuan lebih dari kondisi lokal dari suatu proses perencanaan (Zimmerman 2014).

Proses penyusunan anggaran dimungkinkan berpengaruh terhadap tingkat kesulitan sasaran anggaran yang harus dicapai. Sejumlah bukti empiris menunjukkan bahwa adanya partisipasi yang tinggi pada saat penyusunan anggaran dapat menjadikan senjangan anggaran rendah. Senjang-an anggaran menggambarkan tingkat pencapaian sasaran anggaran. Meskipun ada indikasi bahwa partisipasi tinggi mendorong para manajer me-nyusun “sasaran anggaran yang bersifat under value untuk target pendapatan dan over value untuk biaya sehingga menimbulkan senjangan (slack).

Para manajer yang mempunyai partisipasi tinggi memiliki kesempatan untuk merancang sasaran anggaran sesuai dengan target yang realistis sehingga tingkat kesulitan anggaran dapat disesuaikan. mencapai sasaran anggaran berpengaruh negatif terhadap kepuasan kerja manajer. Artinya sema-kin sulit sasaran anggaran dicapai maka akan menurunkan kepuasan kerja manajer. Menurun-nya kepuasan kerja manajer dikuatirkan akan berdampak pada perilaku disfungsional.

Sasaran Anggaran dan Revisi Anggaran

Disamping partisipasi anggaran, kebijakan tentang revisi anggaran setelah anggaran ditetapkan juga penting karena ada kemungkinan bahwa asumsi yang ditentukan dalam proses penyusunan anggaran bisa tidak realistis sehingga perban-dingan antara aktual dan anggaran menjadi tidak bermakna. Menurut Antony dan Govindarajan (2018), kebijakan revisi anggaran dapat dibagi menjadi dua yaitu: (1) prosedur yang menyediakan revisi anggaran

yang bersifat otomatis misalnya kuartalan, semesteran; (2) prosedur yang mengi-jinkan revisi anggaran di bawah kejadian khusus.

Pemberian otorisasi terhadap revisi anggaran ketika anggaran orisinil telah disetujui yang didasarkan pada basis perubahan kondisi yang signifikan kemungkinan lebih efektif untuk pengendalian. Diargumenkan bahwa apabila para manajer diberikan kesempatan mendiskusikan dan koordinasi ketika terdapat permasalahan yang terjadi dalam pelaksanaan anggaran serta diijinkan untuk merevisi anggaran ketika kondisi menjadikan asumsi tidak realistis, maka diin-dikasikan akan dapat meningkatkan kinerja.

Apabila tidak terdapat perubahan asumsi, maka memberikan kemudahan untuk revisi anggaran akan mendorong perilaku disfungsional dalam menentukan level sasaran anggaran. Alternatif untuk mengurangi dampak perilaku disfungsional akibat tingkat kesulitan anggaran adalah dengan merancang kebijakan revisi ang-garan. Ada kemungkinan kesulitan untuk men-capai anggaran timbul akibat kondisi ketidak-pastian yang muncul ketika anggaran sedang berjalan. Bahkan kondisi ketidakpastian yang tinggi selama anggaran berjalan dapat menjadi-kan peran partisipasi tinggi dalam proses penyusunan anggaran menjadi tidak bermakna jika tidak diikuti dengan kebijakan revisi anggaran yang fit dengan kondisi tersebut.

4. Operasional Kapal

Menurut Capt. R. P. Suyono M. Mar (2007 : 154) dalam bukunya yang berjudul “Shipping”. Dalam pengoperasian kapal, kita mengenal istilah uang tambang (*freight*), sistem tarif penyewaan kapal (*chartering*), pengangkutan, dan pengiriman barang atau muatan. Hal-hal tersebut dapat dijabarkan sebagai berikut:

a. Uang Tambang

Uang tabang (*freight*) adalah uang yang diminta oleh perusahaan pelayaran untuk kompensasi biaya atas jasa mengangkut barang. Uang tambang dapat dipungut berdasarkan jenis barang (*commodity based*), dimana uang tambang akan disesuaikan dengan jenis barangnya. Dengan banyaknya jenis barang, tentunya uang tambang berbeda-beda pula. Untuk memudahkan pemungutan uang tambang maka diberikan

alternatif lain, yaitu mengenakan uang tambang berdasarkan satuan (per unit). Untuk pungutan seperti itu biasanya dilakukan terhadap petikemas.

Uang tambang berdasarkan jenis barang dapat dibagi lagi menjadi :

- 1) *Revenue based* (berdasarkan pendapatan), dimana uang tambang yang dihitung sebagai x persen dari harga barang (*ad valorem*). Misalnya 2% dari *ad valorem*.
- 2) *Cost based* (berdasarkan biaya), dimana biaya yang dikeluarkan sudah diperhitungkan. Misalnya biaya harian kapal (*ship's daily cost*), biaya operasional, biaya tak langsung dan asuransi, serta biaya lain untuk mengoperasikan kapal.

Uang tambang berdasarkan *revenue* biasanya untuk muatan yang mahal, tapi dapat juga dipergunakan untuk muatan murah yang tidak akan diangkut bila hanya didasarkan biaya (*cost based*). Hasilnya adalah muatan yang mahal memberikan subsidi pada muatan yang murah.

Besarnya ton untuk menghitung uang tambang dapat didasarkan ton berat atau ton volume/ ruangan. Bila 1 *long ton* mengambil ruangan lebih kecil dari 40 cft atau 1.000 kg lebih kecil dari 1 m³ maka perhitungannya berdasarkan ton volume.

Di samping uang tambang, ada *surcharge* atau biaya tambahan yang lain, tergantung dari bentuk, besar, berat dan lain sebagainya dimana diperlukan peralatan khusus untuk mengerjakan muatan itu.

Berikut adalah beberapa istilah uang tambang yang diminta di muka.

- 1) *Advance freight* adalah uang tambang yang diminta di muka. Banyak kapal *liner* untuk muatan umum (*general cargo*) akan meminta agar uang tambang dapat dibayar di muka (*advance freight*). Biasanya uang tambang tidak akan diganti bila muatan atau kapal hilang dalam perjalanan.
- 2) *Freight collect, payable at destination, freight forward*, atau *destination freight* adalah uang tambang yang dibayar bilamana muatan akan diserahkan. *Carrier* dapat menahan barang sebelum uang tambang dilunasi seluruhnya.
- 3) *Dead freight* adalah uang tambang yang dapat diminta oleh pemilik kapal kepada *charterer* kapalnya bila *charterer* tidak dapat

mengangkut seluruh muatan atau *charterer* sudah memesan ruangan muatan dan telah disediakan pemilik kapal, akan tetapi kemudian *charterer* tidak jadi menggunakannya. Oleh karena itu, *charterer* harus membayar uang ganti rugi (*dead freight*).

- 4) *Back freight* adalah uang tambang untuk muatan berlebih (*overcarried cargo*) yang tidak dapat dibongkar di tempat tujuan, tetapi terpaksa dibawa kapal untuk dibongkar di tempat lain.
- 5) *Freightall kinds (FAK)* adalah uang tambang, yang tarif atau besarnya sama, yang dikenakan untuk setiap petikemas yang diangkut, dan biasanya untuk jarak yang dekat.

Bagi suatu perusahaan pelayaran, agar kapal-kapalnya dapat terus berlayar dengan menguntungkan maka pendapatannya (*revenue*) harus lebih besar dari biaya (*cost*) yang dikeluarkan, karena laba (*profit*) diperoleh dari selisih *revenue* dan *cost*.

$$Profit = Revenue - Cost$$

Agar *revenue* besar, maka kapal harus dijalankan seefisien dan seekonomis mungkin. Oleh karena itu, koordinasi antar bagian dari suatu perusahaan pelayaran harus baik. Pemakaian *bunker* harus hemat, karena makin cepat laju kapal, makin banyak pemakaian bahan bakarnya. Dalam mencari muatan untuk kapal diperlukan keahlian khusus untuk mendekati *shipper* (pengirim barang) maupun *consignee* (pemilik barang) yang potensial.

Biaya keseluruhan dalam menjalankan pelayaran adalah :

- 1) *Fixed cost* yaitu yang terdiri dari biaya untuk perwira dan ABK, asuransi, reparasi dan perawatan (*maintenance*), perbekalan (*stores*) dan perlengkapan, biaya administrasi, buang dan depresiasi.
- 2) Beban variabel yaitu terdiri dari beban bahan baka/ minyak/ air, beban muat/ bongkar barang, dan beban pelabuhan.

b. Sistem Tarif

Dalam sistem tarif, dikenal beberapa jenis tarif, yakni :

- 1) *Based rate* adalah tarif yang berlaku antara pelabuhan utama (*base port*) yang disinggahi secara langsung. *Shipment* untuk *outport* yang

tidak disinggahi secara langsung akan dilayani melalui *transshipment* dari *base port* atau kalau muatan mencapai jumlah minimum tertentu (*minimum inducement*), maka pelabuhan itu akan disinggahi secara langsung. *Outport* dikenakan biaya tambahan (*additional freight*) dengan kemungkinan *range additional* atau *outport additional*.

- 2) *Class rate* adalah tarif yang dikenakan pada barang yang mempunyai sifat dan jenis yang sama dan dikelompokkan dalam satu kelas. Setiap kelas mempunyai tarif tersendiri dan semua barang yang termasuk dalam kelas yang sama akan mempunyai tarif yang sama.
- 3) *Commodity rate* adalah tarif yang dikenakan untuk setiap jenis atau komoditas barang mempunyai tarif tersendiri.
- 4) *Valuation scale* digunakan untuk menghitung *freight* yang didasarkan atas harga barang per ton/m³. Kenaikan harga barang akan mengakibatkan kenaikan *freight*.
- 5) *Lump sum freight* adalah *freight* yang dihitung berdasarkan atas unit atau sejumlah unit tertentu.
- 6) *Ad valorem* adalah *freight* yang dihitung berdasarkan persentase tertentu atas harga barang, yang berkisar antara 2 atau 3 persen. *Ad valorem freight* biasanya diberlakukan terhadap barang-barang yang bernilai tinggi.
- 7) *Minimum freight* adalah *freight* minimum yang harus dibayar per B/L oleh pemilik barang dan jumlahnya bukan berdasarkan ton/m³ barang.
- 8) *Additional freight (surcharge)* dikenakan pada barang yang mempunyai volume dan berat melebihi normal, yang memerlukan peralatan dan penanganan khusus dalam memuat atau membongkarnya. Untuk dapat menutupi biaya tambahan, maka *freight* untuk barang itu dikenakan bea tambahan (*surcharge*).

c. Penyewaan Kapal (*Chartering*)

Dalam pengangkutan barang atau muatan, kita dapat melakukannya dengan cara menggunakan kapal sendiri atau menyewanya (*chartering*). Ada beberapa cara menyewa kapal, yakni :

1) *Bareboat./ Demise Charter*. Kapal disewa sebagai badan kapal saja. Penyewa (*charterer*) menyediakan nahkoda serta ABK dan mengoperasikan kapal seolah miliknya.

2) *Time Charter (T/C)*

Kapal dapat disewa, seolah oleh suatu badan yang beroperasi dan dipakai untuk suatu waktu tertentu. Si penyewa (*charterer*) membayar uang sewa dan bunker serta kapal dioperasikan sesuai kemauan penyewa. Uang sewa dapat dinyatakan sebagai biaya per hari atau biaya per ton DWT.

Dalam *time charter*, pembagian biayanya yaitu antara pemilik kapal (*owner*) dan penyewa kapal (*charterer*). Di mana pemilik kapal bertanggungjawab atas biaya depresiasi, asuransi, survei, *overhead*, gaji nahkoda/ ABK, beberapa klaim muatan, dan *brokerage*. Sedangkan penyewa kapal bertanggungjawab atas biaya uang sewa, *bunker*, uang pelabuhan, *stevedoring*, *ballast*, beberapa klaim muatan dan air.

Hal yang perlu diperhatikan dalam kontrak *time charter* adalah

- a) Tanggal, nama, dan alamat dari pemilik kapal dan penyewa (*charterer*).
- b) Perincian dari kapal, seperti nama, tempat registrasi, besarnya ton, kapasitas, *draft*, *horse power*, kekuatan mesin, kecepatan, pemakaian bahan bakar, peralatan bongkar/muat, pompa, *heating coil*, dsb.
- c) Keadaan kapal dan kelasnya.
- d) Batas pelayaran.
- e) Uang sewa, cara pembayarannya, dan mata uang yang digunakan.
- f) Kerusakan/ kelambatan yang dapat dikenakan *off hire*.
- g) Waktu penyewaan (*chartering*) dimulai.
- h) Hak penyewa (*charterer*) untuk menyatakan keberatan dan kemungkinan untuk dapat mengganti nahkoda atau *chief engineer*.
- i) Tindakan yang akan dilakukan pada waktu kerusakan.
- j) Pelaksanaan arbitrase bila tidak ada kesesuaian pengertian.

k) Cara kapal mengadakan dok tahunan (*annual dryDocking*) pada waktu kontrak masih berjalan.

l) Penyelesaian *general average*.

3) *Voyage Charter*

Kapal disewa untuk memuat barang antara tempat A dan B. Boleh dikatakan bahwa pemilik kapal membayar semua biaya, kecuali biaya bongkar/ muat dan *stevedoring (FIOS terms)*. Penyewa membayar uang tambang yang besarnya tergantung barang diangkut yang dinyatakan dalam jumlah ton atau jumlah tertentu untuk satu pelayaran.

Penyewa juga harus membayar biaya tambahan atas kelambatan bongkar/muat dari kapal. Hal ini dinamakan *demurrage*. Namun bila lebih cepat dalam bongkar/muat maka si penyewa mendapat uang *despatch*, yakni uang insentif yang diberikan pemilik kapal kepada penyewa karena melakukan bongkar muat kurang dari waktu yang ditetapkan dalam kontrak. Uang *despatch* biasanya setengah dari *demurrage*.

Hal-hal yang perlu diperhatikan dalam kontrak *voyage charter* adalah:

- a) Tanggal, nama dan alamat dari pemilik kapal dan penyewa kapal.
- b) Perincian dari kapal, seperti nama, tempat registrasi, tonage, kapasitas, draft dan peralatan bongkar/muat sesuai dengan muatan yang akan dimuat.
- c) Jenis muatan yang akan dimuat dan cara pemuatan.
- d) Nama tempat memuat dan membongkar barang.
- e) Tanggal kapal harus tiba ditempat pemuatan dan tanggal bila terlambat charter party dapat dibatalkan.
- f) Waktu labuh (*lay time*) yang diperbolehkan, waktu dimulainya dan hari besar yang dapat dimasukkan dalam *charter party*.
- g) Biaya angkut (*freight rate*) dan mata uang yang digunakan.
- h) Besarnya *demurrage* dan *despatch*, yang dihitung dengan membuat *time sheet* di pelabuhan muat dan di pelabuhan bongkar.
- i) Agen atau perwakilan yang di pakai.

- j) Cara menangani dan menyelesaikan persoalan pemogokan, kongesti pelabuhan, kekurangan muatan dsb.
 - k) Klausul untuk arbitrase dan general average seperti dalam *time charter*, juga rincian pelayaran dan kemungkinan kapal dapat mengadakan deviasi dalam keadaan tertentu.
- 4) *Consecutive Voyage Charter*
- Consecutive voyage charter* atau disebut juga *contract of affreightment (COA)* adalah penyewaan kapal untuk beberapa pelayaran (*voyage*) secara berturut-turut. Secara operasional, masing-masing *voyage* berdiri sendiri dan sewa-menyewanya juga diselesaikan per *voyage*. Persyaratannya sama dengan *voyage charter*.

5. Target

Target mempunyai kesamaan dengan sasaran, yaitu penjabaran dari tujuan secara teratur, yang akan dicapai/di hasilkan secara nyata oleh suatu organisasi dalam jangka tahunan, semesteran, triwulanan, atau wulanan. Kemudian pengertian target dikutip dari Kamus Besar Bahasa Indonesia terbitan Departemen Pendidikan dan Kebudayaan dari Balai Pustaka (2010: 1011) target adalah sasaran (batas Ketentuan dan sebagainya) yang telah ditetapkan untuk dicapai. Sifat Target atau Sasaran

Berikut ini adalah sejumlah sifat yang mendukung kriteria bagi target sasaran yaitu sebagai berikut:

1. Sesuai dengan manfaat dan misi organisasi
2. Realistis
3. Dapat diterima masyarakat organisasi
4. Luwes terhadap resiko
5. Memberikan motivasi
6. Dipahami oleh anggota
7. Keterkaitan antar sasaran
8. Terukur dalam pengertian waktu
9. Spesifik

Sedangkan Menurut UU No. 10 Tahun 1998 (UU Perbankan) mendefinisikan kredit sebagai penyediaan uang atau tagihan yang dapat dipersamakan dengan itu, berdasarkan persetujuan atau kesepakatan pinjam meminjam antara bank dengan pihak lain yang mewajibkan pihak peminjam untuk melunasi utangnya setelah jangka waktu tertentu dengan pemberian bunga.

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Kerangka pemikiran adalah suatu konsepsi dari penelitian yang menyajikan hubungan antara variabel yang akan terjadi dan diperoleh dari penjabaran tujuan pustaka. Untuk dapat memaparkan pembahasan dari skripsi ini, penulis membuat suatu kerangka pemikiran terhadap hal-hal yang menjadi pembahasan pokok yaitu mengenai “Pengaruh Ketersediaan Anggaran Terhadap Pencapaian Target *Docking* Kapal PT Humpuss Transportasi Kimia”.

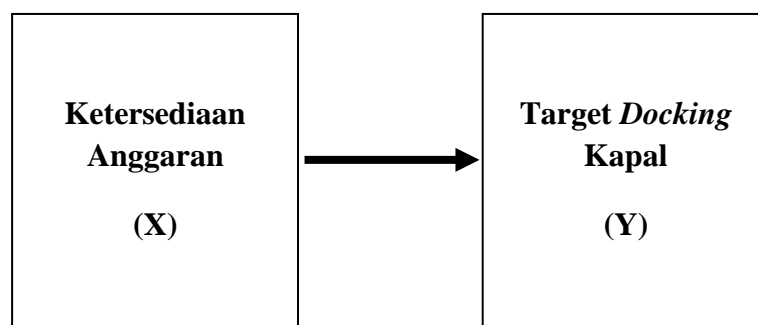
Berdasarkan uraian berbagai teori dan penjelasan istilah-istilah dari para ahli pada tinjauan pustaka sebelumnya, untuk mendukung pemaparan pada bab-bab yang akan dibahas selanjutnya, maka perlu ditulis kerangka pemikiran.

Dari uraian diatas maka dapat dilihat suatu bagan alur pemikiran secara garis besar sebagai berikut :

Bagan 2.1

Bagan Kerangka Pemikiran

Antar Variabel Ketersediaan Anggaran (X) Target Docking Kapal (Y)



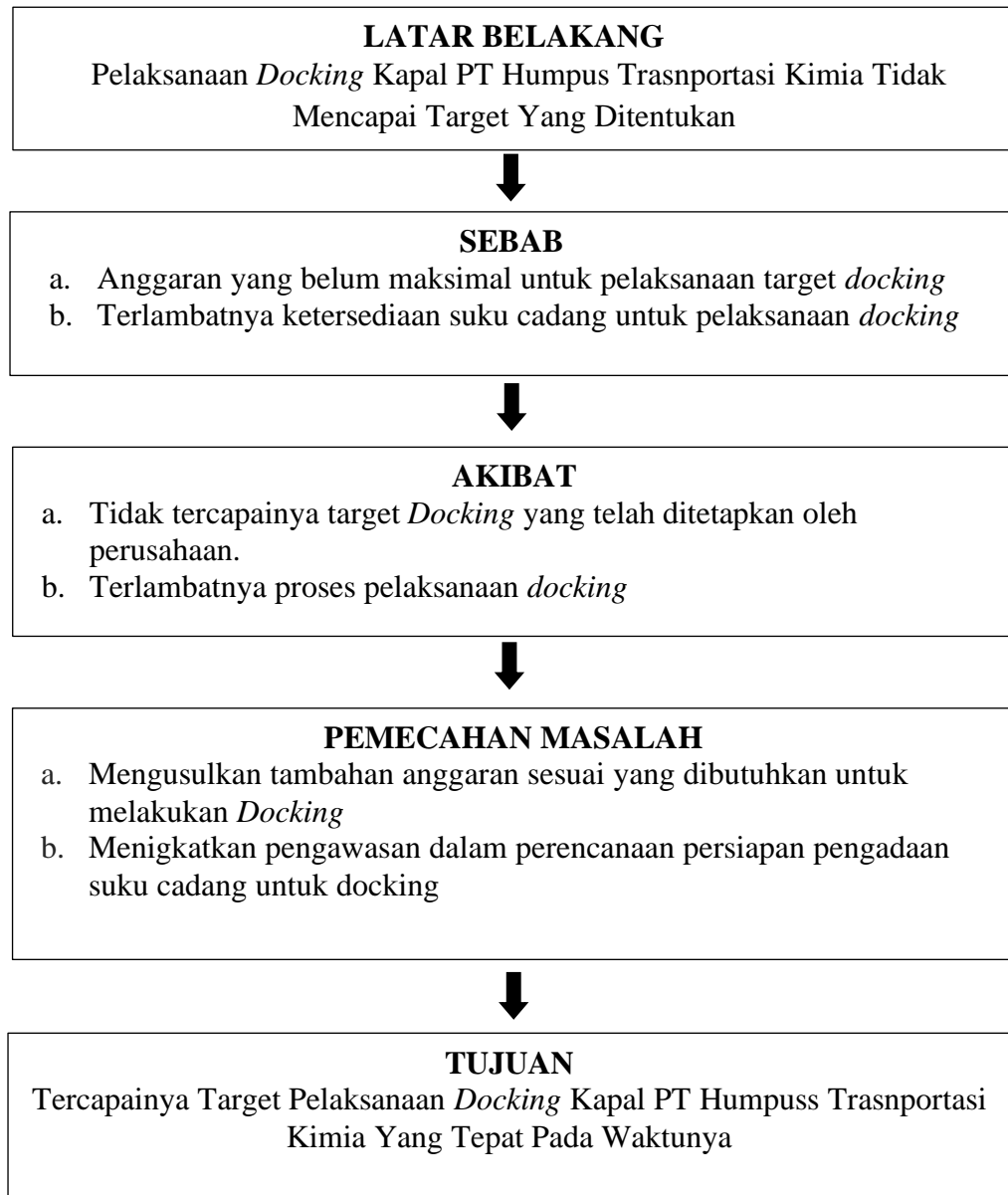
Keterangan :

X = Ketersediaan anggaran *docking*

Y = Target *docking* kapal PT Humpuss Transportasi Kimia

Bagan 2.2

Alur Pemikiran

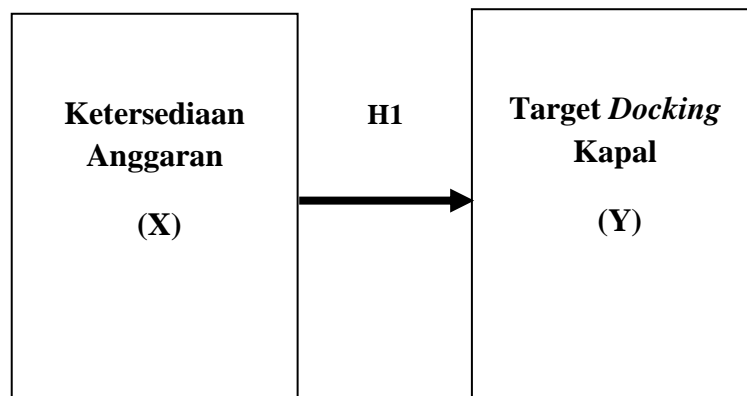


C. HIPOTESIS

Hipotesis merupakan kesimpulan, dengan atau jawaban sementara dari masalah yang ada. Berikut penjelasannya, antara lain :

Bagan 2.3

Hipotesis Pengaruh Ketersediaan Anggaran Terhadap Pencapaian Target *Docking* Kapal PT Humpuss Transportasi Kimia



Hipotesis terbagi dua :

1. Hipotesis antara pengaruh ketersediaan anggaran terhadap target pencapaian *Docking* kapal PT Humpuss Transportasi Kimia ($X \rightarrow Y$)
 H_o = Ada hubungan yang signifikan antara ketersediaan anggaran terhadap target *Docking* kapal.
 H_a = Tidak ada hubungan yang signifikan antara ketersediaan anggaran terhadap target *Docking* kapal.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penulis menentukan waktu penelitian pada saat penulis melaksanakan Praktek Darat di Perusahaan Pelayaran PT. Humpuss Transportasi Kimia, terhitung mulai tanggal 23 Juli 2019 sampai dengan 14 Agustus 2020.

2. Tempat Penelitian

Penelitian dilakukan penulis di Perusahaan Pelayaran PT. Humpuss Transportasi Kimia. Berikut data dari PT. Humpuss Transportasi Kimia:

a. Tempat Kedudukan Formal

Nama Perusahaan	: PT. Humpuss Transportasi Kimia
Alamat	: Jl. H.R. Rasuna Said Blok X-1 Kav. 8-9, Kuningan, Setia Budi, Jakarta 12590, Indonesia.
Telephone	: (021) 252 4114
Fax	: (021) 252 4466 / (021) 529 64515
E-mail	: http://www.admin.operation@htk.co.id
Website	: http://www.hits.co.id
Jenis usaha	: Bidang Jasa Angkutan Laut
1) Bentuk Badan Hukum	: PT. Humpuss Transportasi Kimia
2) Sumber Modal Perusahaan :	
a) PT. Humpuss Intermoda Transportasi	99,9%
b) Koperasi Karyawan Bhakti Samudra	0,01%

b. Data

- a) Nama Notaris : Arry Supratno, S.H.
- b) Nomor Akta : 91
- c) Akta Tgl : 23 Januari 2015
- d) Nama Direksi : Acyadi
- e) Komisaris Utama : Theo Lekatompessy

c. Struktur Organisasi Perusahaan

Organisasi berfungsi sebagai alat pengendalian manajemen, agar pembagian tugas dan wewenang masing-masing bagian jelas, dan sesuai dengan fungsinya. Adapun struktur organisasi PT. Humpuss Transportasi Kimia terdapat pada lampiran.

B. METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA

1. Metode Pendekatan

Pada penelitian ini, penulis akan membahas mengenai pengaruh ketersediaan anggaran terhadap target *Docking* kapal PT Humpuss Transportasi Kimia. Sehingga pada penelitian ini penulis menggunakan pendekatan deskriptif kuantitatif.

2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam membahas dan meneliti suatu masalah dibutuhkan data-data yang berhubungan dengan permasalahan yang akan dibahas, kemudian disusun dan dianalisa sehingga dapat diperoleh gambaran yang lebih jelas guna memudahkan penulis untuk menyelesaikan masalah tersebut. Untuk mendapatkan data dalam menyusun skripsi ini, penulis melakukan penelitian menggunakan teknik pengumpulan data yang didapat melalui :

b. Observasi

Pengamatan data dengan observasi langsung atau dengan pengamatan langsung adalah cara pengambilan data dengan menggunakan mata tanpa ada pertolongan alat standar lain untuk keperluan tersebut. (Nazir, 2014:154).

Sutrisno Hadi (1986) mengemukakan bahwa, observasi merupakan suatu proses yang kompleks, suatu proses yang tersusun dari berbagai proses biologi dan psikologis. Dua diantara yang terpenting adalah proses-proses pengamatan dan ingatan. Teknik pengumpulan data dengan observasi digunakan bila, penelitian berkenaan dengan perilaku manusia, proses kerja, gejala-gejala alam dan bila responden yang diamati tidak terlalu besar.

c. Dokumentasi

Mengumpulkan dokumen atau sering disebut metode dokumentasi merupakan sebuah metode pengumpulan data yang dilakukan dengan mengumpulkan berbagai dokumen yang berkaitan dengan masalah penelitian. Dokumen ini dapat berupa dokumen perintah, hasil penelitian, foto-foto atau gambar, buku harian, laporan keuangan, undang-undang, hasil karya seorang, dan sebagainya. Dokumen tersebut dapat menjadi sumber data pokok, dapat pula hanya menjadi data penunjang dalam mengeksplorasi masalah penelitian. (Martono, 2014:87).

d. Studi Pustaka

Studi pustaka adalah pengumpulan data dengan cara membaca, melihat, meneliti, mengutip dari buku-buku atau referensi yang disajikan, masukan atau bahan pertimbangan dan perbandingan mengenai apa yang dapat dilihat dari teori yang sudah ada. Studi pustaka ini bertujuan untuk memperoleh dasar-dasar teori dengan masalah yang akan dibahas.

C. SUBJEK PENELITIAN

1. Populasi

Populasi dalam suatu penelitian merupakan sekumpulan objek yang dapat dijadikan sumber penelitian yang berbentuk benda – benda, manusia ataupun peristiwa yang terjadi sebagai objek atau sasaran penelitian. Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari objek/subyek yang memiliki kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk di pelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2013:115).

Populasi yang diteliti adalah pada divisi operasional meliputi chartering dan bagian keuangan.

2. Sampel

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Bila populasi besar, dan peneliti tidak mungkin mempelajari semua yang ada pada populasi, misalnya karena keterbatasan dana, tenaga dan waktu, maka peneliti dapat menggunakan sampel yang diambil dari populasi itu. (Sugiyono, 2010:81).

Metode atau cara menentukan sampel dan besar sampel disebut Sampling. (Martono, 2014:77).

Dalam hal ini, penulis menggunakan sampel *list docking schedule* tahun 2018-2021, *monthly report* bulan Agustus 2019 – Juli 2020 dan *charter party*, untuk memudahkan penelitian maka penulis menggunakan sampel rekapitulasi ketertundaan target pelaksanaan docking yang diambil dari divisi *Operasional* dan rekapitulasi pendapatan perusahaan selama 12 bulan, dari bulan Juli 2019 sampai pada bulan Juli 2020 yang diambil dari divisi *chartering*.

D. TEKNIK ANALISIS DATA

Proses pengolahan data dengan memecah data menjadi beberapa bagian pokok yang selanjutnya dipakai untuk menguji hipotesis disebut proses analisis data, sehingga data menjadi lebih sederhana dan mudah dibaca serta mudah diinterpretasikan. Data dianalisis dengan menggunakan metode kuantitatif yaitu dengan teknik analisis statistik yaitu sebagai berikut :

1 Analisis Koefisien Korelasi

Menurut Singgih Santoso (2010:141), Analisis koefisien korelasi bertujuan untuk mempelajari apakah ada hubungan antara dua variabel atau lebih, sedang analisis regresi memprediksi seberapa jauh pengaruh tersebut Secara spesifik, tujuan analisis korelasi adalah ingin mengetahui apakah di antara dua variabel terdapat hubungan, dan jika terdapat hubungan, bagaimana arah hubungan dan seberapa besar hubungan tersebut. Secara teoretis, dua

variabel dapat sama sekali tidak berhubungan ($r=0$), berhubungan secara sempurna ($r=1$), atau antara kedua angka tersebut. Arah korelasi juga dapat positif (berhubungan searah) atau negatif (berhubungan berlawanan arah).

Analisis koefisien korelasi digunakan untuk mencari saling hubungan atau keeratan hubungan antara variabel bebas (*independent variable*) yang dinyatakan dalam (X) dan variabel tidak bebas (*dependent variable*) yang dinyatakan dalam (Y), adapun rumus mencari koefisien korelasi:

$$r = \frac{n \sum XY - \sum X \cdot \sum Y}{\sqrt{n \sum X^2 - (\sum X)^2} \cdot \sqrt{n \sum Y^2 - (\sum Y)^2}}$$

Dimana :

r = Besarnya korelasi atau hubungan antara variabel x dan y

x = variabel bebas (*independent variable*)

y = variabel tidak bebas (*dependent variable*)

Besarnya r dapat dinyatakan dari $-1 < r < 1$, artinya :

- Bila $r = +1$ atau mendekati 1, ada hubungan antara variabel x dan variabel y, dimana hubungan sangat kuat dan positif.
- Bila $r = 0$, tidak ada hubungan antara variabel x dan variabel y atau sangat lemah.
- Bila $r = -1$ atau mendekati 1, ada hubungan antara variabel x variabel y, dimana hubungan sangat kuat dan negative.

Korelasi positif menunjukkan adanya hubungan searah antara variabel X dan variabel Y. Artinya jika variabel X mengalami peningkatan, maka variabel Y akan mengalami peningkatan pula.

Korelasi negatif menunjukkan adanya hubungan berlawanan arah antara variabel X dan variabel Y. Artinya jika variabel X mengalami peningkatan, maka variabel Y akan berkebalikan mengalami penurunan.

Penafsiran akan besarnya koefisien korelasi yang umum digunakan, antara lain (Santoso:2010) :

0,00 – 0,19 = korelasi sangat rendah

0,20 – 0,39 = korelasi rendah

0,40 – 0,59 = korelasi cukup kuat

0,60 – 0,79 = korelasi kuat

0,80 – 1,00 = korelasi sangat kuat

2 Analisis Koefisien Penentu atau Koefisien Determinasi (KD = R²)

Analisis koefisien penentu yaitu untuk mengetahui seberapa besar kontribusi variable *independent* (X) terhadap variabel *dependent* (Y) digunakan rumus koefisien determinasi sebagai berikut :

$$KD = R^2 \times 100\%$$

Keterangan :

KD= Koefisien Determinasi

R = Koefisien korelasi X dan Y

Fungsi dari koefisien determinasi (R²), antara lain :

- a. Menentukan kelayakan penelitian menggunakan model regresi linier. Jika mendekati 1 maka layak digunakan, sedangkan apabila mendekati 0, maka tidak layak digunakan.
- b. Menentukan peranan variabel tak terikat dan mempengaruhi variabel terikat (%).

3 Analisis Regresi Linier Sederhana

Analisis Regresi Linier Sederhana adalah analisis yang digunakan untuk mengetahui hubungan antara dua variabel yang dinyatakan dalam satu garis lurus. Analisis regresi linear sederhana adalah untuk mengetahui hubungan antara variable X terhadap variabel Y.

$$y = a + bx$$

$$a = (y - bx)$$

$$b = \frac{\sum xy}{\sum x^2}$$

Dimana :

a = merupakan titik sumbu y dengan garis regresi ($y = a + bx$)

b = merupakan regresi, mengukur kenaikan yang sebenarnya dalam y persatu kenaikan x.

4 Uji Hipotesis

Uji hipotesis diartikan sebagai pernyataan mengenai keadaan populasi (parameter) yang akan diuji kebenarannya berdasarkan data yang diperoleh dari sampel penelitian (statistik). Jadi hipotesis nol adalah pernyataan tidak adanya perbedaan antara parameter dengan statistik (Sugiyono, 2013:221).

a. Uji Hipotesis untuk koefisien korelasi

$H_o : r = 0$, artinya tidak ada hubungan yang signifikan antara variabel x dan variabel y.

$H_a : r > 0$, artinya ada hubungan yang signifikan antara variabel x dengan variabel y.

Perumusan hipotesis yang digunakan untuk koefisien korelasi adalah:

$H_o : r = 0$, artinya tidak ada hubungan yang signifikan antara variabel antara variabel x dan variabel y.

$H_o : r > 0$, artinya ada hubungan yang signifikan antara variabel x dengan variabel y dan positif.

$H_o : r < 0$, artinya ada hubungan yang signifikan antara variabel x dengan variabel y dan negatif.

Apabila tingkat kepercayaan 5% atau $\alpha = 0,05$ maka $df = n - 2$.

$$\text{Rumus : } t_{\text{hitung}} = \frac{r\sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}}$$

b. Uji Hipotesis untuk Koefisien Regresi

$H_o : B = 0$, artinya tidak ada pengaruh yang signifikan antara variabel x dengan variabel y.

$H_a : B = 0$, artinya ada pengaruh yang signifikan antara variabel x dengan variabel y. $\alpha = 0,05$ (tingkat kesalahan).

Keterangan:

Dimana H_0 : Hipotesis semula atau hipotesis 0 dimana tidak ada hubungan antara variabel x dengan variabel y.

Dimana H_a : Hipotesis statistic atau hipotesis analisis (tanding) dimana ada hubungan antara variabel x dengan variabel y.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

1. Data Anggaran Perusahaan Untuk Pelaksanaan Target Docking Kapal PT. Humpuss Trasnportasi Kimia

Berdasarkan hasil evaluasi divisi operasional perusahaan tiap tahunnya, maka dapat dilihat dua tabel dan satu grafik data target docking dan terlaksananya docking dari tahun 2014 sampai dengan tahun 2021 sebagai berikut:

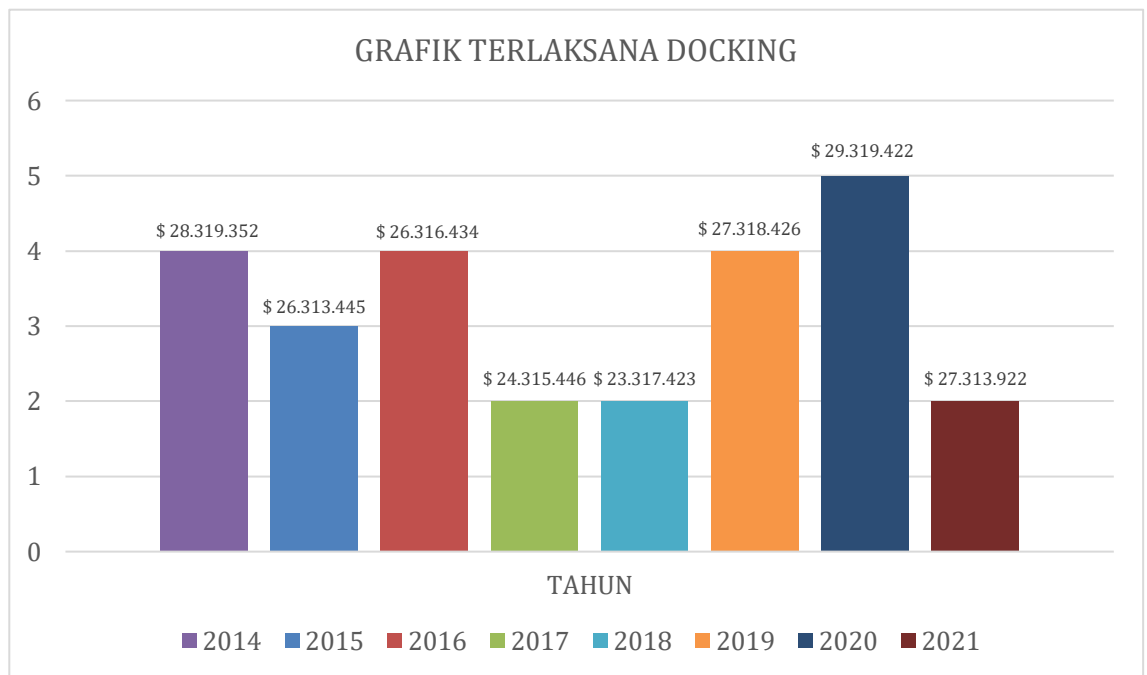
Tabel 4.1
Tabel Perencanaan Anggaran dan Target Docking PT. Humpuss
Trasnportasi Kimia Pada Tahun 2014 – 2021

TAHUN	ANGGARAN DOCKING	TARGET DOCKING
2014	\$ 28.319.532	5
2015	\$ 26.313.445	4
2016	\$ 26.316.434	4
2017	\$ 24.315.446	3
2018	\$ 23.317.423	3
2019	\$ 27.318.426	4
2020	\$ 29.319.422	5
2021	\$ 27.313.922	3

Sumber: diolah penulis dari data Fleet PT Humpuss Transportasi Kimia

Dari tabel 4.2 diatas menunjukkan data target perencanaan anggaran dan target pelaksanaan docking dari 12 kapal PT. Humpuss Trasnportasi Kimia tahun 2014-2021.

Gambar 4.1
Grafik Terlaksana Docking Pada Tahun 2014 – 2021



Sumber: diolah penulis dari data Fleet PT Humpuss Transportasi Kimia

Dapat kita ketahui dari grafik terlaksana docking kapal diatas ada beberapa yang tidak tercapai target docking. Untuk lebih jelas maka penulis membuat tabel terlaksananya docking sebagai berikut:

Tabel 4.2
Tabel Terlaksananya Docking PT. Humpuss Trasnportasi Kimia Pada Tahun 2014 – 2021

TAHUN	ANGGARAN DOCKING	TARGET DOCKING	TERLAKSANA DOCKING	KET
2014	\$ 28.319.532	5	4	
2015	\$ 26.313.445	4	3	
2016	\$ 26.316.434	4	4	Target Tercapai
2017	\$ 24.315.446	3	2	
2018	\$ 23.317.423	3	2	
2019	\$ 27.318.426	4	4	Target Tercapai
2020	\$ 29.319.422	5	5	Target Tercapai
2021	\$ 27.313.922	3	2	

Sumber: diolah penulis dari data Fleet PT Humpuss Transportasi Kimia

Dari tabel 4.3 diatas menunjukkan data terlaksananya docking kapal yang dimiliki perusahaan tahun 2014-2021. Dapat kita ketahui untuk tabel yang ditandai dengan warna hijau merupakan target yang tercapai dalam pelaksanaan docking, sedangkan untuk tabel yang tidak ditandai dengan warna hijau maka target pelaksanaan docking itu belum tercapai. Maka dalam skripsi ini penulis akan menganalisa ketersediaan anggaran terhadap target docking kapal PT. Humpuss Tranportasi Kimia.

2. Data Keterlambatan Pengiriman Suku Cadang Untuk Kegiatan Docking Kapal

Suku cadang merupakan hal yang sangat dibutuhkan dalam proses pencapaian target docking kapal, PT. Humpuss Transportasi Kimia melakukan pengadaan suku cadang melalui Divisi Procurement. Hasil keluaran dari Divisi Procurement adalah jenis suku cadang yang diminta dan lamanya suku cadang dapat tiba di kapal sesuai estimasi yang telah ditentukan oleh maker atau vendor. Apabila terjadi keterlambatan dalam pengiriman suku cadang maka proses pelaksanaan docking kapal dapat tertunda dikarenakan harus menunggu suku cadang yang diminta.

Berikut data pengiriman suku cadang dengan jumlah keterlambatan yang terjadi dan mengakibatkan pencapaian target docking mengalami ketertundaan :

Tabel 4.3
Data Pengiriman Suku Cadang

No.	Purchase Request	Supply Date	Supply O/B	EST	S/P Diatas Kapal	Jumlah Keterlambatan
1	GG/V/100/IX/PR/19	18-Sep-19	14-Jan-20	50	118	68
2	GJ/V/118/E/IX/PR/19	16-Sep-19	18-Sep-19	2	2	0
3	GM/V/301/09/PR/19	25-Sep-19	05-Feb-20	50	133	83
4	GA/V/0099/08/PR/19	23-Agu-19	13-Nov-19	14	31	17
5	GC/V/103/08/PR19	14-Agu-19	27-Nov-19	40	56	16
6	GE/V/068/08/PR19	14-Sep-19	28-Nov-19	14	75	61
7	GG/V/094/VIII/PR19	20-Agu-19	12-Sep-19	20	23	3
8	GJ/V/091/08/PR/19	05-Agu-19	02-Sep-19	5	28	23
9	GM/V/293/08/PR/19	15-Agu-19	04-Sep-19	10	20	10
10	GHE/V/146/10/PR/19	09-Okt-19	24-Okt-19	4	15	11
11	JE/V/99/X/PR/19	10-Okt-19	11-Nov-19	14	32	18
12	S81/V/0032/10/PR/19	16-Okt-19	18-Okt-19	1	2	1
13	S82/V/0041/10/PR19	22-Okt-19	28-Nov-19	21	37	16
14	S83/V/0023/10/PR19	09-Okt-19	30-Okt-19	14	52	38
15	GA/V/0182/11/PR/19	13-Nov-19	06-Dec-19	12	23	11
16	GC/V/152/11/PR19	19-Nov-19	05-Dec-19	7	16	9
17	GE/V/100/11/PR19	12-Nov-19	19-Dec-19	7	37	30
18	GG/V/124/XII/PR/19	16-Dec-19	06-Jan-20	5	21	16
19	GJ/V/158/E/XII/PR/19	23-Dec-19	22-Jan-20	20	30	10
20	GM/V/356/12/PR/19	04-Dec-19	12-Dec-19	2	8	6
21	GHE/V/178/PR/20	10-Jan-20	24-Feb-20	14	45	31
22	JE/V/128/I/PR/20	15-Jan-20	02-Apr-20	21	78	57
23	S81/V/003/01/PR/20	03-Jan-20	04-Mar-20	20	61	41
24	S82/V/006/02/PR20	11-Feb-20	18-Feb-20	3	7	4
25	S83/V/0001/02/PR20	27-Feb-20	23-Jun-20	40	116	76
26	GA/V/014/03/PR/20	28-Mar-20	15-Jun-20	30	78	48
27	GC/V/060/III/PR20	10-Mar-20	13-Mei-20	31	64	33
28	GE/V/031/03/PR20	09-Mar-20	12-Mar-20	2	3	1
29	GG/V/050/IV/PR20	14-Apr-20	07-Jun-20	10	53	43
30	GJ/V/065/E/IV/PR/20	26-Apr-20	22-Jul-20	45	86	41
31	GM/V/055/V/PR20	26-Apr-20	26-Jul-20	55	90	35
32	GHE/V/229/05/PR/20	15-Mei-20	24-Mei-20	5	9	4
33	JE/V/074/V/PR20	02-Mei-20	05-Agu-20	53	94	41
34	S81/V/015/05/PR20	18-Mei-20	01-Jul-20	14	43	29
35	S82/V/0026/06/PR20	18-Jun-20	30-Jul-20	25	42	17
36	S83/V/0012/06/PR/20	19-Jun-20	12-Agu-20	26	54	28
37	GA/V/049/07/PR/20	03-Jul-20	10-Sep-20	20	39	19
38	GC/V/146/VII/PR20	21-Jul-20	22-Jul-20	15	32	17
39	GE/V/109/07/PR20	09-Jul-20	29-Jul-20	11	20	9

Sumber: diolah penulis dari data Operasional Kapal

Tabel 4.4
Rekapitulasi Jumlah Keterlambatan
Pengiriman Suku Cadang

NO	NAMA KAPAL	JUMLAH KETERLAMBATAN
1	MT. GRIYA AMBON	61
2	MT. GRIYA CIREBON	37
3	MT. GRIYA ENIM	206
4	MT. GRIYA GAYO	144
5	MT. GRIYA JAWA	58
6	MT. GRIYA MELAYU	134
7	LPG/C GHINA ENERGY	46
8	LPG/C JABBAR ENERGY	116
9	TB. SEMAR 81	71
10	TB. SEMAR 82	37
11	TB. SEMAR 83	142
TOTAL KETERLAMBATAN		1052

Sumber: diolah penulis dari data Operasional Kapal 2019-2020

3. Tinjauan Umum Perusahaan

PT. Humpuss Transportasi Kimia adalah perusahaan pelayaran yang menyediakan kapal untuk beberapa jenis muatan cair dan gas. PT Humpuss Transportasi Kimia adalah anak perusahaan dari PT Humpuss Intermoda Transportasi Tbk. yang merupakan salah satu perusahaan nasional terbesar di Indonesia. Dengan menerapkan sistem manajemen yang baik, perusahaan ini mampu mengembangkan usahanya dalam dunia pelayaran.

Untuk memudahkan penelitian, penulis akan menyampaikan deskripsi tentang data yang terkait antara lain :

Berikut data PT Humpuss Transportasi Kimia :

a. Tempat Kedudukan Formal

Nama Perusahaan : PT. Humpuss Transportasi Kimia
 Alamat : Jl. HR. Rasuna Said Blok X-1 Kav. 8-9,
 Kuningan, Setia Budi, Jakarta Selatan
 12950, Indonesia

Telephone : (021) 252 4114
Fax : (021) 252 4466/ (021) 5296 4515
E-mail : http://www.admin.operation@htk.co.id
Website : <http://www.hits.co.id>
Jenis Usaha : Pelayaran / Angkutan Laut Dalam Negeri

Bentuk badan : Perseroan Terbatas
Hukum

b. Data-data Akta Perusahaan :

Nama Notaris : Arry Supratno, S.H
Nomor Akte : Akte No. 91
Akta Tanggal : 23 Januari 2015
Nama Direksi : Taufik Agustono
Komisaris Utama : Theo Lekatompessy

c. Data surat-surat yang dimiliki antara lain :

- 1) Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut
- 2) Surat Keterangan Terdaftar dari Departemen Keuangan Republik Indonesia Direktorat Jenderal Pajak, berupa NPWP.
- 3) Tanda Terdaftar Perusahaan Perseroan Terbatas.
- 4) Surat Keterangan Domisili Perusahaan.

d. Data kapal milik PT Humpuss Transportasi Kimia

PT. Humpuss Transportasi Kimia melaksanakan kegiatan pelayaran niaga bekerjasama dengan PT. Nusantara Regas, PT. Petrokimia dan PT. Pertamina untuk mengangkut muatan methanol seperti ethanol, caustic soda, dan CPO Untuk mengoptimalkan kinerja kapal, selain angkutan methanol kapal juga mengangkut beberapa produk kimia seperti paraxylene, ethanol dan formalin yang dimiliki oleh perusahaan-perusahaan tersebut dengan menggunakan kapal-kapal yang dimiliki PT Humpuss Transportasi Kimia. Saat ini, PT. Humpuss Transportasi Kimia mengelola 8 unit kapal tanker minyak dan kimia, 3 tugboat dan 1 crew boat.

Berikut daftar armada kapal perusahaan pelayaran PT Humpuss Transportasi Kimia:

Tabel 4.5
Kapal-Kapal Yang Dimiliki Dan Dioperasikan
PT. Humpuss Transportasi Kimia Tahun 2019-2020

NO	KAPAL	DWT	YEAR OF BUILT	TYPE OF VESSEL
1	MT Griya Ambon	17500	1998	Oil Tanker
2	LPG/C Jabbar Energy	3847	2000	LPG Carriers
3	LPG/C Ghina Energy	16137	1990	LPG Carriers
4	MT Griya Melayu	4990	1994	Oil Tanker
5	MT Griya Jawa	18118	2000	Oil Tanker
6	MT Griya Gayo	4990	1994	Oil Tanker
7	MT Griya Cirebon	44995	2003	Oil Tanker
8	MT Griya Enim	17726	1998	Oil Tanker
9	TB Semar 81	372	2012	Pusher Harbour Tug
10	TB Semar 82	447	2012	Pusher Harbour Tug
11	TB Semar 83	447	2012	Pusher Harbour Tug
12	Eben Haezer	2,4	2010	Mooring Boat

Sumber : Data Operasional Kapal PT Humpuss Transportasi Kimia

4. Bisnis PT Humpuss Transportasi Kimia

Dalam pengembangan usahanya, PT Humpuss Transportasi Kimia memiliki beberapa usaha yang dijalankan untuk memajukan perusahaan, yaitu :

Ship's owner

PT. Humpuss Transportasi Kimia memiliki peran sebagai pemilik kapal. Di mana perusahaan dapat memiliki kapal dengan membeli kapal. Tujuan pembelian kapal tersebut adalah agar perusahaan dapat menjalankan bisnis pelayaran. Bisnis pelayaran yang dilakukan oleh PT. Humpuss Transportasi Kimia yaitu menyediakan jasa pengangkutan muatan. Adapun pembelian kapal tidaklah mudah karena membutuhkan modal yang sangat besar dan dalam bisnisnya harus mengikuti prosedur sesuai dengan peraturan atau undang-undang yang berlaku di Indonesia.

Ditinjau dari usahanya, PT. Humpuss Transportasi Kimia memiliki kapal yang dioperasikan sendiri, di mana dalam penetapan pedoman di darat,

penetapan pedoman di kapal, penetapan pedoman keadaan darurat, perekrutan anak buah kapal, seluruh biaya kapal, perhitungan sewa menyewa, pengadaan kapal, pengadaan jasa dan barang ke atas kapal, perencanaan secara teknis & nautis, administrasi kapal, dan logistik, semuanya dilakukan sendiri oleh pihak perusahaan.

Jenis kegiatan angkutan laut yang dilakukan oleh PT. Humpuss Transportasi Kimia adalah angkutan laut dalam negeri dan trayek kegiatan angkutan laut yang dilaksanakan adalah trayek tetap. Berikut pembagian kapal milik PT. Humpuss Transportasi Kimia dikelompokkan menjadi beberapa kelompok menurut muatan yang diangkut, antara lain :

- 1) Kapal tanker merupakan kapal yang memiliki fungsi secara struktual untuk mengangkut muatan cair. Muatan cair yang biasa diangkut oleh kapal milik PT. Humpuss Transportasi Kimia yaitu avtur, naptha, premium, solar, dan lain-lain. Kapal PT. Humpuss Transportasi Kimia yang termasuk kapal tanker, yaitu MT. Griya Ambon, MT. Griya Melayu, MT Griya Cirebon , MT. Griya Jawa dan MT. Griya Enim
- 2) Kapal LNG Carier merupakan kapal yang memiliki fungsi secara struktual untuk mengangkut gas alam (LNG) dalam jumlah sedikit. Muatan yang biasa diangkut oleh kapal milik PT. Humpuss Transportasi Kimia yaitu LPG Mix. Kapal PT. Humpuss Trasnportasi Kimia yang termasuk kapal LNG/C, yaitu LPG/C Jabbar Energy dan LPG/C Ghina Energy
- 3) Tug Boat Kapal Penunjang Kegiatan Lepas Pantai dan Pelabuhan (*offshore and Harbour Support Vessel*). Lini usaha ini didominasi oleh pengelolaan Harbour Tug dan Mooring Boat. Sebagai kapal penunjang, Harbour Tug dan Mooring Boat memiliki fungsi untuk :
 - a) Membantu proses sandar dan lepasnya kapal pengangkut LNG (*LNG carrier*) ke dan dari *Floating Storage and Regasification Unit* (FSRU).
 - b) Membantu logistik yang diperlukan oleh FSRU dari tempat yang ditentukan.

- c) Mengangkut personil atau anak buah kapal yang bekerja di FSRU, maupun personil penyewa dan atau aparat pemerintah yang berwenang, dari tempat yang ditentukan dan sebaliknya.
- d) Melakukan patroli keamanan disekitar lokasi penambatan FSRU dan fasilitas-fasilitas terkait lainnya.
- e) Kegiatan-kegiatan lainnya yang diperlukan guna melayani kepentingan penyewa.

Ship's chartering

Ship's chartering merupakan bentuk usaha yang jasa sewa kapal yang disediakan oleh pihak pencharter atau pemilik kapal kepada pihak charterer (penyewa kapal), dimana kapal tersebut dioperasikan sesuai dengan kesepakatan bersama dan waktu penyewaan sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati.

PT. Humpuss Transportasi Kimia dalam pengoperasian kapal miliknya yaitu dioperasikan sendiri, sehingga pihak charterer hanya membayar biaya uang sewa. Biaya-biaya yang menjadi beban pemilik kapal yaitu biaya gaji crew, biaya asuransi, minyak pelumas, perbekalan, persediaan dan peralatan kapal, biaya air tawar, dan pelatihan crew. Sedangkan, biaya yang ditanggung pihak penyewa atau pengguna jasa yaitu biaya claim, biaya bahan bakar dan biaya sewa kapal.

Ship's broker

PT. Humpuss Transportasi Kimia juga menyediakan jasa sebagai *ship's broker*. Dimana pihak perusahaan sebagai pihak ketiga yang membantu mencari kapal untuk mengangkut muatan kepada pihak penyewa kapal atau pemilik kapal yang dimana persediaan alat angkutnya tidak ada atau tidak mencukupi.

Contoh PT. Humpuss Transportasi Kimia bekerja sama dengan PT. Humpuss Trading untuk mengangkut muatannya karena PT. Humpuss Trading tidak memiliki armada angkutan pelayaran, Tetapi dilain pihak armada angkutan pelayaran milik PT. Humpuss Transportasi Kimia semuanya sedang beroperasi dan tidak ada yang kosong untuk

pengangkutan tersebut. Maka PT. Humpuss Transportasi Kimia membantu PT. Humpuss Trading dalam mencari kapal (alat angkut) guna mengangkut muatannya, sehingga PT. Humpuss Transportasi Kimia bekerjasama dengan PT. Samudera Indonesia yang memiliki kapal dalam penyewaan kapal untuk PT. Humpuss Trading. Dalam bisnis *ships broker* ini, PT. Humpuss Transportasi Kimia akan mendapatkan 2,5% dari keuntungan yang didapat oleh PT. Samudera Indonesia.

Adapun prosedur sewa menyewa kapal adalah sebagai berikut :

Kapal milik PT Humpuss Transportasi Kimia mengikuti tender yang diselenggarakan oleh perusahaan yang akan menyewa kapal, dalam hal ini adalah Pertamina. Setelah mengikuti segala ketentuan persyaratan dan prosedur tender maka pihak Pertamina akan melakukan seleksi terhadap kapal-kapal yang akan disewanya, apabila memenuhi persyaratan dan klasifikasi yang memadai sesuai permintaan Pertamina maka akan diumumkan perusahaan yang dinyatakan memenangkan tender tersebut.

Setelah dinyatakan memenangkan tender, maka pihak PT Humpuss Transportasi Kimia dan pihak Pertamina melakukan pertemuan untuk membahas kontrak sewa menyewa kapal (*charter party*) sesuai dengan kesepakatan antara kedua belah pihak. Kesepakatan tersebut umumnya antara lain mengenai pihak yang terkait dalam perjanjian, jangka waktu atau klausul perjanjian, isi dari *charter party* tersebut (tenggang waktu sewa, tarif sewa dan kontrak perpanjangan), masa berakhir kontrak, penyelesaian sengketa dan lain-lain.

5. Tujuan PT. Humpuss Transportasi Kimia

PT. Humpuss Transportasi Kimia memiliki visi yaitu menjadi pemimpin ditingkat regional dalam pengelolaan armada kapal di bidang industri perkapalan dan offshore. Sedangkan misi perusahaan adalah menyediakan jasa angkutan laut yang kompetitif dengan memaksimalkan sumber daya

nasional melalui pengembangan dan penerapan solusi inovatif dengan komitmen teguh pada nilai keselamatan, mencapai standar profesionalisme tertinggi melalui integritas, kualitas, kerjasama dan efisiensi serta meyakinkan kesinambungan jangka panjang demi keuntungan semua pihak yang berkepentingan.

Kemudian, untuk menunjang tercapainya visi dan misi dari perusahaan, PT. Humpuss Transportasi Kimia menetapkan kebijakan yang harus dipatuhi oleh perusahaan, antara lain :

- a. Menyediakan jasa angkutan laut yang kompetitif dengan memaksimalkan sumber daya nasional melalui pengembangan dan penerapan solusi inovatif dengan komitmen teguh pada nilai keselamatan
- b. Memenuhi dan menerapkan persyaratan Sistem Manajemen Mutu (ISO 9001), Sistem Manajemen Kesehatan dan Keselamatan Kerja (OHSAS 18001, ISM Code), Sistem Manajemen Lingkungan (ISO 14001) serta Sistem Manajemen Keamanan Kapal dan Pelabuhan (ISPS Code) secara konsisten.
- c. Melakukan penilaian resiko guna mencegah terjadinya kecelakaan kerja, sakit akibat kerja dan pencemaran lingkungan, serta meningkatkan kualitas dan profesionalisme dalam mengoperasikan kapal-kapal milik.
- d. Fokus terhadap kepuasan dan persyaratan pelanggan serta mematuhi peraturan dan hukum yang berlaku, baik Nasional dan Internasional serta berusaha memenuhi standarisasi yang ditetapkan oleh Pemerintah, Biro Klasifikasi, Badan-badan Organisasi Industri Maritim serta persyaratan lainnya yang terkait dengan Mutu, K3 dan Lingkungan.
- e. Menjamin lingkungan kerja yang aman dan bebas dari obat-obatan terlarang dan minuman keras baik itu di kantor dan di kapal guna tercapainya pelaksanaan operasional kapal yang sehat, aman dan efisien.
- f. Menjunjung tinggi nilai kejujuran dan tindakan anti korupsi guna memelihara suatu lingkungan usaha dengan etika kerja yang baik, profesionalisme kerja dan standar integritas.

B. ANALISIS DATA

Analisis data merupakan suatu hal yang harus dijabarkan oleh penulis. Karena tujuan pokok dari suatu penelitian adalah untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan penelitian dan untuk mencapai tujuan pokok tersebut, peneliti harus dapat melakukan proses pengolahan data dan menganalisa data tersebut. Analisis data merupakan salah satu langkah terpenting dalam sebuah penelitian, karena merupakan cara berpikir agar memperoleh temuan-temuan yang dihasilkan dari sebuah penelitian.

Dalam melakukan analisis dalam sebuah penelitian, peneliti perlu mengetahui terlebih dahulu mengenai teknik-teknik dan langkah-langkah dalam menganalisa data yang harus dilakukan agar proses analisa lebih terarah. Begitu pula dalam melakukan analisa data, peneliti memerlukan usaha yang sangat perlu di implementasikan yakni pemikiran para peniliti. Dalam skripsi ini penulis akan menganalisa ketersediaan anggaran terhadap target docking kapal PT. Humpuss Trasnportasi Kimia. Untuk memastikan apakah kedua variabel tersebut memiliki hubungan atau tidak, maka dapat diuji dengan analisis statistik sebagaimana tercantum dalam tabel dan perhitungan dibawah ini:

Tabel 4.6

Analisis Ketetersediaan Anggaran Terhadap Target Docking Kapal PT.

Humpuss Trasnportasi Kimia

No	Ketersediaan Anggaran (X)	Target Docking (Y)	XY	X²	Y²
1	28319532	5	141597660	801995892699024	25
2	26313445	4	105253780	692397387768025	16
3	26316434	4	105265736	692554698476356	16
4	24315446	3	72946338	591240914178916	9
5	23317423	3	69952269	543702215360929	9
6	27318426	4	109273704	746296399117476	16
7	29319422	5	146597110	859628506414084	25
8	27313922	3	81941766	746050335022084	9
n=8	212534050	31	832828363	5673866349036890	125

a. Analisis Koefisien Korelasi

untuk mengetahui kuat atau tidaknya korelasi antara dua variabel tersebut. Bila koefisien korelasi (r) positif, maka variabel X dan Y bersifat searah, yang berarti kenaikan atau penurunan nilai X akan terjadi juga pada nilai Y. Sebaliknya bila koefisien korelasi (r) negatif maka korelasi variabel X dan Y bergerak bertolak belakang.

Dari tabel tersebut diperoleh nilai-nilai yang akan digunakan dalam rumus koefisien korelasi sebagai berikut :

n	=	8
$\sum X$	=	212534050
$\sum Y$	=	31
$\sum X^2$	=	5673866349036890
$\sum Y^2$	=	125
$\sum XY$	=	832828363

Selanjutnya nilai-nilai tersebut dimasukkan kedalam rumus koefisien korelasi sebagai berikut:

$$r = \frac{n \cdot \sum XY - \sum X \cdot \sum Y}{\sqrt{n \cdot \sum X^2 - (\sum X)^2} \cdot \sqrt{n \cdot \sum Y^2 - (\sum Y)^2}}$$
$$r_{xy} = \frac{(8)(832828363) - (212534050)(31)}{\sqrt{[(8)(5673866349036890) - (212534050)^2][(8)(125) - (31)^2]}}$$
$$r_{xy} = \frac{74071354}{92672147,5}$$
$$r_{xy} = 0,799$$

Dibawah ini merupakan hasil perhitungan menggunakan SPSS, yaitu:

Tabel 4.7
Tabel Statistik SPSS Korelasi

		Correlations	
		X	Y
X	Pearson Correlation	1	,799*
	Sig. (2-tailed)		,017
	N	8	8
Y	Pearson Correlation	,799*	1
	Sig. (2-tailed)	,017	
	N	8	8

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Sumber : Hasil Pengolahan data SPSS 24

Tabel SPSS diatas menyatakan bahwa diperoleh angka korelasi hubungan ketersediaan anggaran terhadap target *docking* kapal adalah sebesar 0,799 , sama dengan hasil perhitungan manual dan dengan tingkat signifikansi 0,017 > 0,05. Hal tersebut berarti terdapat hubungan yang signifikan antara ketersediaan anggaran dengan tertundanya target *docking*. Nilai korelasi (r) dalam analisis ini memiliki hubungan yang kuat antara *variabel x* dengan *variabel y* dan bernilai positif yang berarti semakin meningkatnya ketersediaan anggaran maka target docking akan tercapai.

b. Analisis Koefisien Penentu

Digunakan untuk dapat mengetahui besarnya kontribusi faktor variabel X terhadap perubahan variabel Y rumus yang digunakan dalam koefisien penentu yaitu :

$$\begin{aligned}
 Kp &= r^2 \cdot 100\% \\
 &= (0,799)^2 \cdot 100\% \\
 &= 63,8 \%
 \end{aligned}$$

Artinya, Nilai koefisien penentu (KP) bernilai sebesar 0.638 atau 63,8%, nilai ini memiliki arti bahwa ketersediaan anggaran berpengaruh terhadap target *docking* kapal PT. Humpuss Trasnportasi Kimia sebesar 63,8%. Sedangkan sisanya, **36,2 %** dipengaruhi oleh variabel lain atau variabel yang tidak diteliti oleh penulis.

c. Analisis Regresi Linear Sederhana

Persamaan regresi linear sederhana merupakan suatu model persamaan yang menggambarkan hubungan antara variabel X dengan variabel Y. Dari analisis koefisien korelasi diperoleh nilai (r) negatif yang berarti tidak memiliki hubungan, maka dilanjutkan dengan analisis koefisien regresi dan didapat rumus persamaan regresi dengan variabel X dan Y sebagai berikut:

$$Y = a + bX$$

Keterangan :

X = Ketersediaan Anggaran

Y = Target Docking Kapal

a = titik potong sumbu Y dengan garis regresi yang menunjukkan variabel Y bila X = 0

b = koefisien regresi

Besarnya nilai a dan b dapat ditentukan melalui rumusan dibawah ini:

$$a = \frac{\sum Y \sum X^2 - \sum X \sum XY}{n \sum X^2 - (\sum X)^2}$$

$$b = \frac{n \sum XY - \sum X \sum Y}{n \sum X^2 - (\sum X)^2}$$

Dengan rumusan diatas maka untuk mencari nilai a dan b akan digunakan pada data diatas, sebagai berikut:

1) Perhitungan a

$$\begin{aligned}a &= \frac{\sum y_i \sum x_i^2 - \sum x_i \sum x_i y_i}{n \sum x_i^2 - (\sum x_i)^2} \\&= \frac{(31)(5673866349036890) - (212534050)(832828363)}{(8)(5673866349036890) - (212534050)^2} \\&= \frac{-1114528123116450}{220208382892656}\end{aligned}$$

$$a = -5,061$$

2) Perhitungan b

$$\begin{aligned}b &= \frac{n \sum x_i y_i - \sum x_i \sum y_i}{n \sum x_i^2 - (\sum x_i)^2} \\&= \frac{(8)(832828363) - (212534050)(31)}{(8)(5673866349036890) - (212534050)^2} \\&= \frac{74071354}{220208382892656} \\b &= 3,364E - 7\end{aligned}$$

3) Hasil Persamaan Regresi

Maka persamaan regresi yang diperoleh adalah sebagai berikut:

$$Y = -5,061 + 3,36369E - 7X$$

Nilai konstanta (a) bernilai sebesar -5,061, angka ini merupakan angka konstanta yang memiliki arti bahwa jika ketersediaan anggaran belum tercukupi target docking kapal adalah sebesar -5,061. Sementara itu, nilai koefisien regresi (b) bernilai sebesar 3,36369E-7, angka ini memiliki arti bahwa setiap penambahan 1% satuan dari ketersediaan anggaran maka akan terjadi peningkatan target docking kapal sebesar 3,36369E-7.

Dan hasil perhitungan SPSS untuk analisis regresi linier sederhana adalah sebagai berikut:

Tabel 4.8
Tabel Statistik SPSS Regresi Linier Sederhana

Variables Entered/Removed^a			
Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	X ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: Y

b. All requested variables entered.

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,799 ^a	,639	,579	,542

a. Predictors: (Constant), X

ANOVA^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	3,114	1	3,114	10,614	,017 ^b
	Residual	1,761	6	,293		
	Total	4,875	7			

a. Dependent Variable: y

b. Predictors: (Constant), x

		Coefficients ^a				
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		
Model		B	Std. Error	Beta	t	Sig.
1	(Constant)	-5,061	2,750		-1,841	,115
	X	3,364E-7	,000	,799	3,258	,017

a. Dependent Variable: Y

Sumber : Hasil Pengolahan data SPSS 24

Berdasarkan nilai signifikansi *output* grafik dari tabel Coefficients SPSS diperoleh nilai F hitung 10,614 dengan tingkat signifikansi $0,017 > 0,05$ maka dari itu persamaan regresi linear sederhana dalam analisis ini memiliki hubungan yang kuat antara variabel X yaitu ketersediaan anggaran terhadap variabel Y yaitu target docking kapal PT. Humpuss Trasnportasi Kimia.

Berdasarkan nilai t : diketahui nilai t_{hitung} sebesar $3,258 > t_{tabel}$ 1,812, sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel (X) berpengaruh terhadap variabel (Y)

$$\begin{aligned}
 t_{tabel} &= (\alpha/2 ; n-k-1) \\
 &= 0,05/2 ; 12-1-1 \\
 &= (0,25 ; 10) \text{ [dilihat dari distribusi } t_{tabel}] \\
 &= 1,812
 \end{aligned}$$

d. Uji Hipotesis

Dari perhitungan yang didapat mengenai koefisien korelasi dan juga penentu, maka uji hipotesis dapat dilakukan untuk mengetahui signifikansi hubungan antara ketersediaan anggaran dengan target docking kapal PT. Humpuss Transportasi Kimia.

H_0 : Tidak ada hubungan yang signifikan antara ketersediaan anggaran terhadap target docking kapal.

H_a : Ada hubungan yang signifikan antara ketersediaan anggaran terhadap target docking kapal.

Apabila tingkat kesalahan 5% atau dengan menggunakan alpha (α) 0,05 maka uji pendapat tersebut adalah :

$$t_{\text{hitung}} = \frac{r \sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}}$$

$$t_{\text{hitung}} = \frac{0,799 \sqrt{12-2}}{\sqrt{1-(0,799^2)}}$$

$$t_{\text{hitung}} = 3,258$$

Hasil dari uji hipotesis diatas menyatakan :

$$t_{\text{hitung}} = 3,528 > t_{\text{tabel}} = 1.812$$

Dari hasil perhitungan diatas diperoleh hasil $t_{\text{hitung}} = 3,528 > t_{\text{tabel}} = 1.812$ dengan demikian maka H_0 ditolak sedangkan H_a diterima, yang berarti terdapat hubungan yang signifikan antara ketersediaan anggaran terhadap dengan target docking kapal yang kuat dan positif, Yaitu apabila ketersediaan anggaran meningkat maka target docking kapal akan tercapai. Begitu juga sebaliknya jika ketersediaan anggaran menurun maka target docking kapal tidak tercapai.

C. PEMECAHAN MASALAH

Pemecahan masalah yang diberikan penulis adalah dengan melakukan evaluasi pemecahan masalah berdasarkan situasi dan kondisi subjek penelitian maka penulis memilih pemecahan masalah yang paling tepat adalah :

1. Belum maksimalnya anggaran perusahaan untuk pelaksanaan target docking kapal PT. Humpuss Trasnportasi Kimia

Pemecahan masalahnya adalah dengan mengusulkan upaya tambahan anggaran yang dibutuhkan untuk melakukan docking agar waktu pelaksanaan docking dapat terlaksana sesuai dengan waktu target yang telah ditentukan.

2. Terjadi keterlambatan pengiriman suku cadang untuk kegiatan docking kapal

Pemecahan masalahnya adalah dengan melakukan strategi pemesanan suku cadang lebih awal untuk memaksimalkan waktu agar suku cadang dapat digunakan pada saat pelaksanaan docking tepat pada waktunya. Serta dapat menekan pemakaian biaya pengeluaran sebelum waktunya.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan mengenai analisis regresi dan koefisien korelasi, koefisien determinasi dan uji hipotesis antara ketersediaan anggaran terhadap pencapaian docking kapal PT Humpuss Transportasi Kimia, maka dapat diambil kesimpulan yaitu :

1. Pada korelasi hubungan ketersediaan anggaran (X) terhadap target docking (Y), didapatkan data koefisien korelasi sebesar 0,799 ($r_{xy} = 0,799$) dengan tingkat signifikansi $0,017 > 0,05$ membuktikan bahwa adanya pengaruh korelasi yang positif dan kuat maka ketersediaan anggaran bersifat terikat terhadap target docking kapal PT. Humpuss Transportasi Kima. Kemudian dalam $t_{hitung} = 3,528 > t_{tabel} = 1,812$, dimana jika $t_{hitung} > t_{tabel}$ maka terdapat hubungan yang signifikan antara ketersediaan anggaran terhadap target docking yang kuat dan positif yaitu apabila ketersediaan anggaran meningkat maka target docking kapal tidak akan mengalami ketertundaan. Begitu juga sebaliknya jika ketersediaan anggaran menurun maka target docking kapal tidak tercapai.
2. Terlambatnya ketersediaan suku cadang disebabkan oleh terlambatnya proses penyerahan permintaan suku cadang yang disampaikan oleh pihak crew kapal kepada pihak manajemen operasional atau superintendent kapal yang mengakibatkan proses pemesanan terlambat sehingga pelaksanaan docking terlambat.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan yang dibuat penulis ingin mengemukakan saran-saran yang dapat dijadikan masukan positif bagi berbagai pihak demi kesempurnaan penulisan skripsi ini yakni :

- a. Pihak superintendent kapal mengusulkan upaya tambahan anggaran yang dibutuhkan untuk melakukan docking kepada pihak keuangan agar waktu pelaksanaan docking dapat terlaksana sesuai dengan waktu target yang telah ditentukan.
- b. Pihak superintendent kapal meningkatkan pengawasan kepada crew kapal dalam perencanaan persiapan pengadaan suku cadang untuk docking sehingga tidak terjadi keterlambatan penyerahan permintaan suku cadang.

DAFTAR PUSTAKA

- Anjasgoro, A. (2021). *Proses Kapal Dalam Melakukan Docking Di Pt. Wira Ariandi Utama*. (Jakarta: Karya Tulis).
- Alim, M. N. (2015). *Efektivitas Perpaduan Komponen Anggaran Dalam Prosedur Anggaran: Pengujian Kontinjensi Matching*. *Jurnal Akuntansi Dan Keuangan*. (Jakarta Selatan: Salemba Empat).
- Hery. (2013). *Akuntansi Keuangan Menengah*. CAPS (Central of Academic Publishing Service). (Yogyakarta)
- Jusup, Al Haryono. (2018). *Dasar-dasar Akuntansi, Edisi 7, Jilid 1. Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi* (YKPN: Yogyakarta).
- Nazir. 2014. *Metode Penelitian*. (Bogor:Ghalia Indonesia).
- Rizal, F. F. (2020). *Optimalisasi Proses Docking Kapal Di Pt Janata Marina Indah* (Semarang. Karya Tulis).
- Sumarni, Murti & John Soeprihanto. (2014). *Pengantar Bisnis Dasar-dasar Ekonomi Perusahaan, Edisi ke Enam*. Liberty. (Yogyakarta).
- Suyono,R.P. (2010). *Shipping : Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut Edisi Keempat* (Jakarta: Percetakan Argya Putra).
- Sugiyono. 2013. *Metodelogi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan R&D*. (Bandung: ALFABETA).
- Shintia, N., Mantala, R., & Irfan, M. (2017). *Strategi Promosi Personal Selling Dalam Mencapai Target Produk Kredit Komersial Pada PT Bank Pembangunan Daerah Jawa Barat Dan Banten, TBK Cabang Banjarmasin*. (At-Tadbir: Jurnal Ilmiah Manajemen).
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 : Hasil Perhitungan SPSS Korelasi

		Correlations	
		X	Y
X	Pearson Correlation	1	,799*
	Sig. (2-tailed)		,017
	N	8	8
Y	Pearson Correlation	,799*	1
	Sig. (2-tailed)	,017	
	N	8	8

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

LAMPIRAN 2 : Hasil Perhitungan Statistik SPSS Regresi Linier Sederhana

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	X ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: Y

b. All requested variables entered.

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-5,061	2,750		-1,841	,115
	X	3,364E-7	,000	,799	3,258	,017

a. Dependent Variable: Y

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,799 ^a	,639	,579	,542

a. Predictors: (Constant), X

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	3,114	1	3,114	10,614	,017 ^b
	Residual	1,761	6	,293		
	Total	4,875	7			

a. Dependent Variable: y

b. Predictors: (Constant), x

LAMPIRAN 3 : NPWP



LAMPIRAN 4 : SIUPAL



DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
SURAT IZIN USAHA PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT (SIUPAL)

(Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 82. Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan)
NOMOR : Bxxv-523/AL.58

Berdasarkan surat permohonan Saudara No. 038/Dir/HTK/X/2005 tanggal 30 September 2005 diberikan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) kepada

Nama Perusahaan :	PT. HUMPUSS TRANSPORTASI KIMIA
Alamat Kantor Perusahaan :	Granadi Bld. 8th Floor, Jl. HR. Rasuna Said Kav. X-1, No. 8-9, - Jakarta Selatan
Nama Direktur Utama / Penanggung Jawab :	WIDI HERMAWAN (Direktur)
Alamat Direktur Utama / Penanggung Jawab :	Pondok Bambu Permai AH. 7 Pondok Bambu Duren Sawit - Jakarta Timur
Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) :	02.406.474.3-011.000

Kewajiban Pemegang SIUPAL :

1. Mematuhi seluruh peraturan perundang-undangan yang berlaku dibidang angkutan laut, kepelabuhan, keselamatan maritim dan lingkungan hidup.
2. Bertanggungjawab atas kebenaran laporan kegiatan operasional yang disampaikan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
3. Melaporkan secara tertulis kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut setiap terjadi perubahan maksud dan tujuan perusahaan, susunan Direksi/Komisaris, domisili perusahaan, NPWP perusahaan dan pengurangan serta penambahan kapal.
4. Setiap kapal yang dimiliki harus dilengkapi dengan spesifikasi kapal yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dengan SIUPAL ini.
5. Mengumumkan jadwal baik untuk pelayaran tetap dan teratur atau liner maupun pelayaran yang tidak tetap dan tidak teratur atau tramper melalui media massa ataupun organisasi yang mempertemukan kepentingan pengguna dan penyedia jasa angkutan laut.
6. Menyampaikan laporan tahunan kegiatan perusahaan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
7. Menyediakan fasilitas akomodasi untuk taruna/calon perwira yang akan melaksanakan praktek belayar (Proyek Laut), bagi kapal yang berukuran GT. 750 keatas.
8. Menyediakan ruangan untuk angkutan pos.

SIUPAL ini dapat dicabut langsung tanpa melalui proses peringatan dalam hal melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara, mengoperasikan kapal tidak laik laut yang mengakibatkan korban jiwa dan harta benda, memperoleh izin usaha secara tidak sah dan perusahaan menyatakan membubarkan diri berdasarkan keputusan dari instansi yang berwenang.

Surat Izin Usaha ini berlaku untuk seluruh wilayah Negara Republik Indonesia terhitung sejak tanggal dikeluarkan, selama perusahaan yang bersangkutan menjalankan kegiatan usahanya.

Penanggung Jawab



WIDI HERMAWAN
(Direktur)

Dikeluarkan di : JAKARTA
Pada tanggal : 1 DESEMBER 2005





DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT



H. HARIJOGI
NIP. 120082679

PENGUKUHAN
PT. HUMPUSS TRANSPORTASI KIMIA
SIUPAL NO. B.XXV-523/AL.58 TANGGAL 1 DESEMBER 2005
EVALUASI PEMEGANG IZIN SETIAP 2 (DUA) TAHUN

DENGAN INI DINYATAKAN BAHWA hasil evaluasi berkala telah sesuai dengan PERMENHUB No. PM. 93 tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, Bab IV pasal 69 butir (6) tentang tata cara pemberian Izin Usaha Angkutan Laut.

Evaluasi Dua Tahun Pertama	Evaluasi Dua Tahun Kedua
 <p>Tempat : Jakarta Tanggal : 31 Desember 2015 Nama & TTD : Dra. SRI REJEKI BR., MM.</p>	 <p>Tempat : Jakarta Tanggal : 25 Desember 2017 Nama & TTD : MUHAMAD SYAIFULI ST. MMT</p>
Evaluasi Dua Tahun Ketiga	Evaluasi Dua Tahun Keempat
<p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p>	<p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p>
Evaluasi Dua Tahun Kelima	Evaluasi Dua Tahun Keenam
<p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p>	<p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p>
Evaluasi Dua Tahun Ketujuh	Evaluasi Dua Tahun Kedelapan
<p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p>	<p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p>
Evaluasi Dua Tahun Kesembilan	Evaluasi Dua Tahun Kesepuluh
<p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p>	<p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p>



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
GEDUNG KARYA LANTAI 12 S.D. 17

Jl. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 8

JAKARTA - 10110

TEL: 3813008, 3505006, 3813269, 3447017,
3842440

PST: 4213, 4227, 4209, 4135

TEL: 3844492, 3458540

FAX: 3811786, 3845430, 3507576

BERITA ACARA HASIL EVALUASI SIUPAL / SIOPSUS

Nomor : AL.010/1323/DA-2019
Tanggal : 09 Desember 2019

Pada hari ini Selasa tanggal 10 Desember tahun 2019 Petugas Evaluasi / Endorsement SIUPAL dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor B XXV-523/AL.58 Tanggal 01 Desember 2005 telah melaksanakan Evaluasi / Endorsement dan verifikasi data administrasi dan teknis kepemilikan SIUPAL sesuai amanat Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, sebagaimana diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 74 Tahun 2015 bahwa:

Nama Perusahaan : PT. HUMPUSS TRANSPORTASI KIMIA
Domisili : Granadi Bld. 8th Floor, Jl. HR. Rasuna Said Blok. X-1 Kav. 8-9,
Penanggungjawab Perusahaan : Achmadi
Alamat Penanggungjawab : Komp.Griya Jati Murni D-10 RT 004 / RW 005
Kel.Jatimurni, Kec.Pondok Melati

Telah menginput data sesuai dengan persyaratan yang ditentukan dan berlaku sampai dengan 09 Desember 2021

Berita Acara Evaluasi / Endorsement Siupal / Siopsus ini merupakan pengganti pengukuhan evaluasi pemegang izin per 2 (dua) tahun sekali.

Demikian Berita Acara Evaluasi / Endorsement SIUPAL ini dibuat dengan penuh rasa tanggung jawab untuk dipergunakan dalam penetapan sebagaimana mestinya.



Penanggung Jawab Evaluasi
AN.DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT

Ttd

Dr. Capt. WISNU HANDOKO, M.Sc.
Pembina Tk.I (IV/b)
NIP. 197310311999031002

LAMPIRAN 5 : Data Schdule Target Docking Tahun 2014-2017

NO	NAMA KAPAL	2014												2015												2016												2017													
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
1	MT. GRIYA AMBON																																																		
2	MT. GRIYA CIREBON																																																		
3	MT. GRIYA ENIM																																																		
4	MT. GRIYA GAYO																																																		
5	MT. GRIYA JAWA																																																		
6	MT. GRIYA MELAYU																																																		
7	LPG/C GHINA ENERGY																																																		
8	LPG/C JABBAR ENERGY																																																		
9	TB. SEMAR 81																																																		
10	TB. SEMAR 82																																																		
11	TB. SEMAR 83																																																		
12	MB EBEN HAEZER																																																		

LAMPIRAN 6 : Data Schdule Target Docking Tahun 2018-2021

NO	NAMA KAPAL	2018												2019												2020												2021												
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
1	MT. GRIYA AMBON																																																	
2	MT. GRIYA CIREBON																																																	
3	MT. GRIYA ENIM																																																	
4	MT. GRIYA GAYO																																																	
5	MT. GRIYA JAWA																																																	
6	MT. GRIYA MELAYU																																																	
7	LPG/C GHINA ENERGY																																																	
8	LPG/C JABBAR ENERGY																																																	
9	TB. SEMAR 81																																																	
10	TB. SEMAR 82																																																	
11	TB. SEMAR 83																																																	
12	MB EBEN HAEZER																																																	