

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



SKRIPSI

**PENGARUH KETERLAMBATAN PEMBAYARAN *FINAL
DISBURSEMENT ACCOUNT* TERHADAP ARUS KAS
OPERASIONAL KEAGENAN DI PT BAHARI TIRTA JAYA**

Oleh :

BULAN NURAPRILIANY

NRP. 463200612

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

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



SKRIPSI

**PENGARUH KETERLAMBATAN PEMBAYARAN *FINAL
DISBURSEMENT ACCOUNT* TERHADAP ARUS KAS
OPERASIONAL KEAGENAN DI PT BAHARI TIRTA JAYA**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV**

Oleh :

BULAN NURAPRILIANY

NRP. 463200612

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

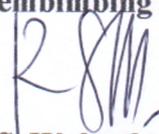
**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



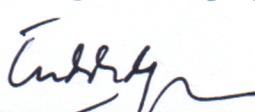
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : BULAN NURAPRILIANY
NRP : 463200612
Program Pendidikan : Diploma IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT
DAN KEPELABUHANAN
Judul : PENGARUH KETERLAMBATAN
PEMBAYARAN *FINAL DISBURSEMENT*
ACCOUNT TERHADAP ARUS KAS
OPERASIONAL KEAGENAN DI PT BAHARI
TIRTA JAYA

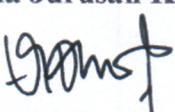
Pembimbing Utama


Dr. Rr. Retno S. Wulandari, S. Si.T., M. M.Tr
Pembina (IV/a)
NIP. 19820306 200502 2 001

Jakarta, 29 Juni 2024
Pembimbing Pendamping


Nurindah Dwiyant, S.Pd.,MT
Penata (III/c)
NIP. 19780118 200812 2 001

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK


Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T., M. M.Tr
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

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



TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

NAMA : BULAN NURAPRILIANY
NRP : 463200612
PROGRAM PENDIDIKAN : DIPLOMA IV
PROGRAM STUDI : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT
DAN KEPELABUHANAN
JUDUL : PENGARUH KETERLAMBATAN
PEMBAYARAN *FINAL DISBURSEMENT*
ACCOUNT TERHADAP ARUS KAS
OPERASIONAL KEAGENAN DI PT BAHARI
TIRTA JAYA

Ketua Penguji

Dr. Inayatur Robbany, M.Si., M.M.Tr.

Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19660421 199013 2 002

Anggota Penguji

Mudakir, S.Si, T., M.M.

Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19791116 200502 1 001

Anggota Penguji

Dr. Rr. Retno S. Wulandari, S. Si.T.,
M. M.Tr

Pembina (IV/a)
NIP. 19820306 200502 2 001

Mengetahui,

Ketua Jurusan KALK

Dr. Vidya Selasдини, S.Si.T., M.M.Tr.

Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

KATA PENGANTAR

Puji Syukur atas kehadiran Tuhan yang Maha Esa atas segala rahmat dan karunia-nya yang diberikan kepada penulis, sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Di dalam penulisan skripsi ini merupakan salah satu persyaratan untuk kelulusan program D-IV tahun ajaran 2023/2024.

Penyusunan skripsi ini didasarkan pada pengalaman yang dialami penulis selama melaksanakan praktek darat di perusahaan PT Bahari Tirta Jaya Pusat. Dalam skripsi ini menjelaskan kenyataan yang berkaitan dengan teori-teori yang ada dalam buku referensi dan ilmu pengetahuan yang telah diberikan oleh dosen pada saat pendidikan melalui literatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang diajukan. Dalam penulisan skripsi ini penulis memilih judul : **“Pengaruh Keterlambatan Pembayaran *Final Disbursement Account* Terhadap Arus Kas Operasional Keagenan Pt Bahari Tirta Jaya”**

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak memperoleh masukan dan bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih dan penghargaan yang sedalam-dalamnya kepada yang terhormat :

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M. Mar selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Dr. Vidya Selasdini, M. M. Tr selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. Bapak Titis Ari Wibowo, S.Si.T., M.M.Tr selaku Sekretaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
4. Ibu Dr. Rr. Retno S. Wulandari, S. Si. T., M. M. Tr selaku dosen Pembimbing Utama yang telah memberikan arahan dan masukan dalam penulisan skripsi ini serta bersedia meluangkan waktunya untuk membimbing penulis dalam menyusun skripsi ini.
5. Ibu Nurindah Dwiyani, S.Pd., MT selaku dosen Pembimbing Pendamping yang telah memberikan ilmu bermanfaat bagi penulis dan bersedia meluangkan waktunya untuk membimbing penulis dalam menyusun skripsi ini.
6. Seluruh civitas akademik, staf, dan dosen pengajar jurusan KALK Sekolah Tinggi

Ilmu Pelayaran Jakarta.

7. Skripsi ini saya persembahkan untuk kedua orang tua saya. Cinta pertama dan panutan saya, Ayahanda Rachmad Hidayat dan pintu surga saya Ibunda Dessy Bayu Natalina. Terimakasih atas segala pengorbanan, tulus kasih dan dukungan yang diberikan, tak kenal lelah mendoakan serta memberikan perhatian dan cinta kasih hingga penulis mampu menyelesaikan studinya sampai meraih gelar sarjana. Semoga ayah dan ibu sehat, panjang umur dan bahagia selalu.
8. Yth. Bapak Joseph Six Tommy selaku Direktur Utama PT Bahari Tirta Jaya atas kesempatan yang diberikan kepada penulis untuk dapat melaksanakan praktek darat.
9. Kepada Senior saya tercinta Nior Satriyo, Nior Johann, Nior Jimmy, Nior Malde, Nior Fadly, Nior Mayanti, Nior Ghea dan Nior Leva yang selalu menemani, meluangkan waktu dan tenaga serta pikiran atau materi kepada penulis dan tak hentinya memberikan dukungan untuk tidak pantang menyerah dalam segala hal dalam meraih apa yang menjadi impian penulis.
10. Seluruh jajaran Kantor PT. Bahari Tirta Jaya, yang telah banyak membantu dalam melaksanakan praktek darat dan penyusunan skripsi sehingga penulis dapat menyelesaikan praktek darat dengan baik.
11. Untuk ke dua saudara saya Daffa Pelambang Hidayat dan Bilal Hidayat yang telah memberi semangat dan memberikan arahan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
12. Kepada seseorang yang kehadirannya sangat berarti, Dimas Pratama Wahyudi. Terima kasih atas dukungan yang tiada henti, perhatian, kasih sayang, waktu, serta motivasi dan semangat yang telah diberikan kepada penulis. Dukungan yang sangat membantu dalam menyelesaikan pendidikan dan penulisan skripsi ini.
13. Kepada teman-teman yang selalu membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini khususnya sahabat saya Muhamad Rizki Septian, Anggita, Acha, Apiw, Dipa dan Ulik yang telah kebersamai penulis dalam menempuh pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.
14. Untuk teman-teman Angkatan LXIII, *Female Cadet* LXIII dan Dormitory J-103 yang telah menjadi bagian dari cerita selama di kampus tercinta.
15. Untuk seluruh anggota kelas KALK VIII *Delta* yang telah kebersamai dan mewarnai selama tingkat 4, kebersamaan kalian membuat proses penyusunan skripsi ini menjadi lebih menyenangkan dan penuh makna.
16. Semua pihak yang telah banyak membantu baik secara langsung maupun tidak

langsung yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

17. *Last but not least*, di penghujung perjalanan panjang penyusunan skripsi ini, ijinkan saya untuk mengucapkan terima kasih yang paling dalam kepada diri saya sendiri, karena telah mampu berusaha keras dan berjuang sejauh ini, mampu mengendalikan diri dari berbagai tekanan diluar keadaan dan memutuskan tidak pantang menyerah sesulit apapun proses penyusunan skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih banyak kekurangan baik dari susunan kalimat, serta pembahasan materi yang dijelaskan akibat keterbatasan penulis dalam menguasai materi, maka dari itu penulis mohon maaf sebesar-besarnya semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi penulis dan pembaca. Penulis mengharapkan saran dan kritikan yang bersifat membangun dan berguna bagi kesempurnaan skripsi ini.

Jakarta, 29 Juni 2024

Penulis

Bulan Nurapriliany

DAFTAR ISI

| | |
|--|-----|
| SAMPUL DALAM..... | i |
| TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI..... | ii |
| TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI..... | iii |
| KATA PENGANTAR | iv |
| DAFTAR ISI..... | vii |
| DAFTAR GAMBAR | ix |
| DAFTAR TABEL | x |
| DAFTAR LAMPIRAN..... | xi |
| BAB I PENDAHULUAN..... | 1 |
| A. LATAR BELAKANG | 1 |
| B. IDENTIFIKASI MASALAH..... | 6 |
| C. BATASAN MASALAH..... | 6 |
| D. RUMUSAN MASALAH..... | 6 |
| E. TUJUAN DAN MANFAAT..... | 7 |
| F. SISTEMATIKA PENULISAN..... | 7 |
| BAB II LANDASAN TEORI..... | 9 |
| A. PENGERTIAN/DEFINISI OPERASIONAL | 9 |
| B. TEORI..... | 15 |
| C. KERANGKA PEMIKIRAN | 26 |
| D. HIPOTESIS..... | 26 |
| BAB III METODE PENELITIAN | 29 |
| A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN | 29 |
| B. METODE PENDEKATAN | 32 |
| C. SUMBER DATA | 33 |
| D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA | 34 |
| E. POPULASI, SAMPEL, DAN TEKNIK SAMPLING | 35 |
| F. TEKNIK ANALISIS DATA..... | 36 |
| BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN..... | 42 |
| A. DESKRIPSI DATA | 42 |
| B. ANALISIS DATA | 49 |

| | |
|----------------------------|----|
| C. PEMECAHAN MASALAH | 61 |
| BAB V PENUTUP | 63 |
| A. KESIMPULAN | 63 |
| B. SARAN | 64 |
| DAFTAR PUSTAKA..... | 66 |
| LAMPIRAN..... | 69 |

DAFTAR GAMBAR

| | | |
|-------------|--|----|
| Gambar 2.1 | Komposisi <i>final disbursement account</i> | 15 |
| Gambar 2.2 | Proses Pembentukan <i>Final Disbursement Account</i> Periode Agustus 2022 – Juni 2023 | 17 |
| Gambar 2.3 | Bagan Keagenan Kapal | 22 |
| Gambar 2.4 | Kapal Tunda | 23 |
| Gambar 2.5 | Kapal Container | 24 |
| Gambar 2.6 | Kapal Ro-Ro..... | 24 |
| Gambar 2.7 | Kapal Tanker | 25 |
| Gambar 2.8 | Kapal <i>Cement Carrier</i> | 25 |
| Gambar 2.9 | Kapal <i>Liquid Natural Gas</i> (LNG)..... | 26 |
| Gambar 2.10 | Kerangka Pemikiran..... | 26 |
| Gambar 4.1 | Grafik Histogram..... | 52 |
| Gambar 4.2 | Grafik P-Plot..... | 52 |

DAFTAR TABEL

| | Halaman |
|------------|---|
| Tabel 1.1 | Penempatan Karyawan Berdasarkan Tingkat Pendidikan Formal Pada Bagian Keuangan Dan Operasional PT Bahari Tirta Jaya 3 |
| Tabel 1.2 | Perbandingan Jumlah Kunjungan Kapal dan Sumber Daya Manusia 3 |
| Tabel 1.3 | Data Piutang Belum Lunas 5 |
| Tabel 3.1 | Struktur Organisasi 38 |
| Tabel 4.1 | Data Piutang Kapal Belum Lunas 40 |
| Tabel 4.2 | Total waktu keterlambatan Pembayaran <i>Final Disbursement Account</i> 44 |
| Tabel 4.3 | Data Keterlambatan Pembayaran <i>Final Disbursement Account</i> 42 |
| Tabel 4.4 | Data Arus Kas Periode Agustus 2022 – Juni 2023 44 |
| Tabel 4.5 | Data Arus Kas Periode Agustus 2022 – Juni 2023 46 |
| Tabel 4.6 | Data Variabel X Dan Variabel Y Periode Agustus 2022 Sampai Juni 2023 47 |
| Tabel 4.7 | Perbandingan Rata-Rata Variabel X Dengan Standar Jatuh Tempo 47 |
| Tabel 4.8 | Analisis Data 51 |
| Tabel 4.9 | Analisis Statistik Deskriptif..... 51 |
| Tabel 4.10 | Hasil Uji Normalitas..... 55 |
| Tabel 4.11 | Hasil Perhitungan Uji Korelasi..... 55 |
| Tabel 4.12 | Hasil Perhitungan Uji Koefisien..... 55 |
| Tabel 4.13 | Hasil Perhitungan Uji Regresi Linear 56 |
| Tabel 4.14 | Hasil Perhitungan Uji Thitung..... 60 |

DAFTAR LAMPIRAN

| | |
|---|----|
| LAMPIRAN 01 STRUKTUR ORGANISASI | 69 |
| LAMPIRAN 02 PENUNJUKAN KEAGENAN | 70 |
| LAMPIRAN 03 PENUNJUKAN KEAGENAN | 71 |
| LAMPIRAN 04 <i>STATEMENT OF ACCOUNT</i> | 72 |
| LAMPIRAN 05 <i>FINAL DISBURSEMENT ACCOUNT</i> . Error! Bookmark not defined. | |
| LAMPIRAN 06 TTABEL..... | 74 |
| LAMPIRAN 07 DOKUMENTASI PRAKTEK DARAT | 75 |

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Perusahaan melakukan sistem penjualannya berupa jasa secara kredit maka kemudian akan timbul piutang. Piutang usaha perusahaan keagenan diperoleh dari *disbursement* (pembayaran) jasa keagenan kapal. Oleh sebab itu agen kapal harus mempertanggungjawabkan segala pengeluaran atas kapal milik *principal* yang terjadi selama berada di pelabuhan dalam bentuk *disbursement* untuk ditagihkan kepada *principal*, (Shinta, 2020).

Menurut Undang-undang Republik Indonesia No. 18 tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi menyebutkan bahwa penyedia jasa adalah orang atau badan yang kegiatan usahanya menyediakan layanan jasa konstruksi, yang terdiri dari perencana konstruksi, pelaksana konstruksi dan pengawas konstruksi. Pihak pengguna jasa tersebut bergerak dalam bidang pelayaran sebagai *owner* kapal. Adapun *principal* yang penulis maksud adalah PT. Gurita Lintas Samudera (GLS), dan PT. Mitrabahtera Segara Sejati (MBSS).

Menurut Undang-undang Republik Indonesia No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran Asing dan Perusahaan Nasional yang mengoperasikan kapalnya di Pelabuhan Indonesia wajib menunjuk perusahaan pelayaran nasional sebagai agen umum. Adapun agen umum yang dimaksud adalah PT. Bahari Tirta Jaya yang merupakan perusahaan keagenan kapal yang telah didirikan sejak tahun 2016 memiliki cabang di beberapa wilayah yaitu cabang Aceh, cabang Futong/Pekanbaru, cabang Panjang, cabang Merak/Cigading/Ciwandan, cabang Tanjung Priok, cabang Patimban, cabang Semarang, cabang Balikpapan, cabang Samarinda, cabang Sampit, cabang Adang Bay, cabang Morowali, cabang Lolak, cabang Bitung, cabang Bali, cabang Gorontalo dan beberapa join office yang berada di beberapa wilayah seperti Belawan, Jambi, Palembang, Bengkulu, Surabaya/Gresik, Banjarmasin, Satui,

Muara Asam, Kaliorang, Makassar, Kendari, Weda, dan Manokwari data tersebut diperoleh berdasarkan Akta Pendirian Perusahaan dan Compro Perusahaan tahun 2023.

Dalam penelitian ini, dapat ditemukan fenomena masalah kerjasama yang timbul antara pihak *principal* dengan pihak keagenan. Penulis mengambil 2 perusahaan yang mempercayakan pelayanan kegiatan kapalnya selama di pelabuhan kepada PT. Bahari Tirta Jaya cabang Samarinda sebagai sampel dalam penelitian yaitu PT. Gurita Lintas Samudera, dan PT. Mitrabahtera Segara Sejati. Dengan demikian PT. Bahari Tirta Jaya cabang Samarinda akan mewakili pengurusan dan kepentingan kapal selama berada di pelabuhan agar kegiatan kapal selama di pelabuhan dapat berjalan lancar sesuai jadwal yang sudah terencana, seperti mempersiapkan fasilitas sebelum kapal tiba dan memastikan kegiatan bongkar dan muat barang sesuai jadwal yang telah dikirimkan melalui email dalam bentuk timesheet. Perlu penulis jelaskan bentuk kerjasama antara pihak *principal* dan PT. Bahari Tirta Jaya cabang Samarinda dibuat dalam bentuk *letter of appointment* yang dapat diartikan sebagai surat penunjuk keagenan setelah adanya kesepakatan antara kedua belah pihak. Berdasarkan surat penunjukan tersebut maka divisi keuangan PT. Bahari Tirta Jaya cabang Samarinda akan membuatkan penagihan atau *estimate port disbursement* (EPDA) untuk pembayaran terkait penyandaran kapal di pelabuhan. Setelah pelayanan jasa atau kegiatan kapal telah selesai, divisi keuangan kembali mengeluarkan *invoice* akhir secara lengkap dengan menyertakan lampiran bukti bayar yang telah dikeluarkan oleh agen untuk kegiatan kapal selama di pelabuhan dalam bentuk *final disbursement account* (FDA).

Sumber daya manusia merupakan suatu rancangan dari berbagai sistem formal pada sebuah organisasi dengan tujuan memastikan penggunaan keahlian manusia secara efektif serta efisien untuk mencapai tujuan organisasi ataupun perusahaan sesuai dengan keinginan, sumber daya manusia juga sangat berperan penting untuk meningkatkan kinerja karyawan pada suatu perusahaan. Hal ini dikarenakan dampak dari sumber daya manusia yang baik akan menghasilkan kinerja karyawan yang baik dan berdampak positif juga bagi keberhasilan suatu perusahaan (Mathis dan Jackson, 2006). Semakin baik dan berkualitas sumber daya manusia yang dimiliki PT. Bahari Tirta Jaya maka semakin berpengaruh dalam pekerjaan. Dalam pembagian kerja

seringkali karyawan pada divisi finance merangkap lebih dari satu pekerjaan, dan membuat efektifitas menurun.

Tabel 1.1
Penempatan Karyawan Berdasarkan Tingkat Pendidikan Formal
Pada Bagian Keuangan Dan Operasional PT Bahari Tirta Jaya
Periode Agustus 2022 – Juni 2023

| Penempatan Karyawan Berdasarkan Tingkatan Ijazah | | | | | | |
|--|-----------|------------|-------------|---------------------|----------|---------|
| Ijazah / Bagian | Smk / Sma | Diploma Ii | Diploma Iii | Sarjana/ Diploma Iv | Strata-2 | Total |
| Keuangan | 1 Orang | - | - | 3 Orang | 1 Orang | 5 Orang |
| Operasional | 1 Orang | - | - | 5 Orang | - | 6 Orang |

Sumber : PT. Bahari Tirta Jaya Pusat, 2023

Tabel 1.2
Perbandingan Jumlah Kunjungan Kapal dan Sumber Daya Manusia
Periode Agustus 2022 – Juni 2023

| No | Bulan | Tahun | Jumlah Kapal PT Gurita Lintas Samudera | Jumlah Kapal PT Mitrabahtera Segara Sejati | SDM Yang Ada (<i>Finance</i>) | SDM Yang Terpakai |
|----|-----------|-------|--|--|---------------------------------|-------------------|
| 1 | Agustus | 2022 | 2 | 3 | 5 | 2 |
| 2 | September | 2022 | 3 | 4 | 5 | 2 |
| 3 | Oktober | 2022 | 2 | 4 | 5 | 2 |
| 4 | November | 2022 | 4 | 5 | 5 | 2 |
| 5 | Desember | 2022 | 3 | 7 | 5 | 2 |
| 6 | Januari | 2023 | 4 | 7 | 5 | 2 |
| 7 | Februari | 2023 | 5 | 5 | 5 | 2 |
| 8 | Maret | 2023 | 3 | 6 | 5 | 2 |
| 9 | April | 2023 | 5 | 7 | 5 | 2 |
| 10 | Mei | 2023 | 4 | 6 | 5 | 2 |
| 11 | Juni | 2023 | 6 | 8 | 5 | 2 |

Sumber : Divisi *finance* PT. Bahari Tirta Jaya Pusat, 2023

Pada tabel 1.1 menunjukkan penempatan karyawan berdasarkan tingkat pendidikannya dapat dilihat pada tabel 1.1 bahwa divisi keuangan mempunyai karyawan yang memiliki pendidikan SMK/SMA berjumlah 1 orang, strata 1 berjumlah 3 orang dan strata 2 memiliki jumlah 1 orang dengan total dari masing-masing pendidikan berjumlah 5 karyawan. Begitupun dengan divisi operasional mempunyai karyawan berijazah SMA/SMK berjumlah 1 orang dan Diploma IV berjumlah 5 orang dengan total dari masing-masing pendidikan berjumlah 6 orang.

Pada tabel 1.2 menunjukkan perbandingan jumlah kunjungan kapal dan sumber daya manusia yang ada pada PT. Bahari Tirta Jaya mengalami peningkatan jumlah kunjungan kapal dilihat dari Juni terdapat 6 kunjungan kapal GLS 8 kunjungan kapal MBSS, di bulan Januari terdapat penurunan kunjungan pada kapal GLS menjadi 5

kapal dan jumlah kedatangan kapal MBSS menjadi 7 kapal per januari 2023, dan di bulan Agustus terdapat penurunan kembali menjadi 2 kunjungan kapal GLS 3 kunjungan kapal MBSS. Dengan jumlah sumber daya manusia yang tersedia pada divisi keuangan PT. Bahari Tirta Jaya sebanyak 5 orang dan jumlah sumber daya manusia yang terpakai sebanyak 2 orang dengan masing-masing *principal* hanya memiliki 1 penanggung jawab *finance*. Dari data di atas dapat disimpulkan bahwa kunjungan kapal yang masuk setiap bulannya tidak sebanding dengan jumlah sumber daya manusia yang terpakai pada PT. Bahari Tirta Jaya dikarenakan 1 orang dapat menangani 2 sampai 3 kapal pada saat bulan yang bersamaan.

Pada saat penulis melaksanakan praktek darat di perusahaan PT. Bahari Tirta Jaya selama 11 bulan terhitung mulai pada bulan Agustus 2022 sampai dengan Juni 2023, adanya piutang yang timbul atas penalangan pembayaran yang dilakukan oleh PT. Bahari Tirta Jaya terlebih dahulu guna melayani kegiatan kapal para pihak *principal* yang sudah penulis jelaskan di atas, hal tersebut merupakan kewajiban dari pihak *principal* yang harus dipenuhi, karena piutang yang tidak dapat ditagih merupakan faktor yang merugikan perusahaan keagenan kapal.

Tabel 1.3
Data Piutang Belum Lunas
Periode Agustus 2022 – Juni 2023

| Pt Bahari Tirta Jaya | | | | | |
|--|---------------------|-------------|-------|---|----------------------------------|
| Faktur Belum Lunas | | | | | |
| <i>Cabang: Samarinda, Kalimantan Timur</i> | | | | | |
| Pt Gurita Lintas Samudera | | | | | |
| Bulan | Jumlah Kapal Vessel | Local Agent | Pic | Jatuh Tempo (<i>After Receipt Of Invoice</i>) | Total Keterlambatan Bayar (Hari) |
| Agustus 2022 | 2 | Btj | Malde | 30 Hari | 18 |
| September 2022 | 3 | Btj | Malde | 30 Hari | 50 |
| Oktober 2022 | 2 | Btj | Malde | 30 Hari | 25 |
| November 2022 | 4 | Btj | Malde | 30 Hari | 28 |
| Desember 2022 | 3 | Btj | Malde | 30 Hari | 50 |
| Januari 2023 | 4 | Btj | Malde | 30 Hari | 36 |
| Februari 2023 | 5 | Btj | Malde | 30 Hari | 21 |
| Maret 2023 | 3 | Btj | Malde | 30 Hari | 50 |
| April 2023 | 5 | Btj | Malde | 30 Hari | 36 |
| Mei 2023 | 4 | Btj | Malde | 30 Hari | 24 |
| Juni 2023 | 6 | Btj | Malde | 30 Hari | 50 |
| Total | 41 | | | | 388 |
| Pt Mitrabahtera Segara Sejati | | | | | |
| Bulan | Jumlah Kapal Vessel | Local Agent | Pic | Jatuh Tempo (<i>After Receipt Of Invoice</i>) | Total Keterlambatan Bayar (Hari) |
| Agustus 2022 | 3 | Btj | Jimmy | 30 Hari | 15 |
| September 2022 | 4 | Btj | Jimmy | 30 Hari | 35 |
| Oktober 2022 | 4 | Btj | Jimmy | 30 Hari | 24 |
| November 2022 | 5 | Btj | Jimmy | 30 Hari | 63 |
| Desember 2022 | 7 | Btj | Jimmy | 30 Hari | 70 |
| Januari 2023 | 7 | Btj | Jimmy | 30 Hari | 77 |
| Februari 2023 | 5 | Btj | Jimmy | 30 Hari | 70 |
| Maret 2023 | 6 | Btj | Jimmy | 30 Hari | 63 |
| April 2023 | 7 | Btj | Jimmy | 30 Hari | 84 |
| Mei 2023 | 6 | Btj | Jimmy | 30 Hari | 70 |
| Juni 2023 | 8 | Btj | Jimmy | 30 Hari | 98 |
| Total | 62 | | | | 669 |
| Total | 103 | | | | 1.057 |

Sumber : PT. Bahari Tirta Jaya Pusat, 2023

Berdasarkan pada tabel 1.3 dapat dilihat Agustus 2022 sampai dengan Juni 2023 jumlah kunjungan kapal yang dimiliki PT. Gurita Lintas Samudera dan PT. Mitrabahtera Segara Sejati di atas 5 kapal perbulannya dengan jatuh tempo yang sudah tertulis didalam *final disbursement account* selama 30 hari setelah *final disbursement account* dikirimkan melalui email dan kurir. Dapat dilihat kembali pada tabel 1.3 bahwa setiap bulannya pihak *principal* terdapat keterlambatan pembayaran yang melewati waktu jatuh tempo yang sudah ditentukan dengan jumlah kedatangan

kapal 103 per periode Agustus 2022 – Juni 2023 dengan keterlambatan pembayaran sebanyak 1.057 hari dengan rata – rata keterlambatan bayar 10 hari.

Hal demikian dapat terjadi karena penurunan kinerja karyawan. Bisa juga karena kurangnya strategi perusahaan dalam mempertahankan kondisi keuangan PT. Bahari Tirta Jaya pada periode 2022 sampai dengan 2023. Berdasarkan teori penelitian terdahulu dan fenomena di lapangan, penulis mengangkat masalah tersebut dalam skripsi yang berjudul: **“Pengaruh Keterlambatan Pembayaran *Final Disbursement Account* Terhadap Arus Kas Operasional Keagenan Di Pt Bahari Tirta Jaya”**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Identifikasi masalah yang dilakukan penulis adalah sebagai berikut:

1. Terganggunya arus kas perusahaan PT. Bahari Tirta Jaya dikarenakan keterlambatan pembayaran *final disbursement account*.
2. Kurangnya pelayanan pada divisi keuangan Perusahaan PT. Bahari Tirta Jaya.
3. Respon karyawan terhadap pelanggan terkait ketentuan pembayaran masih kurang.
4. Kurangnya komitmen *principal* terhadap pembayaran jasa keagenan.
5. Terganggunya kelancaran pelayanan operasional kapal yang diageni PT. Bahari Tirta Jaya

C. BATASAN MASALAH

Dalam menyusun makalah ini penulis akan membatasi masalah seputar faktor:

1. Terganggunya arus kas perusahaan PT. Bahari Tirta Jaya dikarenakan keterlambatan pembayaran *final disbursement account*.

D. RUMUSAN MASALAH

Upaya yang sangat besar harus dilakukan oleh setiap divisi yang ada di perusahaan terkait dengan peningkatan pelayanan pelanggan. Berdasarkan batasan masalah di atas, maka permasalahan dirumuskan sebagai berikut:

1. Apakah terdapat pengaruh antara terganggunya arus kas perusahaan PT. Bahari Tirta Jaya dikarenakan keterlambatan pembayaran *final disbursement account*.
2. Seberapa besar pengaruh keterlambatan pembayaran *final disbursement account* terhadap kelancaran arus kas operasional.

E. TUJUAN DAN MANFAAT

1. Tujuan

Adapun tujuan penelitian dari penulisan skripsi ini antara lain:

- a. Untuk mengetahui apakah terdapat pengaruh antara keterlambatan pembayaran *final disbursement account* sehingga dapat ditemukan pemecahan masalahnya agar dapat mengendalikan piutang pada PT. Bahari Tirta Jaya.
- b. Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh keterlambatan pembayaran *final disbursement account* dengan kelancaran arus kas operasional kapal di PT. Bahari Tirta Jaya.

2. Manfaat

Manfaat yang bisa diambil dari skripsi ini antara lain:

- a. Aspek Teoritis
 - 1) Sebagai bekal pengetahuan dalam hal pengaruh keterlambatan pembayaran *final disbursement account* terhadap arus kas operasional keagenan dapat dijadikan suatu bahan referensi bagi para taruna taruni untuk penelitian selanjutnya.
 - 2) Menambah pengetahuan dan wawasan penulis
- b. Aspek Praktis

Sebagai bahan masukan yang bersifat ilmiah guna memberikan masukan bagi PT. Bahari Tirta Jaya untuk mengetahui kelemahan dan kelebihan pada sistem kerja yang sedang diterapkan.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika penulisan skripsi ini untuk memudahkan pembaca supaya dapat mengerti tentang uraian dan analisis permasalahan yang dibahas, dibagi dalam 5 bab dan

masing-masing bab terdiri dari beberapa sub bab yang mana keseluruhan materi merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan.

BAB I : PENDAHULUAN

Bab pendahuluan menguraikan mengenai latar belakang masalah, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II : LANDASAN TEORI

Bab ini menguraikan teori yang berkaitan dengan judul skripsi tentang masalah di PT. Bahari Tirta Jaya secara deduktif dari teori yang berlingkup luas hingga ke teori yang akan digunakan untuk menganalisis permasalahan.

BAB III : METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini menjelaskan studi yang digunakan untuk pengumpulan data yang penulis pilih teknik tersebut dapat berupa studi kepustakaan, pengamatan, populasi, tinjauan pustaka, sampel serta analisis data.

BAB IV : ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini membahas pokok masalah penelitian. Penulis akan membahas tentang deskripsi data, pengujian hipotesis, laporan mengenai hasil-hasil yang diperoleh yaitu bagian pertama berisi uraian mengenai karakteristik tiap-tiap variabel dan bagian kedua memuat uraian tentang hasil pengujian hipotesis.

BAB V : PENUTUP

Bab ini berisi kesimpulan 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. PENGERTIAN/DEFINISI OPERASIONAL

Definisi operasional variabel adalah suatu atribut atau sifat atau nilai dari orang, obyek atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2013). Dalam pembuatan skripsi ini penulis menggunakan beberapa buku-buku untuk mengambil dan memilih teori – teori sebagai sarana penunjang untuk memudahkan dalam memahami skripsi.

1. Pengaruh Keterlambatan Pembayaran *Final Disbursement Account*

Menurut Bank Indonesia (2003), sistem pembayaran adalah suatu sistem yang mencakup pengaturan/perjanjian, fasilitas operasional, dan mekanisme teknis yang digunakan untuk penyampaian, pengesahan dan penerimaan instruksi pembayaran, serta pemenuhan kewajiban pembayaran melalui pertukaran nilai antar perorangan, bank, dan lembaga lainnya baik domestik maupun *cross border*. Pembayaran *Disbursement* ialah suatu akun yang diberikan oleh agen kapal di pelabuhan kepada pemilik kapal untuk semua jumlah yang dibayarkan keluar sehubungan dengan panggilan kapal di pelabuhan seperti pemanduan, tunda, biaya pelabuhan, setiap uang muka kepada master, penyediaan perbekalan dan penyimpanan dan biaya agen (Brodie, 2013).

a. Pengaruh

- 1) Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2005), Pengaruh adalah daya yang ada atau timbul dari sesuatu (orang atau benda) yang ikut berperan dalam membentuk watak, kepercayaan atau perbuatan seseorang.
- 2) Mengutip dari Bary (2014), Pengaruh adalah suatu tipe kekuasaan yang jika seseorang yang dipengaruhi agar bertindak dengan cara tertentu, dapat dikatakan terdorong bertindak demikian, sekalipun ancaman sanksi yang terbuka bukan merupakan motivasi yang mendorongnya.

- 3) Menurut Surakhmad (2012), Pengaruh adalah kekuatan yang muncul dari sesuatu benda atau orang dan juga gejala dalam yang dapat memberikan perubahan yang dapat membentuk kepercayaan atau perubahan.
- 4) Menurut M.Suyanto (2011), menyatakan bahwa pengaruh adalah nilai kualitas suatu iklan melalui media tertentu. Jadi, dari pendapat-pendapat tersebut dapat disimpulkan bahwa pengaruh merupakan suatu daya atau kekuatan yang timbul dari sesuatu, baik itu orang maupun benda serta segala sesuatu yang ada di dalam sehingga mempengaruhi apa-apa yang ada di sekitarnya.

Dapat disimpulkan bahwa pengaruh diartikan sebagai perubahan yang disebabkan oleh suatu faktor terhadap sesuatu yang lain. Dalam konteks yang lebih luas, pengaruh dapat merujuk pada dampak atau konsekuensi dari suatu tindakan, kejadian, atau kondisi terhadap individu, kelompok, ataupun lingkungan. Pengaruh ini bisa bersifat positif atau negatif, tergantung pada konteks dan bagaimana dampak tersebut diterima oleh pihak yang terpengaruh.

b. Pembayaran

- 1) Menurut Hasibuan (2010), Pembayaran adalah berpindahnya hak pemilikan atau sejumlah uang atau dan dari pembayar kepada penerimanya, baik langsung maupun melalui media jasa-jasa perbankan.
- 2) Menurut Undang-Undang Republik Indonesia No.23 Tahun 1999 Bab 1 Pasal 1 tentang Bank Indonesia menyatakan bahwa pembayaran mencakup seperangkat aturan, lembaga dan mekanisme yang digunakan untuk melakukan pemindahan dana guna memenuhi suatu kewajiban yang timbul dari suatu kegiatan ekonomi.

Berdasarkan pendapat para ahli tersebut, dapat disimpulkan bahwa Pembayaran adalah proses atau tindakan memberikan uang atau nilai lainnya sebagai ganti atas barang atau jasa yang diterima atau sebagai pengganti hutang atau kewajiban yang ada. Ini adalah transaksi keuangan yang umum dilakukan dalam kehidupan sehari-hari dan dalam konteks bisnis.

c. *Final Disbursement Account*

- 1) Berdasarkan <https://www.kapaldanlogistik.com/2023/05/> *Final Disbursement Account* (FDA) adalah biaya akhir untuk penyediaan

layanan yang telah diberikan oleh agen sesuai dengan perjanjian/permintaan yang mencakup daftar semua layanan yang diberikan kepada pelanggan dalam hal ini Shipowner.

- 2) Menurut Undang-Undang Republik Indonesia No.23 Tahun 1999 Bab 1 Pasal 1 tentang Bank Indonesia menyatakan bahwa pembayaran mencakup seperangkat aturan, lembaga dan mekanisme yang digunakan untuk melakukan pemindahan dana guna memenuhi suatu kewajiban yang timbul dari suatu kegiatan ekonomi.
- 3) Menurut R.P Suyono (2007), *disbursement* adalah biaya-biaya yang timbul akibat dari pelayanan keagenan, Dimana *disbursement* tersebut diselesaikan dan diakui sebagai biaya. Pengertian ini ditinjau dari segi operasionalnya. Pengertian *disbursement* dilihat dari segi transaksinya, *disbursement* didefinisikan semua pengeluaran dan pembelian dan atau penerimaan oleh suatu Perusahaan pelayaran lain yang berkaitan dengan penanganan pengoperasian kapal dan bukan merupakan beban Perusahaan (unit usaha tersebut).
- 4) Menurut Hasibuan (2010), pembayaran *disbursement* yaitu berpindahnya kepemilikan atas sejumlah uang atau dari pembayar kepada penerimanya, baik langsung maupun melalui media jasa-jasa perbankan.
- 5) Menurut Brodie (2013), mendefinisikan *disbursement* sebagai jumlah yang dibayarkan atas nama pemilik kapal atau *pencharter* oleh agen kapal untuk pemulihan di masa mendatang dari pemilik kapal atau penyewa melalui laporan rekening yang dikenal sebagai *disbursement account*. Oleh karena itu *disbursement account* dibuat oleh agen kapal kepada pemilik atau penyewa kapal.

Berdasarkan pendapat para ahli tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa *final disbursement account* adalah daftar biaya-biaya yang timbul akibat adanya kegiatan kapal di pelabuhan maupun setelah meninggalkan pelabuhan. Daftar ini dibuat oleh perusahaan keagenan sebagai pertanggungjawaban atas pelayanan jasa keagenan kapal yang telah dilaksanakan oleh perusahaan keagenan. *Principal* adalah perusahaan yang telah mendelegasikan pengelolaan kepentingan kapalnya selama berada di pelabuhan kepada perusahaan keagenan. Oleh karena itu, *final disbursement account* mencakup

biaya-biaya yang timbul selama periode tersebut dan dibuat sebagai laporan pertanggungjawaban atas pengelolaan kepentingan kapal oleh perusahaan keagenan.

Dari teori-teori tersebut dapat disimpulkan bahwa pelayanan pembayaran *final disbursement account* merujuk pada proses dimana suatu lembaga atau perusahaan melakukan pembayaran terakhir kepada penerima dana, dalam kata lain *final disbursement account* merupakan tagihan yang dibuat oleh *Shipping Agency* mengenai pengeluaran yang telah dikeluarkan oleh agen dalam menyediakan layanan dan biaya lain yang terutang oleh pelanggan kepada agen sehubungan dengan layanan yang diberikannya.

2. Arus Kas Operasional Keagenan

a. Arus Kas

- 1) Laporan Arus Kas menurut Kasmir (2012), yaitu laporan yang menunjuk arus kas masuk dan arus kas keluar di perusahaan. Arus kas masuk berupa pendapatan atau pinjaman dari pihak lain, sedangkan arus kas keluar merupakan biaya-biaya yang telah dikeluarkan perusahaan.
- 2) Menurut Rudianto (2012), Laporan Arus Kas merupakan suatu laporan tentang aktivitas penerimaan dan pengeluaran kas perusahaan selama suatu periode tertentu dengan penjelasan sumber-sumber penerimaan dan pengeluaran kas tersebut.
- 3) Menurut James. M. Reeve (2012), Arus Kas adalah suatu laporan yang menyediakan informasi yang berguna mengenai kemampuan perusahaan untuk menghasilkan kas dari kegiatan operasi, mempertahankan dan meningkatkan kapasitas operasi, memenuhi kewajiban keuangan, dan membayar dividen.
- 4) Menurut Hery (2012), Laporan Arus Kas merupakan sebuah laporan yang menggambarkan keadaan arus kas masuk dan arus kas keluar dari aktivitas operasi aktivitas investasi dan aktivitas pendanaan.

Berdasarkan pengertian-pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa Arus kas mengacu pada aliran masuk dan keluar dana dari suatu entitas selama periode tertentu. Ini mencakup semua transaksi keuangan yang terjadi, seperti penerimaan uang dari penjualan produk atau layanan, pembayaran biaya operasional, pembayaran utang, dan aktivitas keuangan lainnya.

b. Operasional

- 1) Menurut Fogarty Schroedee (1994) dalam Eddy Herjanto (2008), definisi kegiatan operasi terdiri dari pengelolaan fungsi organisasi dalam menghasilkan barang dan jasa, serta adanya pengambilan keputusan sebagai elemen penting dari manajemen operasi. Operasional
- 2) Menurut Nursalam (2008), Pengertian operasional merupakan arti berdasarkan karakteristik yang diamati dari suatu yang didefinisikan tersebut.
- 3) Menurut Husein Umar (2008), Pengertian operasional merupakan penentuan suatu construct sehingga menjadi variabel maupun variabel-variabel yang dapat diukur.
- 4) Menurut Widjono Hs (2008), Pengertian operasional merupakan batasan pengertian yang dijadikan sebagai pedoman untuk melakukan suatu kegiatan ataupun pekerjaan.

Jadi pada garis besarnya divisi operasional perusahaan pelayaran bagian dari perusahaan yang bertanggung jawab untuk mengelola dan menjalankan operasi pengiriman barang atau penumpang melalui laut. Divisi ini terlibat dalam berbagai aspek operasional, termasuk perencanaan rute pelayaran, manajemen armada kapal, pemeliharaan kapal, penjadwalan perjalanan, dan koordinasi kegiatan logistik.

Maka dapat disimpulkan bahwa operasional merupakan kesatuan kegiatan dari keseluruhan fungsi yang ada di perusahaan guna mewujudkan atau sebagai pelaksana strategis rencana perusahaan.

c. Keagenan

- 1) Menurut Suyono (2007), keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian, Dimana salah satu pihak yang dinamakan agen (*agent*) setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan pemilik (*principal*) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya. Keagenan dapat diartikan sebagai perwakilan atau kuasa dari pihak lain.

- 2) Menurut Engkos Kosasih dan Hananto Soewedo (2007), keagenan umum adalah Perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh Perusahaan pelayaran asing di luar negeri (selaku *principal*) untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapal *principal* tersebut (kapal milik, kapal *charter* yang dioperasikan *principal*).
- 3) Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Agen Umum adalah perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama berada di Indonesia.

Dari teori-teori tersebut, dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud dengan Arus Kas Operasional Keagenan merupakan istilah yang digunakan dalam konteks manajemen keuangan untuk menggambarkan aliran dana yang terkait dengan operasi utama dari sebuah perusahaan keagenan. Perusahaan keagenan adalah entitas yang bertindak atas nama klien atau pihak lain untuk melaksanakan tugas-tugas tertentu

d. Kapal

- 1) Menurut Undang-Undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Bab 1 Pasal 1 (2008), kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan dengan tenaga angin, mekanik dan tenaga lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
- 2) Menurut Keputusan Menteri 14 Tahun 2002 (2002), Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal Bab 1 Pasal 1 menyatakan bahwa, kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin atau ditunda termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah pindah.
- 3) Menurut Pasal 309 Ayat 1 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Atau Disingkat Dengan Nama KUHD menyatakan bahwa, kapal adalah semua alat berlayar, apapun nama dan sifatnya.

Maka dapat disimpulkan bahwasanya Kapal adalah sebuah kendaraan air besar yang dirancang untuk berlayar di perairan laut atau sungai. Kapal-kapal memiliki berbagai ukuran dan jenis, mulai dari kapal kecil yang digunakan untuk aktivitas nelayan hingga kapal kargo raksasa yang digunakan untuk mengangkut barang-barang secara massal di lautan.

B. TEORI

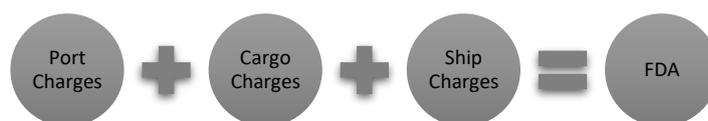
Teori adalah alur logika atau penalaran yang dibentuk oleh seperangkat konsep, definisi, dan dimensi yang disusun secara sistematis. Secara umum teori mempunyai tiga fungsi, yaitu menjelaskan (*explain*), meramalkan (*predict*) dan mengendalikan (*control*) suatu fenomena. Konsep adalah pendapat singkat yang dibentuk oleh proses penarikan kesimpulan umum tentang suatu peristiwa berdasarkan pengamatan yang relevan (Sugiyono, 2018). 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. Pembayaran (*Disbursement*)

Pengertian *disbursement* diartikan secara berbeda oleh setiap orang ditinjau dari sudut aktivitasnya. Segala kegiatan kapal seperti kapal kargo atau kapal niaga dapat dikenakan berbagai bentuk biaya dalam pelaksanaan operasi kapalnya selama berada di pelabuhan, semua biaya perlu dipertanggung jawabkan oleh pihak agen kapal kepada pihak *principal* yang kemudian biaya tersebut akan dibayar oleh pemilik atau penyewa kapal, proses pertanggungjawaban inilah dilakukan dengan menggunakan *final disbursement account*.

- a. Menurut Brodie (2013), *disbursement account* sebagian besar dibagi menjadi 3 kategori pengeluaran yang ditunjukkan pada gambar 2.1 berikut ini.

Komposisi *Final Disbursement Account*



Gambar 2.1 komposisi *final disbursement account*

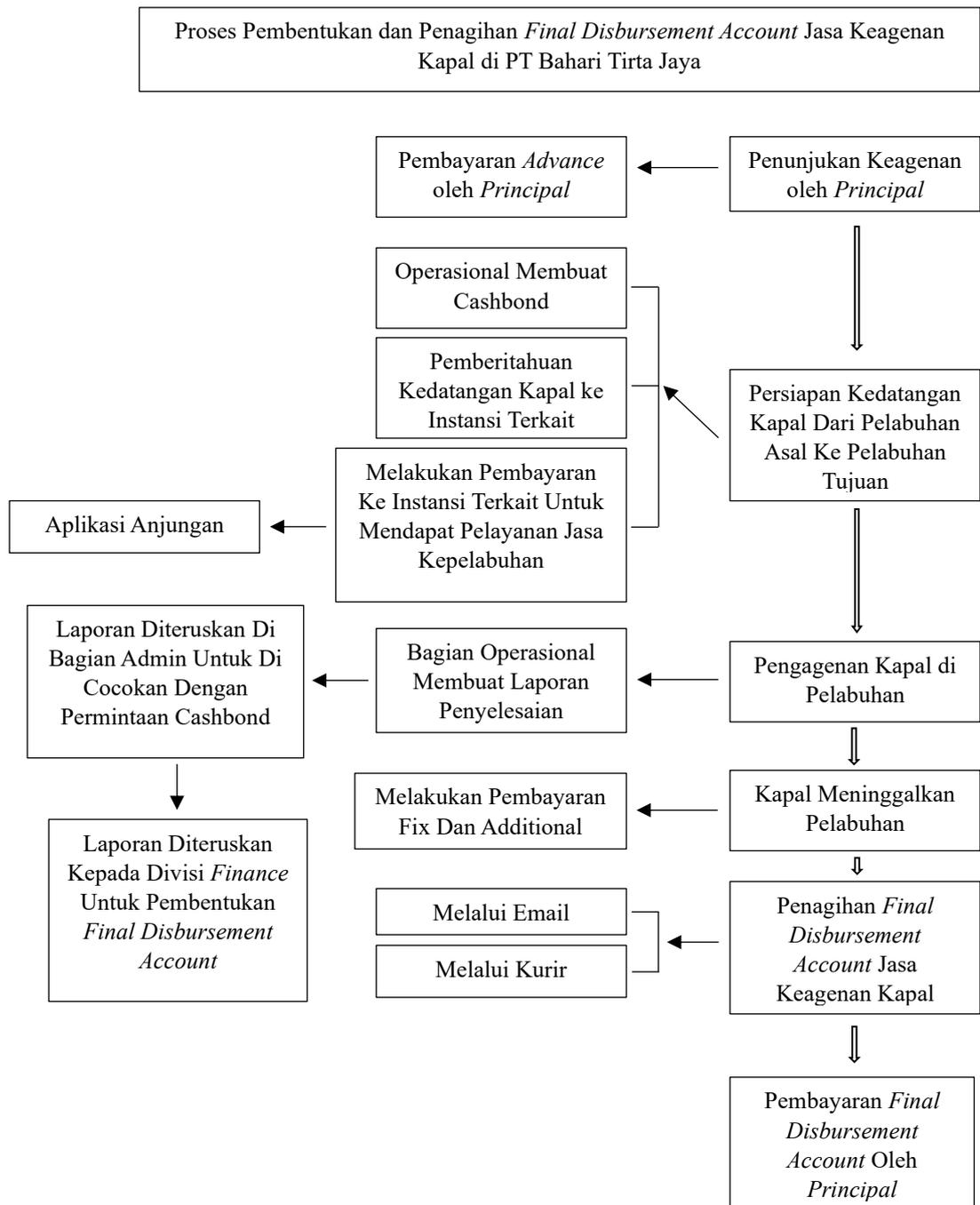
(Sumber : Brodie 2013)

Dengan demikian berdasarkan pada gambar 2.1 komposisi *final disbursement account* berdasarkan Brodie (2013) maka biaya yang termasuk dalam *final disbursement account* demikian meliputi :

- 1) Biaya Pelabuhan = iuran pelabuhan, iuran ringan, pandu, tunda, tambatan, mooring, unmooring dan shifting, biaya kustom, sewa mobil, agen remunerasi dan komunikasi.
- 2) Biaya Kargo = biaya bongkar dan muat, biaya perhitungan, lembur, dan lain-lain.
- 3) Biaya Kapal = uang tunai untuk master, air, biaya kru, toko, perbaikan, perbekalan, dan lain-lain.

Proses *disbursement* meskipun terdengar sederhana, namun tugas tersebut melibatkan puluhan orang dalam hubungan *principal* dan agen serta akuntansi. Beberapa agen dan pemasok masing-masing memiliki model harga sendiri tergantung pada kargo yang ditangani, kebutuhan kapal dan logistic di dalam area pelabuhan (DA-Desk,2012).

Berikut merupakan alur proses pembentukan *disbursement* yang berupa *final disbursement account* di PT Bahari Tirta Jaya dan proses penagihannya kepada pihak *principal*.



Gambar 2.2 Proses Pembentukan Dan Penagihan *Final Disbursement Account* Periode Agustus 2022 – Juni 2023
(Sumber : PT Bahari Tirta Jaya Pusat, 2023)

Proses pembentukan dan penagihan *final disbursement account* (FDA) merupakan langkah penting dalam industri pelayaran yang melibatkan berbagai pihak, termasuk agen pelayaran, operator kapal, dan pemilik kapal. Berikut adalah langkah-langkah umum dalam proses tersebut:

Pembentukan *Final Disbursement Account* :

- 1) Pengumpulan Data: agar *final disbursement account* dapat dibentuk, informasi yang relevan harus dikumpulkan terlebih dahulu. Ini termasuk informasi tentang biaya operasional kapal selama operasi di Pelabuhan tertentu.
- 2) Penghitungan Biaya: setelah data terkumpul, biaya-biaya yang terkait dengan operasi kapal di Pelabuhan tersebut akan dihitung. Ini mencakup biaya Pelabuhan, biaya layanan agen pelayaran, biaya bongkar muat, biaya pilot, dan biaya lainnya yang mungkin terjadi.
- 3) Verifikasi Informasi: informasi yang dikumpulkan dan biaya yang dihitung akan diverifikasi untuk memastikan keakuratannya sebelum disajikan dalam *final disbursement account*.
- 4) Penyusunan *final disbursement account*: setelah verifikasi, *final disbursement account* akan disusun. Dokumen ini mencakup rincian biaya-biaya yang terkait dengan operasi kapal di Pelabuhan tersebut.
- 5) Persetujuan: setelah *final disbursement account* disusun, akan diajukan untuk persetujuan oleh pihak-pihak yang terlibat, seperti operator kapal dan pemilik kapal.

Penagihan *Final Disbursement Account*:

- 1) Pengiriman *final disbursement account*: setelah disetujui, *final disbursement account* akan dikirim kepada pemilik kapal atau agen yang ditunjuk untuk penagihan.
- 2) Penagihan: agen kapal atau pemilik kapal akan menggunakan *final disbursement account* sebagai dasar untuk menghitung tagihan yang harus dibayar oleh operator kapal.
- 3) Pembayaran: operator kapal akan membayar tagihan sesuai dengan *final disbursement account* kepada agen kapal atau pemilik kapal.
- 4) Rekonsiliasi: setelah pembayaran diterima, akan dilakukan rekonsiliasi untuk memastikan bahwa semua biaya yang tercantum dalam *final disbursement account* telah dibayarkan dengan benar.
- 5) Pelaporan: setelah rekonsiliasi selesai, laporan akhir akan disampaikan kepada pihak yang terlibat untuk dokumentasi dan pelacakan.

Proses pembentukan dan penagihan *final disbursement account* ini penting untuk memastikan bahwa semua biaya terkait dengan operasi kapal telah dipertimbangkan dan dibayar dengan benar. Hal ini juga membantu dalam transparansi dan akuntabilitas dalam hubungan antara agen pelayaran, operator kapal dan pemilik kapal.

Segala kegiatan kapal seperti kapal kargo atau kapal niaga dapat dikenakan berbagai bentuk biaya dalam pelaksanaan operasi kapalnya selama berada di pelabuhan, semua biaya perlu dipertanggungjawabkan oleh pihak agen kapal kepada pihak *principal* yang kemudian biaya tersebut akan dibayar oleh pemilik atau penyewa kapal, proses pertanggungjawaban inilah dilakukan dengan menggunakan *final disbursement account*.

b. Dokumentasi Disbursement

Dokumen-dokumen yang mendukung *final disbursement account* harus membuktikan suatu aktivitas memang terjadi atas nama pemilik kapal atau pencarter. Menurut McNicholas (2007) hanya mendefinisikan dokumen sebagai bukti-bukti yang mendukung sesuatu.

Maka dapat disimpulkan bahwa pada *final disbursement account* (FDA) yang ditagihkan kepada pihak *principal* (pemilik kapal atau operator kapal), harus disertai dengan dokumen pendukung yang memvalidasi aktivitas dan semua pengeluaran yang dilakukan oleh agen pelayaran atas kapal yang diageni. Dokumen-dokumen pendukung ini mencakup semua biaya yang terkait dengan operasi kapal di pelabuhan tertentu, seperti biaya pelabuhan, biaya layanan agen pelayaran, biaya bongkar muat, biaya pilot dan biaya lainnya.

Principal memiliki kewajiban untuk memastikan bahwa pembayaran atas pelayanan jasa yang diterima telah sesuai dengan yang tercantum dalam *final disbursement account* yang ditagihkan. Oleh karena itu, dokumen pendukung yang disertakan dalam *final disbursement account* sangat penting untuk memberikan bukti transparansi dan keabsahan atas biaya yang ditagihkan.

2. Operasional

a. Menurut Engkos Kosasih dan Hananto Soewedo (2007), bahwa dalam kegiatan operasional Perusahaan pelayaran memiliki tugas pokok adalah sebagai berikut:

1) Mengatur pengoperasian kapal agar menguntungkan.

- 2) Menyusun anggaran eksploitasi, terutama yang menyangkut pendapatan *freight/charter* dan biaya variabel.
- 3) Memasarkan ruangan kapal dan *canvassing* muatan.
- 4) Menyelenggarakan logistic muatan dan mengoptimalkan penggunaan *container*.
- 5) Menyusun jadwal pelayaran armada dengan memperhatikan jadwal *docking/survey/repairs* yang disusun oleh direktorat armada.
- 6) Menentukan uang tambat.
- 7) Merundingkan *agency agreement* dan mengangkat agen.
- 8) Merundingkan kontrak dan menunjuk Perusahaan bongkar/muat.
- 9) Merundingkan kontrak dengan Perusahaan *warehousing/terminal* serta penunjukannya.
- 10) Merundingkan kontrak dengan kepanduan/Perusahaan kapal tunda dan regu-regu pengenalan (*mooring gang*).
- 11) Menghadiri rapat-rapat dengan tenaga kerja bongkar muat.
- 12) Mengikuti peraturan nasional maupun internasional yang menyangkut operasi, misalnya tentang muatan berbahaya, kemasan-kemasan baru, dan cara bongkar muat baru serta peralatannya.
- 13) Mengikuti persyaratan-persyaratan angkutan laut.
- 14) Mengumpulkan *port information update* dari agen-agen / perwakilan-perwakilan.
- 15) Mengusulkan kapal untuk diistirahatkan (*land up*) sementara, bila merugikan, sementara menunggu analisis rute yang menguntungkan.
- 16) Menyelenggarakan pembelian-pembelian untuk kebutuhan direktorat/unit usaha.
- 17) Merencanakan bongkar muat kapal dengan *port captain*
- 18) Mengeluarkan instruksi-instruksi operasional kepada kapal dan para agen/perwakilan.
- 19) Mengurus menangani klaim.
- 20) Mengageni kapal-kapal asing, sesuai kontrak surat penunjukan.
- 21) Melaksanakan pembinaan cabang-cabang dan lain-lain.

3. Keagenan

- a. Menurut Suyono (2007) keagenan adalah hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian,

Dimana salah satu pihak yang dinamakan agen setuju untuk mewakili pihak lainnya yang dinamakan pemilik *principal* dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang dipercayakan kepadanya. Keagenan dapat diartikan sebagai perwakilan atau kuasa dari pihak lain.

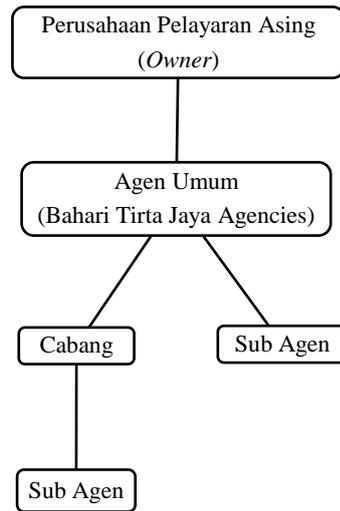
Secara garis besar, dikenal 3 (tiga) jenis agen kapal yaitu sebagai berikut:

- 1) *General Agent* (agen umum) adalah Perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh Perusahaan asing untuk melayani kapal-kapal milik Perusahaan asing tersebut selama berlayar dan singgah di Pelabuhan Indonesia. Persyaratan untuk menjadi agen umum memiliki buku surat keagenan umum (*agency agreement*). Bagi Perusahaan angkutan laut yang ditunjuk sebagai agen umum dilarang menggunakan ruang kapal asing yang diageninya, baik sebagian maupun keseluruhan untuk mengangkut muatan kapal dalam negeri Keputusan Menteri 33 Tahun 2001, Bab V, Pasal 45 ayat (1) s.d (4).

Ini mengindikasikan bahwa agen umum bertanggung jawab atas melayani kebutuhan kapal-kapal milik Perusahaan asing tersebut selama berlayar dan singgah di Pelabuhan Indonesia.

- 2) Sub Agen adalah Perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh *general agent* (agen umum) bertindak atas nama *general agent* dan bertanggung jawab untuk melaksanakan tugas-tugas tertentu yang diberikan oleh *general agent* terkait dengan pelayanan kapal-kapal di Pelabuhan tertentu.
- 3) *Branch Agent* adalah cabang dari *general agent* (agen umum) di daerah atau pelabuhan tertentu. *Branch Agent* bertindak sebagai perpanjangan dari *general agent* di lokasi atau Pelabuhan tertentu. Mereka memiliki tanggung jawab yang serupa dengan Sub Agen, yaitu untuk melaksanakan tugas-tugas yang diberikan oleh *general agent* terkait dengan pelayanan kapal-kapal di wilayah atau Pelabuhan tempat mereka beroperasi.
- 4) *Branch Agent* dapat ditugaskan untuk melakukan berbagai tugas, seperti koordinasi dengan otoritas Pelabuhan, menyediakan layanan pendukung kapal, mengatur bongkar muat barang, dan menangani masalah administrative lainnya atas nama *general agent*.

Untuk lebih jelas mengenai keagenan kapal, dapat lihat bagan pada gambar 2.3



Gambar 2.3 Bagan Keagenan Kapal
(Sumber : PT Bahari Tirta Jaya, 2023)

Pemilik Kapal (*owner*), adalah entitas yang memiliki kepemilikan sah atas kapal. Mereka bertanggung jawab atas operasi dan pemeliharaan kapal, serta menjalankan kegiatan bisnis yang terkait dengan penggunaan kapal tersebut untuk tujuan komersial. *Owner* membutuhkan *General Agent* atau Perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh Perusahaan asing atau pemilik kapal untuk melayani kapal-kapal milik mereka selama berlayar dan singgah di pelabuhan tertentu. *Branch Agent* yang berlokasi di Pelabuhan atau wilayah tertentu mereka bertindak sebagai perpanjangan dari *general agent* di daerah tersebut dan bertanggung jawab atas penyediaan layanan dan koordinasi untuk kapal-kapal yang berlabuh di Pelabuhan tersebut. Sub Agen Perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh *general agent* untuk melayani kebutuhan kapal-kapal di pelabuhan tertentu yang mungkin tidak dapat terjangkau langsung oleh *branch agent*. Dengan demikian, struktur keagenan kapal melibatkan Kerjasama antara *owner*, *general agent*, *branch agent* dan sub agen untuk memastikan operasi kapal yang lancar dan efisien di berbagai pelabuhan di seluruh dunia. Setiap entitas dalam struktur tersebut memiliki peran dan tanggung jawab masing-masing untuk memastikan keselamatan kapal, kepatuhan terhadap regulasi dan kepuasan pelanggan.

4. Kapal

a. Jenis-jenis Kapal

Kapal merupakan transportasi laut yang digunakan sebagai pengangkut penumpang dan barang, maka transportasi laut seperti kapal merupakan salah satu transportasi utama yang ada di Indonesia yang mampu menjangkau seluruh wilayah Indonesia. Berdasarkan <https://tisuoding.com/pengertian-kapal/> terdapat 25 jenis kapal yang dikenalkan dalam dunia pelayaran berikut beberapa jenis-jenis kapal tersebut diantaranya adalah :

1) Kapal Tunda

Kapal ini jenis kapal khusus yang dirancang untuk membantu dan menarik kapal lainnya dalam berbagai situasi, baik di pelabuhan, perairan terbatas, atau di laut terbuka. Tugas mereka meliputi membantu kapal yang berlabuh atau berlayar, melakukan manuver kapal besar di Pelabuhan yang padat, menyelamatkan kapal yang mengalami masalah, serta menarik kapal dari titik berbahaya atau di perairan yang sulit. Kapal ini sering dilengkapi dengan sistem derek, penggerak daya yang kuat, dan peralatan khusus lainnya untuk melakukan tugas-tugas tersebut dengan efektif dan aman.



Gambar 2.4 Kapal Tunda
(Sumber : PT Bahari Tirta Jaya cabang Samarinda, 2023)

2) Kapal Kontainer

Kapal ini merupakan kapal khusus yang dirancang untuk mengangkut muatan dalam peti kemas yang memiliki ukuran standar, kapal ini memiliki rongga yang mana biasanya digunakan untuk menyimpan peti kemas berukuran standar.



Gambar 2.5 Kapal Container
(Sumber : <https://kontainerindonesia.co.id/>)

3) Kapal Ro-Ro (*Roll-on/Roll-off*)

Kapal ini merupakan jenis kapal yang dirancang khusus untuk mengangkut kendaraan bermotor, seperti mobil, truk, dan bus, serta muatan bergerak lainnya, yang dapat memasuki kapal dengan cara roll-on melalui pintu depan atau pintu samping, dan roll-off saat kapal telah tiba di tujuan. Istilah roll-on/roll-off merujuk pada proses memasukkan dan mengeluarkan kendaraan dari kapal tanpa perlu dibongkar.



Gambar 2.6 Kapal Ro-Ro
(Sumber : PT Bahari Tirta Jaya cabang Patimban, 2023)

4) Kapal Tanker

Kapal ini merupakan jenis kapal yang dirancang khusus untuk mengangkut cairan dalam jumlah besar, seperti minyak, bahan bakar, produk kimia, atau bahan cair lainnya. Mereka memiliki struktur dan fitur khusus yang dirancang untuk menjaga keamanan dan kestabilan muatan cairan yang diangkut.



Gambar 2.7 Kapal Tanker

(Sumber : <https://finance.detik.com/foto-bisnis/d-7103590/>)

5) Kapal *Cement Carrier*

Kapal khusus yang dirancang hanya untuk mengangkut semen dalam jumlah besar dari pabrik semen ke pelabuhan tujuan atau proyek konstruksi. Kapal ini memiliki fitur dan spesifikasi tertentu yang memungkinkannya untuk mengangkut semen secara efisien dan aman.



Gambar 2.8 Kapal *Cement Carrier*

(Sumber : PT Bahari Tirta Jaya cabang Lhokseumawe, 2023)

6) Kapal *Liquid Natural Gas* (LNG)

Kapal LNG jenis kapal yang dirancang khusus untuk mengangkut *Liquid Natural Gas* (LNG) dalam bentuk cair dari fasilitas produksi atau terminal LNG ke pelabuhan tujuan di seluruh dunia. LNG adalah bahan bakar alam yang dikondensasikan menjadi bentuk cair agar diangkut secara efisien melalui kapal.

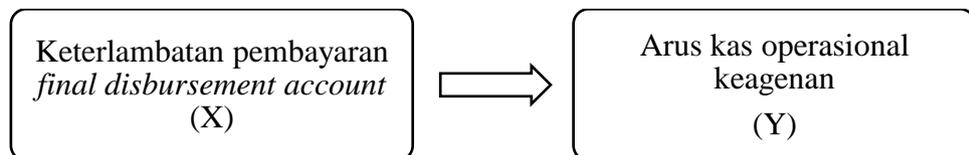


Gambar 2.9 Kapal *Liquid Natural Gas* (LNG)
(Sumber : PT Bahari Tirta Jaya, 2023)

C. KERANGKA PEMIKIRAN

Menurut Sugiyono (2017) kerangka berpikir yang baik akan menjelaskan secara teoritis hubungan antara variabel yang akan diteliti. kerangka berfikir merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting.

Kerangka Pemikiran (hubungan antar variabel X dan Y)



Gambar 2.10 Kerangka Pemikiran

Keterangan :

X = Keterlambatan pembayaran *final disbursement account* oleh *principal* terhadap PT Bahari Tirta Jaya

Y = Kelancaran arus kas operasional keagenan di PT Bahari Tirta Jaya

D. HIPOTESIS

Menurut Syofian Siregar (2014) menyatakan bahwa, “Hipotesis merupakan pernyataan sementara yang masih lemah kebenarannya”. Hipotesis memang lebih umum digunakan dalam penelitian inferensial, yang merupakan jenis penelitian

dengan pendekatan kuantitatif yang bertujuan untuk menguji hubungan atau perbedaan antara variabel. Pengujian hipotesis dalam penelitian ini biasanya melibatkan teknik analisis statistik inferensial.

Seperti dijelaskan sebelumnya bahwa hipotesis dapat disusun oleh peneliti berdasarkan landasan teori yang kuat dan didukung hasil-hasil penelitian yang relevan.

Menurut Soesilo (2015), Rumusan Hipotesis memiliki persyaratan atau ciri-ciri yang harus dipenuhi oleh peneliti. Adapun beberapa ciri-ciri rumusan hipotesis menurut Soesilo sebagai berikut:

1. Hipotesis dinyatakan dalam kalimat pernyataan (*declarative statement*), bukan kalimat tanya. *Statement* sebagai pandangan peneliti berdasar hasil kajian teori yang digunakan.
2. Peneliti harus konsisten (tidak berubah-ubah) mengenai isi hipotesisnya. Oleh karena itu, peneliti perlu melakukan kajian yang mendalam tentang teori yang digunakan dalam menyusun hipotesisnya.
3. Dalam penelitian eksperimen hipotesis berisi pernyataan mengenai efektivitas, perbedaan atau pengaruh dari suatu variabel ke variabel yang lain. Dalam hipotesis setidaknya ada dua variabel yang diteliti.
4. Hipotesis harus dapat diuji (*testable*). Selain menjelaskan tentang cara (teknik) pengukuran masing-masing variabel yang akan diteliti, dalam bagian metodologi penelitian juga harus menjelaskan teknik analisis yang digunakan untuk menguji hipotesis penelitian.

Hipotesis digolongkan menjadi 2 yakni:

- a. Hipotesis tanpa arah (dua arah)

Hipotesis tanpa arah merupakan rumusan hipotesis yang hanya menyatakan adanya hubungan atau perbedaan antara variabel yang diteliti tanpa menjelaskan arah hubungan yang spesifik, seperti positif (+) atau negatif (-).

- b. Hipotesis Searah

Hipotesis searah pada umumnya disusun sebagai pernyataan yang menunjukkan arah hubungan atau perbedaan antara dua variabel yang diteliti arah tersebut mencerminkan apakah hubungan tersebut bersifat positif atau

negatif.

Berdasarkan kerangka pemikiran Gambar 2.10 hipotesis dinyatakan sebagai berikut ini:

- a. H_0 : Tidak adanya pengaruh keterlambatan pembayaran *final disbursement account* terhadap arus kas operasional keagenan di PT Bahari Tirta Jaya.
- b. H_a : Terdapat pengaruh keterlambatan pembayaran *final disbursement account* terhadap arus kas operasional keagenan di PT Bahari Tirta Jaya.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan selama menjalani praktek darat di PT Bahari Tirta Jaya terhitung sejak 01 Agustus 2022 sampai dengan 30 Juni 2023. Penelitian dilakukan dengan pengambilan data-data pokok tentang prosedur pengoperasian yang benar akan dikaji dalam skripsi ini.

2. Tempat dan Profil Penelitian

Perusahaan pelayaran yang menjadi objek penelitian adalah PT Bahari Tirta Jaya berdiri pada tahun 2016, yang bergerak dalam usaha keagenan kapal yang biasa melayani kapal dalam negeri maupun kapal luar negeri. Berikut adalah beberapa data tentang perusahaan tersebut:

a. Tempat Penelitian

| | |
|-------------------|---|
| Nama Perusahaan | : PT. Bahari Tirta Jaya Lines |
| Alamat Perusahaan | : Jl. Angkasa 1 No. 35, Rt.02/Rw.10, Kel. Gunung sahari, Kec. Kemayoran, Kota Jakarta Pusat, Daerah Khusus Ibukota Jakarta, 10610 |
| Telepon | : +62 21 2605 8346 |
| E-mail | : ops@btjlines.com |
| Web | : www.btjlines.com |
| Jenis Usaha | : Bidang Jasa Keagenan Kapal |

b. Profil Penelitian

PT. Bahari Tirta Jaya / PT Bahari Tirta Jaya Lines berdedikasi sejak 2016 untuk menyediakan pelayanan keagenan yang efisien dan efektif kepada *vessel*, *principal* dan *service providers*. Dengan operasional terpusat di HUB yang berpengalaman, kami telah membangun reputasi untuk menyediakan

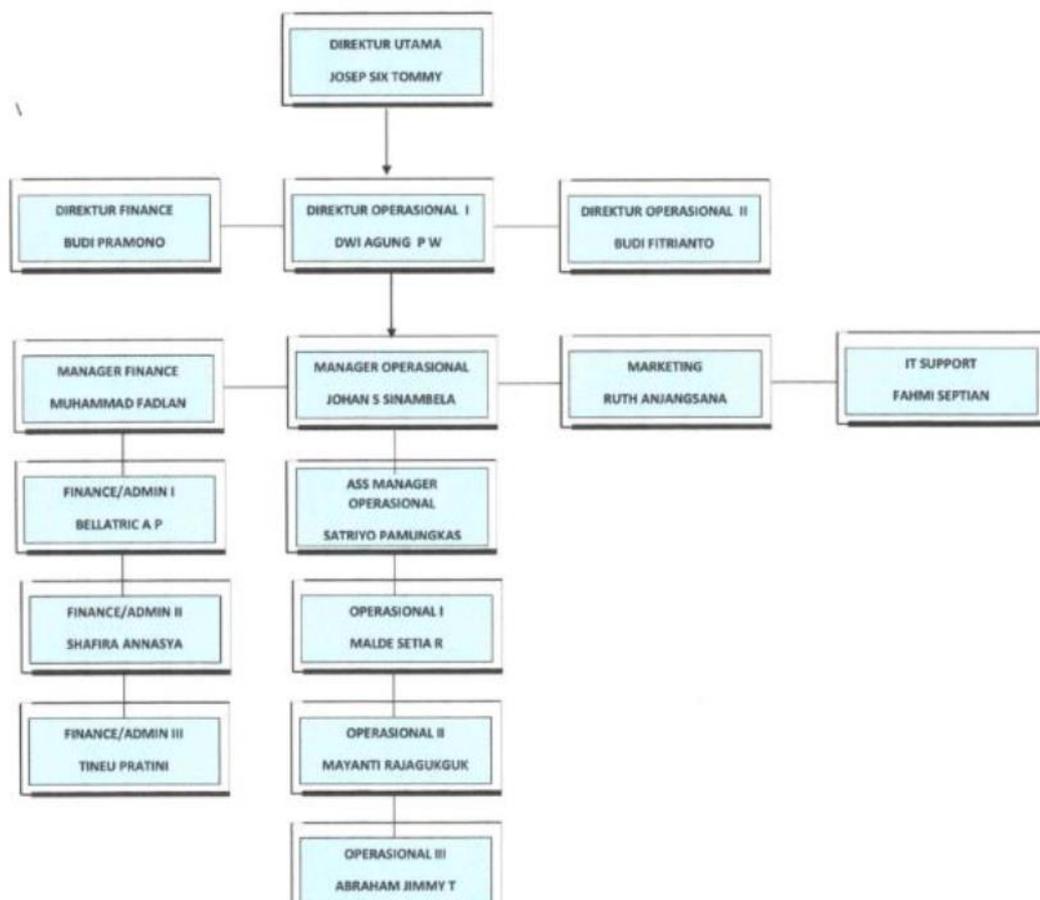
komunikasi dan pengetahuan yang luar biasa tentang pelabuhan, komoditas dan persyaratan kepatuhan.

PT Bahari Tirta Jaya memiliki komitmen terhadap keunggulan dalam pelayanan mencakup berbagai jenis *coal, fertilizers, steel products, liquid chemicals, project cargo* dan *dry bulk commodities (SBM, Sugar and PKE, Cement)*. Melalui hubungan yang solid dengan *Suppliers (owner, charterer & shipper)* serta otoritas pelabuhan dan otoritas CIQ.

Dengan tim yang berdedikasi dan berpengalaman, PT Bahari Tirta Jaya siap untuk menjadi mitra terpercaya dalam memenuhi kebutuhan keagenan kapal dan layanan terkait di seluruh wilayah operasi kami.

Struktur Organisasi Perusahaan

Berikut adalah struktur organisasi untuk PT. Bahari Tirta Jaya:



Bagan 3.1
Struktur Organisasi PT Bahari Tirta Jaya Pusat
(Sumber : PT Bahari Tirta Jaya, 2023)

Struktur organisasi perusahaan adalah susunan yang menggambarkan hierarki, fungsi, dan tanggung jawab dari berbagai posisi dalam sebuah

perusahaan. Berikut adalah contoh struktur organisasi yang umum digunakan dalam perusahaan pelayaran seperti PT Bahari Tirta Jaya.

a. Dewan Direksi

- 1) Josep Six Tommy (Direktur Utama), bertanggung jawab atas keseluruhan operasional perusahaan, membuat keputusan strategis, dan memimpin perusahaan menuju pencapaian visi dan misi.
- 2) Budi Pramono (Direktur *Finance*), Mengelola aspek keuangan perusahaan, termasuk perencanaan anggaran, pelaporan keuangan, dan pengelolaan risiko keuangan.
- 3) Dwi Agung Prasetyo (Direktur *Shipping*), dalam sebuah perusahaan pelayaran bertanggung jawab atas pengelolaan dan operasional semua kegiatan pengiriman dan transportasi laut
- 4) Budi Firmanto (Direktur Operasional), Mengawasi operasional sehari-hari, termasuk manajemen kapal dan kru.

b. Manajemen Menengah

- 1) Muhammad Fadlan (Manajer *Finance*), Mengelola administrasi keuangan sehari-hari, termasuk pembayaran dan pelaporan keuangan.
- 2) Johann Sebastian Sinambela (Manajer Operasional), Mengawasi operasional pelayaran harian, jadwal pelayaran, dan kinerja kru kapal
- 3) Satriyo Pamungkas (Asst Manajer Operasional), mempunyai tugas membantu dan menggantikan Manajer Operasional.
- 4) Ruth Anjangsana (Marketing), sebuah istilah yang mengacu pada staf atau karyawan yang bekerja dalam departemen pemasaran suatu perusahaan atau organisasi.

c. *Staff* Pendukung

- 1) Lina Marliyana (*Finance Staff*), Membantu dalam pengelolaan pembukuan dan administrasi keuangan.
- 2) Bellatrik (*Finance Staff*), Membantu dalam pengelolaan pembukuan dan administrasi keuangan.
- 3) Shafira Annasya (*Finance Staff*), Membantu dalam pengelolaan pembukuan dan administrasi keuangan.
- 4) Tineu Pratini (*Finance Staff*), Membantu dalam pengelolaan pembukuan dan administrasi keuangan.

- 5) Erika Ariana (*Finance Staff*), Membantu dalam pengelolaan pembukuan dan administrasi keuangan.
- 6) Jannah (*Finance Staff*), Membantu dalam pengelolaan pembukuan dan administrasi keuangan.
- 7) Malde Radhana (*Operational Staff*), Membantu dalam operasional sehari-hari, termasuk logistik dan koordinasi dengan kru kapal.
- 8) Mayanti (*Operational Staff*), Membantu dalam operasional sehari-hari, termasuk logistik dan koordinasi dengan kru kapal.
- 9) Abraham Jimmy T (*Operational Staff*), Membantu dalam operasional sehari-hari, termasuk logistik dan koordinasi dengan kru kapal.

B. METODE PENDEKATAN

Menurut Sugiyono (2013), metode penelitian adalah cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu.

Adapun pendekatan yang digunakan dalam menulis skripsi ini adalah metode kuantitatif. Kuantitatif merupakan pendekatan penelitian yang menekankan analisis pada data numerik atau angka yang diolah menggunakan metode statistika. Dalam konteks penelitian skripsi, pendekatan ini memungkinkan peneliti untuk mengumpulkan data yang dapat diukur dan dianalisis secara sistematis untuk mendukung atau menolak hipotesis penelitian, (Sugiyono, 2013).

Menurut Masyhuri (2009), penelitian kuantitatif adalah penelitian yang tidak mementingkan kedalaman data, penelitian kuantitatif tidak perlu menitikberatkan pada kedalaman data, yang penting dapat merekam data sebanyak-banyaknya dari populasi yang luas.

Dalam konteks penelitian dengan populasi besar, metode kuantitatif memungkinkan analisis yang sistematis dan efisien terhadap data. Meskipun populasi besar, teknik statistik dan komputer memungkinkan peneliti untuk mengolah data dengan mudah dan akurat.

Dengan menggunakan metode kuantitatif, peneliti dapat mengeksplorasi perbedaan yang signifikan antara kelompok atau hubungan yang signifikan antara variabel yang diteliti. Hasil analisis statistik dapat memberikan pemahaman yang mendalam tentang hubungan antar variabel atau efek intervensi tertentu dalam populasi yang diteliti. Dengan demikian, pendekatan kuantitatif memberikan dasar

yang kuat untuk membuat kesimpulan yang didukung oleh data numerik dan analisis statistik yang cermat.

C. SUMBER DATA

Sumber data yang digunakan dalam penelitian berupa data primer dan data sekunder sebagai berikut :

1. Data Primer

Data yang diperoleh secara langsung dari sumbernya melalui berbagai metode pengumpulan data, seperti wawancara, kuesioner, observasi, dan eksperimen. Menurut Sugiyono (2018), sumber data primer yaitu sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data.

2. Data Sekunder

Menurut Sugiyono (2018), data sekunder adalah sumber yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalkan dari pihak lain atau lewat dokumen.

Berdasarkan definisi tersebut, data sekunder merupakan data yang diperoleh dari sumber yang tidak dikumpulkan secara langsung oleh peneliti dari objek pertama yang diteliti. Artinya, data sekunder telah dikumpulkan atau dibuat oleh pihak lain untuk tujuan lain, namun dapat digunakan kembali oleh peneliti untuk keperluan analisis atau penelitian yang berbeda.

Dengan memperhatikan penjelasan sebelumnya, jika data yang digunakan oleh peneliti berasal dari PT Bahari Tirta Jaya dan merupakan data *time series* dari bulan Agustus 2022 – Juni 2023, maka data tersebut dapat dikategorikan sebagai data sekunder. Hal ini karena data tersebut tidak dikumpulkan langsung oleh peneliti dari objek pertama yang diteliti, melainkan diperoleh dari sumber *eksternal*, yaitu PT Bahari Tirta Jaya. Data *time series* tersebut kemungkinan telah dikumpulkan oleh PT Bahari Tirta Jaya untuk keperluan *internal* atau pelaporan mereka sendiri, tetapi digunakan kembali oleh peneliti untuk analisis atau penelitian yang berbeda. Dengan demikian, data tersebut memenuhi kriteria sebagai data sekunder dalam konteks penelitian yang penulis gambarkan.

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Menurut Sugiyono (2019), Teknik pengumpulan data merupakan langkah penelitian yang paling strategis karena tujuan utama penelitian adalah untuk mendapatkan data. Untuk meneliti suatu masalah membutuhkan data terkait masalah, yang kemudian dipadatkan dan dianalisis untuk memberikan gambaran yang lebih jelas dan membantu penulis memecahkan masalah tersebut.

Adapun Teknik pengumpulan data yang digunakan didapat melalui :

1. Teknik Observasi

Menurut Poerwandi dalam Imam Gunawan (2016) berpendapat bahwa observasi merupakan metode yang paling dasar dan paling tua, karena dengan cara- cara tertentu kita selalu terlibat dalam proses mengamati. Semua bentuk penelitian, baik itu kualitatif maupun kuantitatif mengandung aspek observasi di dalamnya. Istilah observasi diturunkan dari Bahasa Latin yang berarti “melihat” dan “memperhatikan”. Istilah observasi diarahkan pada kegiatan memperhatikan secara akurat, mencatat fenomena yang muncul, dan mempertimbangkan hubungan antar aspek dalam fenomena tersebut. Kelebihan teknik observasi ini adalah peneliti dapat terjun langsung ke lapangan melihat fenomena- fenomena yang terjadi tanpa melalui orang lain. Mengamati secara langsung seluruh kegiatan manajemen di perusahaan dan operasional di lapangan melalui kerja nyata yang dilaksanakan selama 11 bulan di PT Bahari Tirta Jaya pusat.

2. Studi Pustaka

Menurut Sugiyono (2017), Studi Pustaka merupakan teknik pengumpulan data dengan mencari data-data dari kepustakaan buku, informasi-informasi berdasarkan data yang dibutuhkan peneliti berupa data primer.

Metode ini melibatkan pencarian dan analisis terhadap berbagai sumber bacaan yang relevan dengan topik atau masalah yang akan dibahas dalam skripsi. Sumber-sumber tersebut dapat berupa buku, jurnal ilmiah, artikel, *e-book*, situs web dan sumber lainnya yang berkaitan dengan subjek penelitian.

Dengan menggunakan metode Pustaka, penulis dapat memperoleh pemahaman yang lebih dalam tentang isu-isu yang terkait dengan topik penelitian mereka. Selain itu, melalui analisis terhadap berbagai sumber literatur dapat ditemukan pendekatan-pendekatan, teori-teori, metodologi, temuan-temuan

penelitian sebelumnya dan pemikiran-pemikiran terkini yang relevan untuk mendukung argumen yang akan dibuat dalam skripsi.

3. Studi Dokumentasi

Menurut Fitrah (2017), Dokumentasi adalah sumber data yang digunakan untuk melengkapi penelitian, baik berupa sumber tertulis, film gambar, dan karya-karya monumental yang semuanya itu memberikan informasi bagi proses penelitian. Studi dokumentasi merupakan Teknik pengumpulan data dimana peneliti meneliti dokumen atau arsip yang sudah ada dalam arsip perusahaan atau organisasi terkait. Dokumen-dokumen ini bisa berupa berbagai jenis data yang relevan dengan topik penelitian, seperti data fasilitas perusahaan, data pembayaran final *disbursement account*, data kunjungan kapal atau jenis data lainnya yang terkait dengan permasalahan yang sedang diteliti.

Studi dokumentasi memungkinkan peneliti untuk mengakses informasi yang sudah ada secara tertulis dan terdokumentasi. Dengan menganalisis dokumen-dokumen ini, peneliti dapat memperoleh pemahaman yang lebih dalam tentang berbagai aspek yang terkait dengan topik penelitian mereka, serta mendukung atau melengkapi data yang diperoleh dari metode pengumpulan data lainnya.

E. POPULASI, SAMPEL, DAN TEKNIK SAMPLING

1. Populasi

Menurut Sugiyono (2019), populasi merupakan daerah generalisasi yang terdiri dari objek atau subjek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik yang telah ditetapkan oleh penulis untuk dipahami serta bisa dijadikan sebuah kesimpulan. Dalam penelitian ini, populasi pertama adalah semua kasus atau kejadian keterlambatan pembayaran *final disbursement account* yang terjadi antara pihak *principal* kepada pihak agen PT Bahari Tirta Jaya selama periode Agustus 2022 sampai dengan Juni 2023. Sedangkan populasi kedua adalah seluruh jumlah arus kas PT Bahari Tirta Jaya selama periode waktu yang sama.

2. Sampel

Menurut Sugiyono (2019), Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Ketika populasi terlalu besar untuk dipelajari secara menyeluruh atau ketika keterbatasan waktu, biaya atau sumber daya lainnya tidak memungkinkan penelitian terhadap seluruh populasi.

Dalam kasus seperti ini, peneliti menggunakan sampel jenuh. Sampel yang akan digunakan pada penelitian ini adalah laporan keterlambatan pembayaran periode Agustus 2022 sampai dengan Juni 2023 yang ada di PT Bahari Tirta Jaya.

F. TEKNIK ANALISIS DATA

Dalam penelitian ini, karena data yang diperoleh adalah data kuantitatif yang berhubungan dengan kategorisasi, karakteristik atau sifat variabel peneliti perlu melakukan analisis statistik kuantitatif yakni teknik menganalisis data dengan mengidentifikasi pada dua variabel yang saling berkaitan dengan satu sama lain untuk menggali hubungan antara variabel-variabel tersebut. Urutan teknis analisis statistik yang dilakukan oleh penulis adalah:

1. Analisis Statistik Deskriptif

Analisis deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data. Menurut (Sugiyono, 2017) Statistik Deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi. Analisis statistik deskriptif yang digunakan yaitu:

- a. *Mean* (nilai rata-rata) yaitu untuk mengetahui nilai rata-rata dari data yang diamati.
- b. *Maximum* (nilai tertinggi) yaitu untuk mengetahui nilai tertinggi dari data yang diamati.
- c. *Minimum* (nilai terendah) yaitu untuk mengetahui nilai terendah dari data yang diamati.
- d. Standar deviasi yaitu untuk mengetahui variabilitas dari penyimpangan nilai rata-rata

2. Uji Normalitas

Menurut (Ghozali, 2018) uji normalitas dilakukan untuk menguji apakah dalam model regresi variabel independen dan variabel dependen atau keduanya mempunyai distribusi normal atau tidak. Menurut (Winarno, 2011) uji normalitas perlu dilakukan untuk menguji apakah dalam sebuah model regresi, variabel terikat, variabel bebas atau keduanya mempunyai distribusi normal atau tidak. Dalam analisis multivariat, para peneliti menggunakan pedoman jika setiap

variabel terdiri dari 30 data, maka data sudah berdistribusi normal. Meskipun demikian, untuk menguji dengan lebih akurat, diperlukan alat analisis untuk menguji normalitas data. Untuk mendeteksi normalitas dapat dilakukan dengan pengujian:

a. *Grafik Normality Probability Plot*

Metode untuk menguji normalitas adalah dengan melihat normal *probability plot*. Normal probability plot adalah membandingkan distribusi kumulatif data yang sesungguhnya dengan distribusi kumulatif dari distribusi normal (*hypothetical distribution*). Distribusi normal akan membentuk satu garis lurus diagonal, dan plotting data residual akan dibandingkan dengan garis diagonal. Apabila distribusi data residual normal, maka garis yang menggambarkan data sesungguhnya akan mengikuti garis diagonalnya. Dasar pengambilan keputusan dari analisis normal probability plot adalah sebagai berikut:

- 1) Jika data menyebar disekitar garis diagonal serta mengikuti arah garis diagonal atau grafik histogramnya, hal ini menunjukkan pola distribusi normal, maka regresi memenuhi asumsi normalitas.
- 2) Jika data menyebar jauh dari garis diagonal dan ataupun tidak mengikuti arah garis diagonal atau grafik histogram hal ini tidak menunjukkan pola distribusi normal, maka model regresi tidak memenuhi asumsi normalitas.

b. *Uji Kolmogorov Smirnov*

Untuk mendeteksi normalitas data dapat dilakukan pula melalui statistik yang salah satunya dapat dilihat melalui *Kolmogorov-Smirnow test* (K-S). Dasar pengambilan keputusan dari analisis uji *Kolmogorov-Smirnov* adalah sebagai berikut:

- 1) Jika nilai signifikansi atau probabilitas $>$ dari $\alpha = 0,05$ maka nilai residual berdistribusi normal.
- 2) Jika nilai signifikansi atau probabilitas $<$ dari $\alpha = 0,05$ maka nilai residual tidak berdistribusi normal.

3. Analisa Koefisien Korelasi

Menurut Sugiyono (2019), Analisis koefisien korelasi digunakan untuk menemukan hubungan atau keterangan suatu hubungan antara variabel yang mempengaruhi (*independent variable*) dengan variabel terikat atau yang dipengaruhi (*dependent variable*) yang dinyatakan dengan rumus :

$$r = \frac{n (\Sigma xy) - (\Sigma x) (\Sigma y)}{\sqrt{n (\Sigma x^2) - (\Sigma x)^2 \cdot \{n(\Sigma y^2) - (\Sigma y)^2\}}} \dots \dots \dots (\text{rumus a})$$

Keterangan :

n = banyaknya data

r = besarnya korelasi atau hubungan antara variable X dan Y

X = keterlambatan pembayaran *final disbursement account* (variabel bebas)

Y = jumlah kunjungan kapal yang diageni PT Bahari Tirta Jaya (variabel terikat)

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

- a. Bila $r = +1$ atau mendekati 1, ada hubungan antara variabel X dan Y, dimana hubungan sangat kuat dan positif.
- b. Bila $r = 0$, tidak ada hubungan antara variabel X dan Y atau sangat lemah.
- c. Bila $r = -1$ atau mendekati -1, ada hubungan antara variabel X dan Y, dimana hubungan sangat kuat dan negative.

Penafsiran akan besarnya koefisien korelasi yang umum digunakan adalah

Tabel 3.1
Hubungan Interval Koefisien Korelasi

| Interval Koefisien | Tingkat Hubungan |
|--------------------|------------------|
| 0,00 – 0,199 | Sangat Rendah |
| 0,20 – 0,399 | Rendah |
| 0,40 – 0,599 | Sedang |
| 0,60 – 0,799 | Kuat |
| 0,80 – 1,000 | Sangat Kuat |

Sumber : Sugiyono (2019)

4. Analisa Regresi Linier Sederhana

Menurut Sugiyono (2019), Regresi Linear sederhana didasarkan pada hubungan fungsional maupun kausal antara satu variabel independen dengan variabel dependen. Untuk mengetahui sejauh mana pengaruh kedua variabel, peneliti menggunakan teknik analisis regresi linier sederhana. Analisis regresi linier sederhana digunakan untuk mengetahui perubahan yang terjadi pada

variabel *dependen* (variabel Y), nilai variabel *dependent* berdasarkan nilai *independent* (variabel X) yang diketahui dengan menggunakan analisis regresi linier maka akan mengukur perubahan variabel terikat berdasarkan perubahan variabel bebas. Analisis regresi linier dapat digunakan untuk mengetahui perubahan pengaruh yang akan terjadi berdasarkan pengaruh yang ada pada periode waktu sebelumnya. Untuk mengetahui sejauh mana pengaruh yang diperkirakan antara keterlambatan pembayaran *final disbursement account* dengan kelancaran arus kas operasional kapal dilakukan dengan rumus regresi linier sederhana, sebagai berikut :

$$Y = a + bX \dots \dots \dots (\text{rumus } b)$$

Dimana :

Y = Subjek variabel terikat (jumlah arus kas perusahaan)

X = Subjek variabel bebas (keterlambatan pembayaran FDA)

a = Merupakan titik potong sumbu Y dengan garis regresi ($Y = a + bX$)

b = Merupakan regresi, mengukur kenaikan yang sebenarnya dalam Y per satuan kenaikan X.

berdasarkan persamaan diatas, maka nilai a dan b dapat diketahui dengan menggunakan rumus *least square* sebagai berikut:

Rumus untuk mengetahui besarnya nilai a

$$a = \frac{(\Sigma y)(\Sigma x^2) - (\Sigma x)(\Sigma xy)}{n(\Sigma x^2) - (\Sigma x)^2} \dots \dots \dots (\text{rumus } c)$$

Rumus untuk mengetahui besarnya nilai b

$$b = \frac{n(\Sigma xy) - (\Sigma x)(\Sigma y)}{n(\Sigma x^2) - (\Sigma x)^2} \dots \dots \dots (\text{rumus } d)$$

dimana :

n = Jumlah data

Nilai a dan b, kemudian dimasukkan kedalam persamaan regresi linier sederhana untuk mengetahui perubahan yang terjadi pada variabel Y berdasarkan nilai variabel X yang diketahui. Persamaan regresi tersebut bermanfaat untuk meramalkan rata-rata variabel Y bila X diketahui dan memperkirakan rata-rata perubahan variabel Y untuk setiap perubahan X.

5. Analisis Koefisien Penentu

Bertujuan untuk mengetahui pengaruh secara persentase atau kontribusi antara variabel X dan variabel Y.

Rumus indeks determinasi adalah sebagai berikut :

$$KP = r^2 \times 100\% \dots \dots \dots (\text{rumus e})$$

Keterangan :

KP = Koefisien penentu

r = Koefisien korelasi

Koefisien Penentu memiliki fungsi 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 (%).

6. Uji Hipotesis

Menurut Sugiyono (2019), Uji hipotesis untuk mengetahui seberapa jauh hipotesis penelitian yang telah dibuat penulis dan dapat diterima berdasarkan data yang telah dikumpulkan dan dapat di uji. Dalam uji hipotesis, dapat dibandingkan nilai t_{hitung} dengan nilai t_{tabel} untuk menentukan apakah perbedaan antara dua kelompok atau variabel adalah signifikan secara statistik atau tidak. Uji hipotesis dilakukan dengan cara membandingkan nilai t_{hitung} terhadap t_{tabel} . untuk mengetahui nilai t_{hitung} maka digunakan rumus:

$$t_{hitung} = \frac{r\sqrt{n} - 2}{\sqrt{1 - r^2}} \dots \dots \dots (\text{rumus f})$$

Untuk mengetahui nilai t_{tabel} digunakan tabel distribusi t pada $n - 2 : a 0,05$ yaitu:

tabel dapat dilihat pada tabel statistik, pada tingkat signifikansi 0,005 dengan df 1 (jumlah variabel bebas) =1, dan df 2 (n-k-1). N adalah jumlah data dan k adalah jumlah variabel *independen*.

Dengan keterangan:

- a. H_0 = Hipotesis semula atau hipotesis 0, dimana tidak ada hubungan antara variabel X terhadap variabel Y.
- b. H_a = Hipotesis statistik atau hipotesis analisis, dimana ada hubungan antara variabel X terhadap variabel Y.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Pada saat penulis melaksanakan praktek darat di perusahaan PT. Bahari Tirta Jaya selama 11 bulan terhitung mulai pada bulan Agustus 2022 sampai dengan Juni 2023, adanya piutang yang timbul atas penalangan pembayaran yang dilakukan oleh PT. Bahari Tirta Jaya terlebih dahulu guna melayani kegiatan kapal para pihak *principal* yang sudah penulis jelaskan di atas, hal tersebut merupakan kewajiban dari pihak *principal* yang harus dipenuhi, karena piutang yang tidak dapat ditagih merupakan faktor yang merugikan perusahaan keagenan kapal. Terlampir data piutang belum lunas dalam periode 11 bulan.

Tabel 4.1
Data Kapal Piutang Belum Lunas
Periode Agustus 2022 – Juni 2023

| Pt Bahari Tirta Jaya | | | | |
|--|---------------------|-------------|-------|---|
| Faktur Belum Lunas | | | | |
| <i>Cabang: Samarinda, Kalimantan Timur</i> | | | | |
| Pt Gurita Lintas Samudera | | | | |
| Bulan | Jumlah Kapal | Local Agent | Pic | Jatuh Tempo (<i>After Receipt Of Invoice</i>) |
| Agustus 2022 | 2 | BTJ | Malde | 30 Hari |
| September 2022 | 3 | BTJ | Malde | 30 Hari |
| Oktober 2022 | 2 | BTJ | Malde | 30 Hari |
| November 2022 | 4 | BTJ | Malde | 30 Hari |
| Desember 2022 | 3 | BTJ | Malde | 30 Hari |
| Januari 2023 | 4 | BTJ | Malde | 30 Hari |
| Februari 2023 | 5 | BTJ | Malde | 30 Hari |
| Maret 2023 | 3 | BTJ | Malde | 30 Hari |
| April 2023 | 5 | BTJ | Malde | 30 Hari |
| Mei 2023 | 4 | BTJ | Malde | 30 Hari |
| Juni 2023 | 6 | BTJ | Malde | 30 Hari |
| Total | 41 | | | |
| Pt Mitrabahtera Segara Sejati | | | | |
| Bulan | Jumlah Kapal Vessel | Local Agent | Pic | Jatuh Tempo (<i>After Receipt Of Invoice</i>) |
| Agustus 2022 | 3 | BTJ | Jimmy | 30 Hari |
| September 2022 | 4 | BTJ | Jimmy | 30 Hari |

| | | | | |
|--------------------------|------------|-----|-------|---------|
| Oktober 2022 | 4 | BTJ | Jimmy | 30 Hari |
| November 2022 | 5 | BTJ | Jimmy | 30 Hari |
| Desember 2022 | 7 | BTJ | Jimmy | 30 Hari |
| Januari 2023 | 7 | BTJ | Jimmy | 30 Hari |
| Februari 2023 | 5 | BTJ | Jimmy | 30 Hari |
| Maret 2023 | 6 | BTJ | Jimmy | 30 Hari |
| April 2023 | 7 | BTJ | Jimmy | 30 Hari |
| Mei 2023 | 6 | BTJ | Jimmy | 30 Hari |
| Juni 2023 | 8 | BTJ | Jimmy | 30 Hari |
| Total | 62 | | | |
| Total Keseluruhan | 103 | | | |

Sumber : PT. Bahari Tirta Jaya Pusat, 2023

Berdasarkan pada tabel 4.2 dapat dilihat Agustus 2022 sampai dengan bulan Juni 2023 bahwa jumlah kunjungan kapal yang dimiliki PT. Gurita Lintas Samudera dan PT. Mitrabahtera Segara Sejati diatas 5 kapal perbulannya dengan jatuh tempo yang sudah tertulis didalam *final disbursement account* selama 30 hari setelah *final disbursement account* dikirimkan melalui email dan kurir. Dapat dilihat kembali pada tabel 4.3 bahwa setiap bulannya pihak *principal* terdapat keterlambatan pembayaran yang melewati waktu jatuh tempo yang sudah ditentukan dengan jumlah kedatangan kapal 103 per periode Agustus 2022 – Juni 2023.

Berikut ini data mengenai keterlambatan pembayaran *final disbursement account* oleh pihak *principal* PT Gurita Lintas Samudera dan PT Mitrabahtera Segara Sejati kepada pihak agen PT Bahari Tirta Jaya periode Agustus 2022 sampai dengan periode bulan Juni 2023.

Tabel 4.2
Total Waktu Keterlambatan Pembayaran *Final Disbursement Account*
Periode Agustus 2022 – Juni 2023

| Bulan | Jumlah Kapal PT Gurita Lintas Samudera | Jumlah Kapal PT Mitrabahtera Segara Sejati | Jumlah Kapal | Total Keterlambatan Bayar (Hari) |
|----------------|--|--|--------------|----------------------------------|
| Agustus 2022 | 2 | 3 | 5 | 63 |
| September 2022 | 3 | 4 | 7 | 115 |
| Oktober 2022 | 2 | 4 | 6 | 79 |
| November 2022 | 4 | 5 | 9 | 121 |
| Desember 2022 | 3 | 7 | 10 | 150 |
| Januari 2023 | 4 | 7 | 11 | 143 |
| Februari 2023 | 5 | 5 | 10 | 121 |
| Maret 2023 | 3 | 6 | 9 | 143 |
| April 2023 | 5 | 7 | 12 | 150 |
| Mei 2023 | 4 | 6 | 10 | 124 |
| Juni 2023 | 6 | 8 | 14 | 178 |
| TOTAL | 41 | 62 | 103 | 1387 |

Sumber : bagian *finance* PT Bahari Tirta Jaya, 2023

Berdasarkan tabel 4.3 Agustus 2022 sampai dengan Juni 2023 dapat dilihat bahwa jumlah kunjungan kapal yang dimiliki PT. Gurita Lintas Samudera dan PT. Mitrabahtera Segara Sejati diatas 5 kapal perbulannya dengan jatuh tempo yang sudah tertulis didalam *final disbursement account* selama 30 hari setelah *final disbursement account* dikirimkan melalui email dan kurir. Dapat dilihat kembali pada tabel 4.3 bahwa setiap bulannya pihak *principal* terdapat keterlambatan pembayaran yang melewati waktu jatuh tempo yang sudah ditentukan dengan jumlah kedatangan kapal 103 per periode Agustus 2022 – Juni 2023 dengan keterlambatan pembayaran sebanyak 1.387 hari dengan rata – rata keterlambatan bayar 10 hari.

Berikut ini data mengenai keterlambatan pembayaran *final disbursement account* oleh *Principal* dan arus kas PT Bahari Tirta Jaya selama periode Agustus 2022 sampai dengan periode bulan Juni 2023.

Tabel 4.3
Data Keterlambatan Pembayaran *Final Disbursement Account*
Periode Agustus 2022 – Juni 2023

| Bulan | Data Keterlambatan Pembayaran <i>Final Disbursement Account</i> | Jumlah Kapal | Rata-Rata (X) |
|-----------|--|--------------|------------------|
| Agustus | 410,836,230 | 5 | 82,167,246 |
| September | 444,829,021 | 7 | 63,547,003 |
| Oktober | 428,707,319 | 6 | 71,451,219 |
| November | 398,361,406 | 9 | 44,262,378 |
| Desember | 367,219,785 | 10 | 36,721,978 |
| Januari | 372,626,041 | 11 | 33,875,094 |
| Februari | 368,744,236 | 10 | 36,874,423 |
| Maret | 340,198,071 | 9 | 37,799,785 |
| April | 354,702,275 | 12 | 29,558,522 |
| Mei | 348,143,503 | 10 | 34,814,350 |
| Juni | 340,523,698 | 14 | 24,323,121 |

Sumber : diolah dari PT Bahari Tirta Jaya, 2023

Berdasarkan tabel 4.3 menampilkan data keterlambatan pembayaran *Final Disbursement Account* dari periode Agustus 2022 hingga Juni 2023. Selama periode ini, nilai keterlambatan pembayaran tertinggi tercatat pada bulan Agustus 2022 sebesar Rp 410,836,230, dengan rata-rata keterlambatan per kapal sebesar Rp 82,167,246. Pada bulan yang sama, terdapat 5 kapal yang terlibat. Di sisi lain, jumlah kapal terbanyak yang mengalami keterlambatan pembayaran tercatat pada bulan Juni 2023 dengan 14 kapal, namun rata-rata keterlambatan per kapal menurun menjadi Rp 24,323,121. Secara keseluruhan, tabel ini menunjukkan adanya fluktuasi dalam jumlah total keterlambatan pembayaran, jumlah kapal yang terlibat, serta rata-rata keterlambatan per kapal sepanjang periode tersebut.

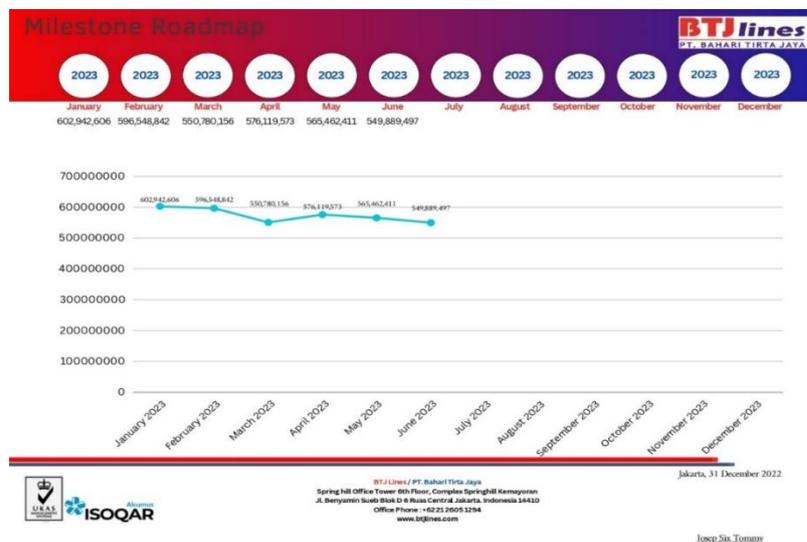
Berikut ini data mengenai arus kas PT Bahari Tirta Jaya selama periode Agustus 2022 sampai dengan periode bulan Juni 2023.

Tabel 4.4
Data Arus Kas Operasional
Periode Agustus 2022 – Juni 2023

| Bulan | Arus Kas Operasional (Y) |
|-----------|--------------------------|
| Agustus | 594,806,328 |
| September | 727,968,368 |
| Oktober | 691,191,141 |
| November | 644,302,343 |
| Desember | 681,703,551 |
| Januari | 602,942,606 |
| Februari | 596,548,842 |
| Maret | 550,780,156 |
| April | 576,119,573 |
| Mei | 565,462,411 |
| Juni | 549,889,497 |

Sumber : diolah dari PT Bahari Tirta Jaya, 2023

Tabel 4.5
Data Arus Kas Operasional



Sumber : diolah dari PT Bahari Tirta Jaya, 2023

Berdasarkan tabel 4.4 dan tabel 4.5 menampilkan data arus kas operasional dari periode Agustus 2022 hingga Juni 2023. Tabel ini mencatat jumlah arus kas operasional setiap bulan dalam satuan rupiah. Arus kas operasional tertinggi tercatat pada bulan September 2022 dengan nilai sebesar Rp 727,968,368, sementara arus kas terendah terjadi pada bulan Juni 2023 dengan nilai Rp 549,889,497. Secara keseluruhan, arus kas operasional menunjukkan variasi bulanan yang cukup signifikan, dengan beberapa bulan mengalami peningkatan dan penurunan yang mencolok, mencerminkan fluktuasi dalam kinerja operasional selama periode tersebut.

Berikut ini data mengenai keterlambatan pembayaran final disbursement account oleh Principal dan arus kas PT Bahari Tirta Jaya selama periode Agustus 2022 sampai dengan periode bulan Juni 2023.

Tabel 4.6
Data Keterlambatan Pembayaran *Final Disbursement Account* setelah di rata-rata dan Arus Kas Operasional Yang Diageni Periode Agustus 2022 – Juni 2023

| No | Tahun | Bulan | Data Keterlambatan Pembayaran <i>Final Disbursement Account</i> (X) | Arus Kas Operasional (Y) |
|--------------|-------|-----------|---|--------------------------|
| 1 | 2022 | Agustus | 82,167,246 | 594,806,328 |
| 2 | | September | 63,547,003 | 727,968,368 |
| 3 | | Oktober | 71,451,219 | 691,191,141 |
| 4 | | November | 44,262,378 | 644,302,343 |
| 5 | | Desember | 36,721,978 | 681,703,551 |
| 6 | 2023 | Januari | 33,875,094 | 602,942,606 |
| 7 | | Februari | 36,874,423 | 596,548,842 |
| 8 | | Maret | 37,799,785 | 550,780,156 |
| 9 | | April | 29,558,522 | 576,119,573 |
| 10 | | Mei | 34,814,350 | 565,462,411 |
| 11 | | Juni | 24,323,121 | 549,889,497 |
| Total | | | 495,395,119 | 6,231,825,319 |

Sumber : diolah dari PT Bahari Tirta Jaya, 2023

Berdasarkan tabel 4.6, Pada Agustus 2022, pembayaran *Final Disbursement Account* mencapai 82,167,246 dan arus kas operasional sebesar 594,806,328. Pada bulan September 2022, pembayaran *Final Disbursement Account* menurun menjadi 63,547,0031 dengan arus kas operasional sebesar 727,968,368. Pada bulan Oktober 2022, pembayaran *Final Disbursement Account* tercatat 71,451,219 dan arus kas operasional 691,191,141. Pada bulan November 2022, pembayaran *Final*

Disbursement Account adalah 44,262,378 dengan arus kas operasional sebesar 644,302,343. Pada bulan Desember 2022 tercatat pembayaran *Final Disbursement Account* sebesar 36,721,978 dan arus kas operasional 681,703,551. Memasuki tahun 2023, pada bulan Januari, pembayaran *Final Disbursement Account* mencapai 33,875,094 dengan arus kas operasional sebesar 602,942,606. Pada bulan Februari 2023, pembayaran *Final Disbursement Account* tercatat 36,874,423 dan arus kas operasional 596,548,842. Pada bulan Maret 2023, pembayaran *Final Disbursement Account* adalah 37,799,785 dengan arus kas operasional sebesar 550,716,593. Pada bulan April 2023, pembayaran *Final Disbursement Account* mencapai 29,558,522 dan arus kas operasional sebesar 579,115,473.

Pada bulan Mei 2023, pembayaran *Final Disbursement Account* tercatat 34,814,350 dengan arus kas operasional sebesar 565,462,411. Terakhir, pada bulan Juni 2023, pembayaran *Final Disbursement Account* adalah 24,323,121 dan arus kas operasional sebesar 549,889,497. Total pembayaran *Final Disbursement Account* selama periode ini adalah 495,395,119, sedangkan total arus kas operasional mencapai 6,231,825,319. Data ini menunjukkan hubungan antara pembayaran *Final Disbursement Account* dan arus kas operasional selama sebelas bulan.

Tabel 4.7
Perbandingan Rata-Rata Keterlambatan Pembayaran *Final Disbursement Account* Dengan Standar Jatuh Tempo Pembayaran Di PT Bahari Tirta Jaya Periode Agustus 2022 – Juni 2023

| Bulan | Jumlah Kapal PT Gurita Lintas Samudera | Jumlah Kapal PT Mitrabahtera Segara Sejati | Jumlah Kapal Terlambat Bayar | Total Keterlambatan Bayar (Hari) | Rataan/ Kapal/ Hari | Standar Jatuh Tempo Yang Ditetapkan Perusahaan (Hari) |
|-----------|--|--|------------------------------|----------------------------------|---------------------|---|
| Agustus | 2 | 3 | 5 | 63 | 13 | 30 |
| September | 3 | 4 | 7 | 115 | 17 | 30 |
| Oktober | 2 | 4 | 6 | 79 | 13 | 30 |
| November | 4 | 5 | 9 | 121 | 13 | 30 |
| Desember | 3 | 7 | 10 | 150 | 15 | 30 |
| Januari | 4 | 7 | 11 | 143 | 13 | 30 |
| Februari | 5 | 5 | 10 | 121 | 12 | 30 |
| Maret | 3 | 6 | 9 | 143 | 16 | 30 |
| April | 5 | 7 | 12 | 150 | 13 | 30 |
| Mei | 4 | 6 | 10 | 124 | 12 | 30 |

| | | | | | | |
|------------------|-----------|-----------|------------|-------------|-----------|----|
| Juni | 6 | 8 | 14 | 178 | 13 | 30 |
| Total | 41 | 62 | 103 | 1387 | 14 | - |
| Rata-Rata | 4 | 6 | 10 | 14 | - | - |

Sumber : diolah dari PT Bahari Tirta Jaya, 2023

Berdasarkan tabel 4.5 terlihat bahwa rata-rata jumlah kapal yang terlambat membayar *final disbursement account* dengan pemilik PT Gurita Lintas Samudera dan PT Mitrabahtera Segara Sejati yang diageni oleh Perusahaan selama periode Agustus 2022 hingga Juni 2023 sebanyak 10 kapal dari rata-rata keseluruhan jumlah kunjungan kapal per bulan. Rata-rata waktu keterlambatan pembayaran *final disbursement account* adalah 14 hari. Jika dilihat dari rata-rata per kapal, terdapat selisih dengan standar jatuh tempo pembayaran *final disbursement account* yang ditetapkan, yaitu 30 hari setelah *final disbursement account* diterbitkan. Ada kesenjangan antara pembayaran *final disbursement account* dengan standar jatuh tempo yang ditetapkan oleh Perusahaan, dimana pembayaran yang melebihi jatuh tempo menyebabkan ketidaksesuaian dengan target perusahaan. *Final disbursement account* (piutang) merupakan aset lancar perusahaan keagenan yang menjual jasa keagenan kepada pihak *principal*. Akibatnya perusahaan tidak dapat beroperasi secara maksimal, terlihat dari fluktuasi bahkan penurunan jumlah kunjungan kapal.

B. ANALISIS DATA

Pada bagian ini penulis menganalisis pengaruh keterlambatan pembayaran *final disbursement account* terhadap arus kas operasional keagenan di PT Bahari Tirta Jaya. Data yang dikumpulkan berupa data pembayaran *final disbursement account* yang melebihi jatuh tempo yang ditetapkan oleh perusahaan dan output arus kas operasional keagenan setiap bulan selama periode Agustus 2022 sampai dengan Juni 2023.

Untuk memperkuat penelitian ini, berikut adalah penelitian terdahulu yang relevan dengan penelitian pengaruh pelayanan pembayaran *final disbursement account* terhadap arus kas operasional keagenan di PT Bahari Tirta Jaya.

Penelitian Maria Ulpa (2022) di PT Buana Lintas Lautan Tbk Cabang Palembang mengungkapkan bahwa *disbursement expenses* memainkan peran penting dalam operasional *Tug Boat* Titan 19 dan *Barge* Titan 20, dengan hasil yang menunjukkan efektivitas dan pengaruh positif *disbursement* terhadap proses dokumen dan operasional perusahaan.

Selain itu, penelitian Yusuf dan Nurul (2021) Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh pengelolaan piutang terhadap efektivitas arus kas di PT. Telekomunikasi Indonesia (Persero) Tbk selama periode 2015-2019. Penelitian menggunakan metode kuantitatif dengan pendekatan deskriptif serta teknik pengumpulan data melalui observasi, dokumentasi, dan studi kepustakaan, menggunakan data sekunder berupa laporan keuangan perusahaan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengelolaan piutang berpengaruh sangat kuat terhadap efektivitas arus kas sebesar 98,4%, sementara 1,6% dipengaruhi oleh variabel lain. Permasalahan utama yang ditemukan adalah piutang tidak tertagih. Untuk mengatasi masalah ini, perusahaan melakukan penagihan agresif terhadap pelanggan dengan tunggakan besar.

Menurut Djatmika (2022) Penelitian ini mengkaji tingginya jumlah piutang tak tertagih di Politeknik LP3I Jakarta Kampus Cilodong Raya akibat keterlambatan pembayaran yang tidak sesuai dengan tanggal jatuh tempo yang disepakati, sehingga berdampak negatif pada efektivitas arus kas perusahaan. Penelitian menggunakan metode kepustakaan, wawancara, observasi, dan dokumentasi, dengan analisis deskriptif dan regresi linier berganda. Uji asumsi klasik dan uji statistik T dan F digunakan untuk menguji hipotesis. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perencanaan dan pengendalian piutang secara signifikan mempengaruhi efektivitas arus kas perusahaan.

Penelitian-penelitian ini memberikan landasan yang kuat bahwa pengelolaan *disbursement* yang efektif dan tepat waktu adalah kunci untuk menjaga kelancaran operasional keagenan kapal, mendukung argumen bahwa pelayanan pembayaran *final disbursement account* memiliki dampak penting terhadap arus kas operasional di PT Bahari Tirta Jaya.

Penelitian ini terdiri dari 2 variabel yaitu X dan Y. Untuk memastikan apakah kedua variabel tersebut berpengaruh satu sama lain, maka digunakan metode analisis regresi dan uji koefisien determinasi untuk mengukur sejauh mana keterlambatan pembayaran *final disbursement account* mempengaruhi arus kas operasional keagenan di PT Bahari Tirta Jaya.

Tabel 4.8
Analisis Keterlambatan Pembayaran *Final Disbursement Account* setelah di rata-rata dengan Arus Kas Operasional Keagenan PT. Bahari Tirta Jaya Periode Agustus 2022 - Juni 2023

| PERIODE | X | Y | XY | X ² | Y ² |
|----------------|--------------------|----------------------|--------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|
| AGUSTUS 2022 | 82,167,246 | 594,806,328 | 48,873,597,875,132,700 | 6,751,456,315,224,520 | 353,794,567,828,844,000 |
| SEPTEMBER 2022 | 63,547,003 | 727,968,368 | 46,260,208,065,201,100 | 4,038,221,590,282,010 | 529,937,944,808,583,000 |
| OKTOBER 2022 | 71,451,219 | 691,191,141 | 49,386,449,586,450,900 | 5,105,276,696,585,960 | 477,745,193,396,882,000 |
| NOVEMBER 2022 | 44,262,378 | 644,302,343 | 28,518,353,852,151,700 | 1,959,158,106,214,880 | 415,125,509,195,290,000 |
| DESEMBER 2022 | 36,721,978 | 681,703,551 | 25,033,502,802,343,900 | 1,348,503,668,232,480 | 464,719,731,446,010,000 |
| JANUARI 2023 | 33,875,094 | 602,942,606 | 20,424,737,454,855,000 | 1,147,521,993,508,840 | 363,539,786,130,071,000 |
| FEBRUARI 2023 | 36,874,423 | 596,548,842 | 21,997,394,340,068,200 | 1,359,723,071,582,930 | 355,870,520,891,541,000 |
| MARET 2023 | 37,799,785 | 550,780,156 | 20,819,371,479,066,500 | 1,428,823,746,046,220 | 303,358,780,243,384,000 |
| APRIL 2023 | 29,558,522 | 576,119,573 | 17,029,243,073,151,100 | 873,706,222,824,484 | 331,913,762,393,702,000 |
| MEI 2023 | 34,814,350 | 565,462,411 | 19,686,206,288,397,800 | 1,212,038,965,922,500 | 319,747,738,253,933,000 |
| JUNI 2023 | 24,323,121 | 549,889,497 | 13,375,028,772,160,100 | 591,614,215,180,641 | 302,378,458,910,913,000 |
| JUMLAH | 495,395,119 | 6,781,714,816 | 311,404,093,588,979,000 | 25,816,044,591,605,500 | 4,218,131,993,499,150,000 |

Sumber: PT. Bahari Tirta Jaya, 2023

1. Statistik Deskriptif Variabel

Statistik Deskriptif digunakan untuk menggambarkan suatu data secara khusus dalam statistik. Untuk menginterpretasikan hasil statistik deskriptif dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 4.9
Analisis Statistik Deskriptif Masing- Masing Variabel

| Descriptive Statistics | | | | | |
|--|----|-------------|-------------|-------------|----------------|
| | N | Minimum | Maximum | Mean | Std. Deviation |
| Keterlambatan Final Disbursement Account | 11 | 24323121.00 | 82167246.00 | 45035919.91 | 18722899.59 |
| Arus Kas Operasional | 11 | 549889497.0 | 727968368.0 | 616519528.7 | 60887084.98 |
| Valid N (listwise) | 11 | | | | |

Sumber: Data SPSS, diolah 2024

Berdasarkan hasil perhitungan pada tabel 4.7 di atas dapat diketahui n atau jumlah total data setiap variabelnya berjumlah 11 yang merupakan sampel data Keterlambatan Pembayaran Final *Disbursement Account* (FDA) di PT Bahari Tirta Jaya. Pada tabel 4.7 di atas, variabel Keterlambatan Pembayaran Final *Disbursement Account* (FDA) dengan jumlah minimal 24,323,121 dan jumlah maksimal 82,167,246. Selain itu juga terdapat nilai *mean* (rata-rata) dari Pembayaran Final *Disbursement Account* (FDA) yang diperoleh sebesar 45,035,919 dan terdapat nilai standar deviasi lebih kecil dari pada nilai mean menunjukkan bahwa data cenderung normal.

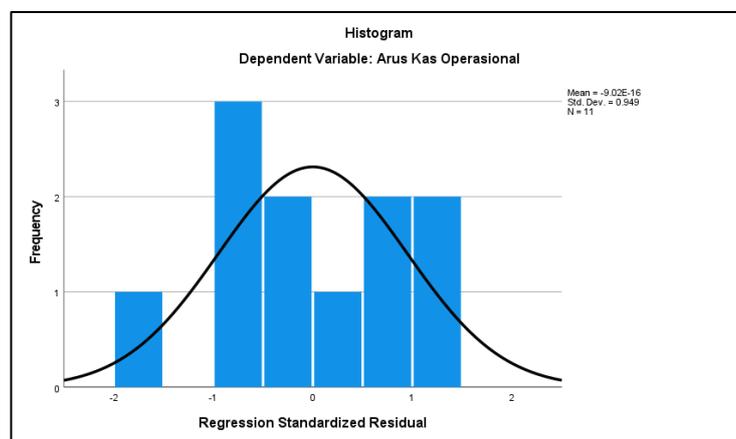
Pada tabel 4.7 variabel Arus Kas Operasional mempunyai nilai minimum 549.889.497 dan nilai maksimum 727.968.368, dan terdapat nilai *mean* (rata-rata) dari Arus Kas Operasional yang diperoleh sebesar 616.519.528 dan terdapat nilai

standar deviasi dari Arus Kas Operasional sebesar 60.887.084. Nilai standar deviasi lebih kecil dari nilai mean menunjukkan bahwa distribusi data cenderung normal.

2. Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, variabel pengganggu atau residual memiliki distribusi normal. Suatu model regresi yang baik adalah dimana datanya berdistribusi normal atau mendekati normal. Dalam penelitian ini menggunakan analisis grafik histogram uji normalitas, grafik P-plot, dan uji Kolmogrov-Smirnov (K-S)

c. Histogram

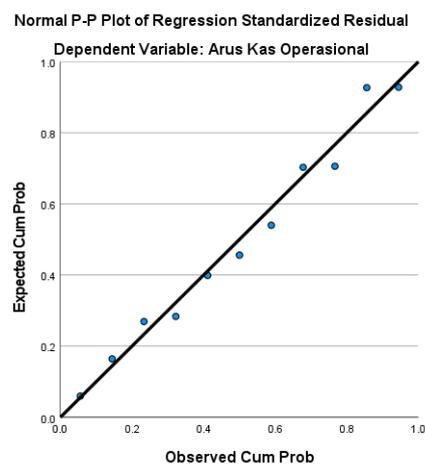


Gambar 4.1

Grafik Histogram Hasil Uji Normalitas

Melihat tampilan grafik histogram pada gambar 4.1, dapat disimpulkan bahwa grafik tersebut menghasilkan bentuk kurva mengginggung, maka dapat dikatakan bahwa pola terdistribusi normal.

d. P-Plot



Gambar 4.2

Grafik P-Plot Uji Normalitas

Berdasarkan gambar diatas pada gambar 4.2 uji normalitas dengan normal P-P Plot grafik diatas terlihat titik-titik mengikuti dan mendekati garis diagonalnya. Jika distribusi data residual normal, maka garis yang menggambarkan data sesungguhnya akan mengikuti garis diagonalnya. Gambar diatas menunjukkan bahwa penyebaran plot berada disekitar garis 45 derajat, dengan demikian dapat disimpulkan hasil dalam uji normalitas P-Plot menghasilkan garis diagonal maka dapat dikatakan bahwa pola terdistribusi normal. Menurut (Ghozali, 2006) menyatakan bahwa uji normalitas dengan grafik dapat menyebabkan kekeliruan jika tidak dilakukan dengan hati-hati, Oleh sebab itu disarankan menggunakan uji grafik dilengkapi dengan uji statistik, salah satunya dengan menggunakan uji statistik non parametrik Kolmogrov-smirnov.

e. One-Sample Kalmogrov Smirnov

Uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah model regresi, variabel dependen dan variabel independen, keduanya memiliki distribusi normal atau tidak. Model regresi yang baik adalah memiliki distribusi data normal atau mendekati normal. Jika nilai statistik Kolmogorov-Smirnov (K-S) signifikan di atas signifikan tertentu maka dapat disimpulkan bahwa asumsi normalitas terpenuhi. Level of significant yang digunakan dalam penelitian ini adalah 0,05. Didapatkan hasil uji Kalmogorov Smirnov dapat dilihat sebagai berikut:

Tabel 4.10

Tabel Hasil Uji Normalitas One-Sample Kolmogrov Smirnov (K-S)

| One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test | | Unstandardized Residual | |
|--|-------------------------|-------------------------|------|
| N | | 11 | |
| Normal Parameters ^{a,b} | Mean | .0000000 | |
| | Std. Deviation | 51826342.40 | |
| Most Extreme Differences | Absolute | .119 | |
| | Positive | .102 | |
| | Negative | -.119 | |
| Test Statistic | | .119 | |
| Asymp. Sig. (2-tailed) ^c | | .200 ^d | |
| Monte Carlo Sig. (2-tailed) ^e | Sig. | .935 | |
| | 99% Confidence Interval | Lower Bound | .928 |
| | | Upper Bound | .941 |

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

d. This is a lower bound of the true significance.

e. Lilliefors' method based on 10000 Monte Carlo samples with starting seed 299883525.

Sumber: Data Diolah Penulis, 2024

Dilihat dari Tabel 4.8, terlihat bahwa One-Sample Kolmogorov Smirnov dapat diketahui bahwa nilai Asymp. Sig 0,200 > $\alpha = 0,05$. Maka dapat disimpulkan bahwa residual menyebar normal. Dari hasil uji normalitas metode Sampel Kolmogrov Smirnov, didapatkan hasil sebesar 0,200. Karena nilai Kolmogrov Smirnov lebih besar dari alpha 5% (0,05) maka dapat disimpulkan bahwa terdistribusi normal.

3. Analisis Koefisien Korelasi

Untuk mengetahui kuat atau lemahnya hubungan antara keterlambatan pembayaran *final disbursement account* dengan arus kas operasional keagenan PT. Bahari Tirta Jaya dapat dilihat dengan perhitungan dengan menggunakan koefisien korelasi (r). Bila r positif, maka variabel X dan Y bersifat searah, yang berarti semakin besar nilai variabel X, maka semakin besar pula nilai variabel Y atau semakin kecil nilai variabel X, maka semakin kecil pula nilai variabel Y. Sebaliknya bila r negatif maka korelasi variabel X dan Y bergerak secara tolak belakang. Dari data pada tabel 4.6 di atas maka dapat diperoleh angka sebagai berikut:

$$\sum n = 11$$

$$\sum X = 495.395.119$$

$$\sum Y = 6.781.714.816$$

$$\sum XY = 311.404.093.588.979.000$$

$$\sum X^2 = 25.816.044.591.605.500$$

$$\sum Y^2 = 4.218.131.993.499.150.000$$

Variabel X = Keterlambatan Pembayaran *Final Disbursement Account* PT. Bahari Tirta Jaya Periode Agustus 2022 - Juni 2023

Variabel Y = Arus Kas Operasional Keagenan PT. Bahari Tirta Jaya Periode Agustus 2022 - Juni 2023

Agar diperoleh suatu nilai korelasi, maka dilakukan perhitungan menggunakan rumus sebagai berikut:

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

$$r = \frac{(11 \times 311.404.093.588.979.000) - (495.395.119 \times 6.781.714.816)}{\sqrt{(283.976.490.507.660.500 - 245.416.323.929.024.160) \times (46.399.451.928.490.700.000 - 45.991.655.845.553.900.000)}}$$

$$r = \frac{3.425.445.029.478.769.000 - 3.359.628.418.296.383.000}{\sqrt{38.560.166.578.636.350 \times 407.796.082.936.799.200}}$$

$$r = \frac{65.816.611.182.386.180}{1.572.468.488.815.838}$$

$$r = 0,525$$

Tabel 4.11
Tabel Hasil Perhitungan Korelasi Menggunakan SPSS

| Correlations | | | |
|---|---------------------|---|-------------------------|
| | | Keterlambatan Final Disbursement Account | Arus Kas Operasional |
| Keterlambatan Final Disbursement Account | Pearson Correlation | 1 | .525 |
| | Sig. (2-tailed) | | .097 |
| | N | 11 | 11 |
| Arus Kas Operasional | Pearson Correlation | .525 | 1 |
| | Sig. (2-tailed) | .097 | |
| | N | 11 | 11 |

Sumber: Data Diolah Penulis, 2024

Berdasarkan hasil perhitungan output dari pengolahan menggunakan program IBM SPSS *Subscription* diperoleh koefisien korelasi sebesar 0,525 dengan signifikansi sebesar 0,097. Hal tersebut berarti adanya hubungan sedang antara variabel X dan Y karena memiliki nilai koefisien korelasi berada pada tingkat hubungan yang sedang. Pengaruh yang sedang antara keterlambatan pembayaran *final disbursement account* dengan arus kas operasional keagenan adalah positif dan sedang.

4. Analisis Koefisien Penentu

Untuk dapat mengetahui besarnya kontribusi faktor variabel X terhadap perubahan variabel Y dapat diketahui dengan menggunakan koefisien determinasi (R^2):

$$\begin{aligned} KP &= r^2 \times 100\% \\ &= (0,525)^2 \times 100\% \\ &= 0,275625 \times 100\% \\ &= 27,56\% \end{aligned}$$

Tabel 4.12
Tabel Hasil Perhitungan Koefisien Menggunakan SPSS

| Model Summary^b | | | | |
|---|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
| 1 | .525 ^a | .275 | .195 | 54629761.5980 |
| 6 | | | | |
| a. Predictors: (Constant), Keterlambatan Final Disbursement Account | | | | |
| b. Dependent Variable: Arus Kas Operasional | | | | |

Sumber: Data Diolah Penulis, 2024

Keterangan:

- a. Dalam regresi linier sederhana R menunjukkan korelasi sederhana (korelasi pearson) antara variabel X terhadap Y. Sebesar 0,525 yang artinya korelasi antara variabel X dan Y berada di tingkat hubungan sedang karena nilai berada di tengah tengah 1.
- b. Nilai *R square* (R^2) didapat sebesar 0,275; artinya persentase pengaruh pembayaran *final disbursement account* terhadap arus kas operasional keagenan 27,5%, sedangkan sisanya dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak dimasukkan dalam model ini.
- c. *Adjusted R square* didapat nilai sebesar 0,195 menunjukkan adanya sumbangsih pengaruh variabel *independent* terhadap variabel *dependen*. Faktor-faktor lain yang dapat menghambat arus kas operasional keagenan dapat mencakup fluktuasi pasar, perubahan regulasi, biaya operasional tambahan, dan faktor ekonomi makro yang tidak terduga.

5. Analisis Regresi Linier Sederhana

Untuk melakukan perhitungan regresi linear sederhana dari data yang diberikan, digunakan rumus sebagai berikut :

$$Y = a + bX$$

Koefisien kemiringan :

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

Intercept (a) dihitung dengan :

$$a = \frac{\sum Y - b(\sum X)}{n}$$

Dari data yang tersedia :

$$\sum X = 495.395.119$$

$$\sum Y = 6.781.714.816$$

$$\sum XY = 311.404.093.588.979.000$$

$$\sum X^2 = 25.816.044.591.605.500$$

$$\sum Y^2 = 4.218.131.993.499.150.000$$

$$n = 11$$

Menghitung (b) :

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

$$b = \frac{(11 \times 311.404.093.588.979.000) - (495.395.119 \times 6.781.714.816)}{(11 \times 25.816.044.591.605.500) - (495.395.119 \times 495.395.119)}$$

$$b = \frac{3.425.445.029.478.769.000 - 3.359.628.418.296.383.000}{283.976.490.507.660.500 - 245.416.323.929.024.160}$$

$$b = \frac{65.816.611.182.386.180}{38.560.166.578.636.350}$$

$$b = 1,706$$

Menghitung (a) :

$$a = \frac{\sum Y - b(\sum X)}{n}$$

$$a = \frac{(6.781.714.816) - 1,706 (495.395.119)}{11}$$

$$a = \frac{5.936.570.742.99}{11}$$

$$a = 539.688.249.36$$

Dengan ini, maka persamaan yang menggambarkan hubungan antara pengaruh pembayaran *final disbursement account* (X) terhadap arus kas operasional keagenan (Y) adalah:

$$Y = a + bX$$

$$Y = 539.688.249.36 + 1,706 X$$

Dari regresi $Y = a + bX$, diketahui;

- a) $a = 539.688.249.36$ adalah penggalan sumbu Y yang dipotong oleh grafik, yang menyatakan ketika keterlambatan pembayaran *final disbursement account* (X) bernilai 0 (nol) maka arus kas operasional keagenan di PT. Bahari Tirta Jaya (Y) sebesar 539.688.249.36. Artinya jika keterlambatan pembayaran *final disbursement account* mengalami kenaikan 1, maka jumlah arus kas operasional keagenan (Y) akan mengalami peningkatan sebesar 1,706 dengan satuan konstanta 539.688.249.36. Koefisien bersifat positif artinya terjadi hubungan positif antara variabel keterlambatan pembayaran *final disbursement account* (X) dan variabel arus kas operasional keagenan (Y), semakin banyak pembayaran *final disbursement account* semakin meningkat arus kas operasional keagenan.
- b) $b = 1,706$ adalah koefisien regresi yang menyatakan hubungan fungsional antara X dan Y atau menunjukkan seberapa besar X mempengaruhi Y. Jika keterlambatan pembayaran *final disbursement account* (X) semakin banyak, maka akan diikuti dengan arus kas operasional keagenan sebesar 1,706.

Jika $X = 0$, maka

$$Y = a + bx$$

$$Y = 539.688.249.36 + 1,706 (0)$$

$$Y = 539.689.955.36$$

Jika $Y = 0$, maka

$$0 = 539.688.249.36 + 1,706 X$$

$$X = \frac{-539.688.249.36}{1,706}$$

$$1,706$$

$$X = -316.347.156$$

Tabel 4.13
Tabel Hasil Perhitungan Regresi Linier Dengan SPSS 24,0

| Coefficients^a | | | | | | |
|---------------------------------|--|-----------------------------|--------------|---------------------------|--------|------|
| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 539649745.920 | 44699710.032 | | 12.073 | .000 |
| | Keterlambatan Final Disbursement Account | 1.707 | .923 | .525 | 1.850 | .097 |

a. Dependent Variable: Arus Kas Operasional

Sumber: Data Diolah Penulis, 2024

Penjelasan output SPSS sebagai berikut:

1) *Output Variabel Entered / Removed*

Dari output diatas dapat dilihat bahwa *variabel independen* yang dimasukkan ke dalam model adalah pembayaran *final disbursement account* dan variabel dependennya adalah arus kas operasional keagenan dan tidak ada variabel yang dikeluarkan (*removed*).

2) *Output Coefficients*

Pada *unstandardized coefficients* didapat nilai persamaan regresi linier, yaitu 539.688.249.36 dan 1,706 yang apabila dikonversi ke persamaan regresi yaitu $Y = 539.688.249.36 + 1,706 X$.

6. Uji Hipotesis

Dari perhitungan yang didapat mengenai koefisien korelasi dan juga penentu maka uji hipotesis dapat dilakukan untuk mengetahui signifikansi hubungan pembayaran *final disbursement account* oleh *principal* PT. Gurita Lintas Samudera dan PT. Mitrahaftera Segara Sejati dengan arus kas operasional keagenan yang diageni oleh perusahaan PT. Bahari Tirta Jaya. Keterangan uji hipotesis yang digunakan penulis, sebagai berikut:

Jika $t_{hitung} < t_{tabel}$, maka H_0 = diterima dan H_a ditolak, artinya tidak ada hubungan yang signifikan antara X dan Y.

Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima, artinya ada hubungan signifikan antara X dan Y.

a. Uji hipotesis untuk koefisien korelasi

Ho : $r = 0$, artinya tidak ada pengaruh antara pembayaran *final disbursement account* terhadap arus kas operasional keagenan.

Ha : $r > 0$, artinya ada pengaruh antara pembayaran *final disbursement account* terhadap arus kas operasional keagenan. Dengan menggunakan nilai alpha (α) 0,05 (5%), maka uji pendapat tersebut:

$$t_{\text{tabel}} = (\alpha = 0,05 ; df = n - 2)$$

$$= (\alpha = 0,05 ; df = 11 - 2)$$

$$= (\alpha = 0,05 ; df = 9)$$

$$t_{\text{tabel}} = 2,262$$

Tabel 4.14
Tabel Hasil Uji t_{hitung}

| Coefficients ^a | | | | | | |
|---------------------------|--|-----------------------------|--------------|---------------------------|--------|------|
| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | t | Sig. |
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | 539649745.920 | 44699710.032 | | 12.073 | .000 |
| | Keterlambatan Final Disbursement Account | 1.707 | .923 | .525 | 1.850 | .097 |

a. Dependent Variable: Arus Kas Operasional

Sumber: Data Diolah Penulis, 2024

Dari hasil analisis uji t diketahui bahwa tidak ada pengaruh yang signifikan variabel X (keterlambatan pembayaran *final disbursement account*) dan variabel Y (arus kas operasional keagenan). Hal ini dibuktikan dengan hasil perhitungan uji hipotesis $t_{\text{hitung}} < t_{\text{tabel}}$ untuk kesalahan 5% yang diuji pada dua pihak diperoleh $1,850 < 2,262$, maka Ho diterima sedangkan Ha ditolak yang berarti tidak adanya pengaruh keterlambatan pembayaran *final disbursement account* terhadap arus kas operasional keagenan jasa keagenan PT. Bahari Tirta Jaya. Selain itu juga diperoleh persamaan regresi $Y = 539.688.249.36 + 1,706 X$.

C. PEMECAHAN MASALAH

Dalam hal ini penulis akan menguraikan pemecahan masalah keterlambatan pembayaran *final disbursement account* terhadap arus kas operasional keagenan PT. Bahari Tirta Jaya sebagai berikut. Terbukti bahwa tidak adanya pengaruh antara keterlambatan pembayaran *final disbursement account* terhadap arus kas operasional keagenan PT. Bahari Tirta Jaya. Hal ini dibuktikan dengan hasil analisis korelasi sebesar 0,525 maka dapat diperoleh t_{hitung} sebesar 1,850 lebih kecil dibandingkan dengan t_{tabel} tingkat signifikansi 5%. $N = 11$ sebesar 2,262 maka t_{hitung} lebih kecil daripada t_{tabel} yang artinya hipotesis nol (H_0) yaitu tidak ada pengaruh keterlambatan pembayaran *final disbursement account* terhadap arus kas operasional keagenan di PT. Bahari Tirta Jaya diterima, dan hipotesis alternatif (H_a) yaitu ada pengaruh keterlambatan pembayaran *final disbursement account* terhadap arus kas operasional keagenan di PT. Bahari Tirta Jaya ditolak.

1. Melalui analisis korelasi pembayaran *final disbursement account* (X) terhadap arus kas operasional keagenan (Y) PT. Bahari Tirta Jaya, didapatkan data koefisien korelasi sebesar 0,525. Perusahaan perlu mengatasi masalah dan mencegah dengan berupaya mengantisipasi kondisi yang terjadi. Adapun cara yang dapat dilakukan oleh perusahaan untuk meningkatkan pembayaran *final disbursement account* secara tepat waktu sehingga mengoptimalkan arus kas operasional keagenan pada PT. Bahari Tirta Jaya yaitu:
 - a. Meningkatkan sistem monitoring terhadap pembayaran *final disbursement account* secara teratur. Ini melibatkan pemantauan secara cermat terhadap jadwal pembayaran, identifikasi potensi keterlambatan, dan tindakan proaktif untuk menyelesaikan masalah yang mungkin timbul. Dengan memastikan pembayaran dilakukan tepat waktu, perusahaan dapat meminimalkan risiko penundaan arus kas operasional.
 - b. Komunikasi yang efektif dengan klien dan pihak terkait lainnya sangat penting untuk memastikan pembayaran *final disbursement account* dapat dilakukan tepat waktu. Perusahaan perlu membangun hubungan yang kuat dengan klien, memberikan penekanan pada pentingnya pembayaran tepat waktu, serta menyediakan bantuan atau solusi jika terjadi kendala dalam proses pembayaran.

- c. Memastikan bahwa proses administrasi dan keuangan terkait pembayaran *final disbursement account* berjalan efisien dan efektif. Ini mencakup penyederhanaan proses, penggunaan teknologi yang tepat, dan pelatihan staf untuk meningkatkan produktivitas dan akurasi.
 - d. Menyusun rencana cadangan yang komprehensif untuk mengatasi potensi keterlambatan pembayaran atau situasi keuangan yang sulit dari klien. Selain itu, manajemen risiko harus menjadi bagian integral dari strategi perusahaan, dengan mengidentifikasi, mengevaluasi, dan mengelola risiko potensial yang terkait dengan pembayaran *final disbursement account*.
2. Pada perhitungan analisis koefisien penentu, diperoleh hasil $R^2 = 0,275$ menyatakan bahwa terdapat pengaruh yang tidak begitu signifikan antara keterlambatan pembayaran *final disbursement account* terhadap arus kas operasional keagenan perusahaan.
 3. Pada regresi linier sederhana antara variabel X dan Y diperoleh persamaan sebagai berikut $Y = 539.688.249.36 + 1,706 X$ yang mana persamaan tersebut menyatakan bahwa ketika pembayaran final disbursement account (X) bernilai 0 (nol) maka arus kas operasional keagenan di PT. Bahari Tirta Jaya (Y) sebesar 539.688.249.36. Artinya jika pembayaran *final disbursement account* mengalami kenaikan 1, maka jumlah arus kas operasional keagenan (Y) akan mengalami peningkatan sebesar 1,706. Koefisien bersifat positif artinya terjadi hubungan positif antara variabel keterlambatan pembayaran *final disbursement account* (X) dan variabel arus kas operasional keagenan (Y), semakin banyak *final disbursement account* semakin meningkat jumlah arus kas operasional keagenan. Dan koefisien regresi tersebut menyatakan hubungan fungsional antara X dan Y atau menunjukkan seberapa besar X mempengaruhi Y. Jika pembayaran *final disbursement account* (X) semakin banyak, maka akan diikuti dengan arus kas operasional keagenan sebesar 1,706. Oleh sebab itu perlu adanya perhatian terhadap keterlambatan pembayaran *final disbursement account* yang dilakukan oleh pihak *principal*, hal ini dapat dilakukan dengan menciptakan kerjasama yang baik dengan *principal* dengan membangun komitmen dan meningkatkan komunikasi agar kedua belah pihak saling mempertanggung jawabkan hak dan kewajiban masing-masing sebagai dua belah pihak yang berkepentingan sebagai penyedia dan penerima jasa.

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan mengenai keterlambatan pembayaran *final disbursement account* terhadap kelancaran arus kas operasional keagenan PT Bahari Tirta Jaya pada periode Agustus 2022 sampai dengan Juni 2023, maka dapat diambil kesimpulan yaitu:

1. Penelitian ini memiliki dua variabel yaitu variabel X (keterlambatan pembayaran *final disbursement account*) dan variabel Y (kelancaran arus kas operasional keagenan PT Bahari Tirta Jaya). Keterlambatan pembayaran *final disbursement account* memiliki hubungan atau pengaruh terhadap kelancaran arus kas operasional keagenan PT Bahari Tirta Jaya dengan koefisien korelasi sebesar 0,525. Tingkat hubungan antara X terhadap Y termasuk dalam kategori sedang. Dengan hasil positif, maka hubungan antara keterlambatan pembayaran *final disbursement account* terhadap kelancaran arus kas operasional keagenan bersifat searah dan dapat diartikan apabila keterlambatan pembayaran *final disbursement account* mengalami kenaikan atau penurunan, maka akan diikuti oleh kenaikan atau penurunan pada kelancaran arus kas operasional kapal yang diageni PT Bahari Tirta Jaya. Dalam analisis koefisien penentu pembayaran *final disbursement account* memiliki kontribusi sebesar 27,56% terhadap variabel kelancaran arus kas operasional keagenan PT Bahari Tirta Jaya (Y). dan 72,44% lainnya dipengaruhi oleh faktor-faktor lain diluar variabel X dapat mencakup fluktuasi pasar, perubahan regulasi, biaya operasional tambahan dan faktor ekonomi makro yang tidak terduga.
2. Keterlambatan pembayaran *final disbursement account* terhadap kelancaran pelayanan operasional kapal yang diageni PT Bahari Tirta Jaya memiliki

pengaruh yang kurang signifikan dengan perolehan koefisien determinasi sebesar 27,56% dan koefisien penentu diperoleh hasil $R^2 = 0,275$.

3. Uji hipotesis koefisien korelasi terhadap populasi memperoleh uji t_{hitung} sebesar 1,850 dan t_{tabel} sebesar 2,262 yang berarti hasil $t_{hitung} < t_{tabel}$ ($1,850 < 2,262$). Sehingga H_0 diterima dan H_a ditolak. Artinya tidak ada pengaruh yang signifikan antara lamanya keterlambatan pembayaran *final disbursement account* terhadap kelancaran pelayanan operasional kapal yang diageni oleh PT Bahari Tirta Jaya. Dengan hasil secara keseluruhan membuktikan bahwa secara statistik keterlambatan pembayaran *final disbursement account* berpengaruh positif dan kurang signifikan terhadap kelancaran arus kas operasional keagenan PT Bahari Tirta Jaya.

B. SARAN

Berdasarkan hasil penelitian dan kesimpulan, walaupun tidak memiliki hasil yang signifikan antara keterlambatan pembayaran *final disbursement account* terhadap arus kas operasional beberapa upaya tetap perlu dilakukan untuk mempertahankan dan meningkatkan kelancaran operasional kapal oleh PT Bahari Tirta Jaya, antara lain :

1. Perusahaan melakukan pendekatan dan koordinasi lebih intensif kepada pihak *principal*. Hal ini dimaksudkan agar pembayaran *final disbursement account* bisa dilakukan lebih cepat dengan cara meningkatkan serta memperbaiki komunikasi, komitmen dan kerjasama antara *principal* maka diharapkan pemenuhan hak dan kewajiban antara pemberi dan pengguna jasa saling terpenuhi. Agar perusahaan mendapatkan pelanggan tetap dan terus memperluas jalinan relasi.
2. Memiliki perencanaan dan persiapan yang jelas dalam menyiapkan dokumen *clearance* secara lengkap sesuai dengan aturan dan persyaratan yang telah ditetapkan oleh instansi-instansi terkait di pelabuhan sehingga setelah kapal datang karyawan operasional tidak lagi disibukkan dengan permasalahan dokumen dan mampu mendorong peningkatan kelancaran pelayanan operasional kapal yang diageni.
3. Diharapkan agar pihak perusahaan dapat menerapkan sanksi terhadap *principal* yang tidak melakukan pembayaran sesuai dengan tenggat waktu yang telah ditetapkan. Selain itu, penting bagi pihak agen untuk menyusun Standar

Operasional Prosedur (SOP) yang terperinci terkait hal ini, serta memberikan pemberitahuan yang jelas baik sebelum maupun sesudah menjalin kerjasama dengan pelanggan. Langkah-langkah ini diambil untuk memastikan adanya transparansi dalam setiap proses kerjasama yang dilakukan.

Selalu menjaga kualitas pelayanan dengan meningkatkan kinerja di seluruh bagian unsur perusahaan dengan mematuhi standar operasional pelayanan dengan baik.

DAFTAR PUSTAKA

- Bank Indonesia (2003). *Sistem Pembayaran & Pengelolaan Uang Rupiah*. Jakarta : Bank Indonesia.
- Barata (2003). *Dasar-dasar Pelayanan Prima*. PT Elex Media Komputindo Kelompok Gramedia: Jakarta.
- Brodie (2013). *Commercial Shipping HandBook Second Edition*. New York: Taylor & Francis Group 2006.
- Djarmika, G. H., Ningsih, P. T. S., Harsono, B., & Pratini, I. (2022). Kebijakan Perencanaan dan Pengendalian Piutang terhadap Efektivitas Arus Kas Pada Politeknik LP3I Jakarta. *Ilmu Ekonomi Manajemen dan Akuntansi*, 3(1), 24-33.
- Fandy Tjiptono (2011). *Service Quality and Satisfaction*. Yogyakarta: Andi offset.
- Fitrah, M. (2017). *Metodologi penelitian: penelitian kualitatif, tindakan kelas & studi kasus*. CV Jejak (Jejak Publisher).
- Gronroos (2005). *Service Management and Marketing*. Toronto: Lexington Books.
- Gunawan, Imam. (2016). *Metode Penelitian Kualitatif Teori dan Praktik*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Hasibuan, M. S. P. (2010). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Heizer & Render. (2018). *Operations Management. Sustainability and Supply Chain Management*. Thirteenth Edition: Pearson Education Limited.
- Hery (2012). *Akuntansi Dasar 1 dan 2. Edisi Pertama*. Grasindo: Jakarta.
- Husein Umar. (2008). *Metode Penelitian Untuk Skripsi dan Tesis Bisnis Edisi II*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Indonesia. (2008). *Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayanan Jakarta: Sekretariat Negara. Indonesia. (n.d.). Kitab Undang-Undang Hukum Dagang KUHD Pasal 309 Ayat 1*. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Kasmir. (2012). *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: Pt Rajagrafindo persada.

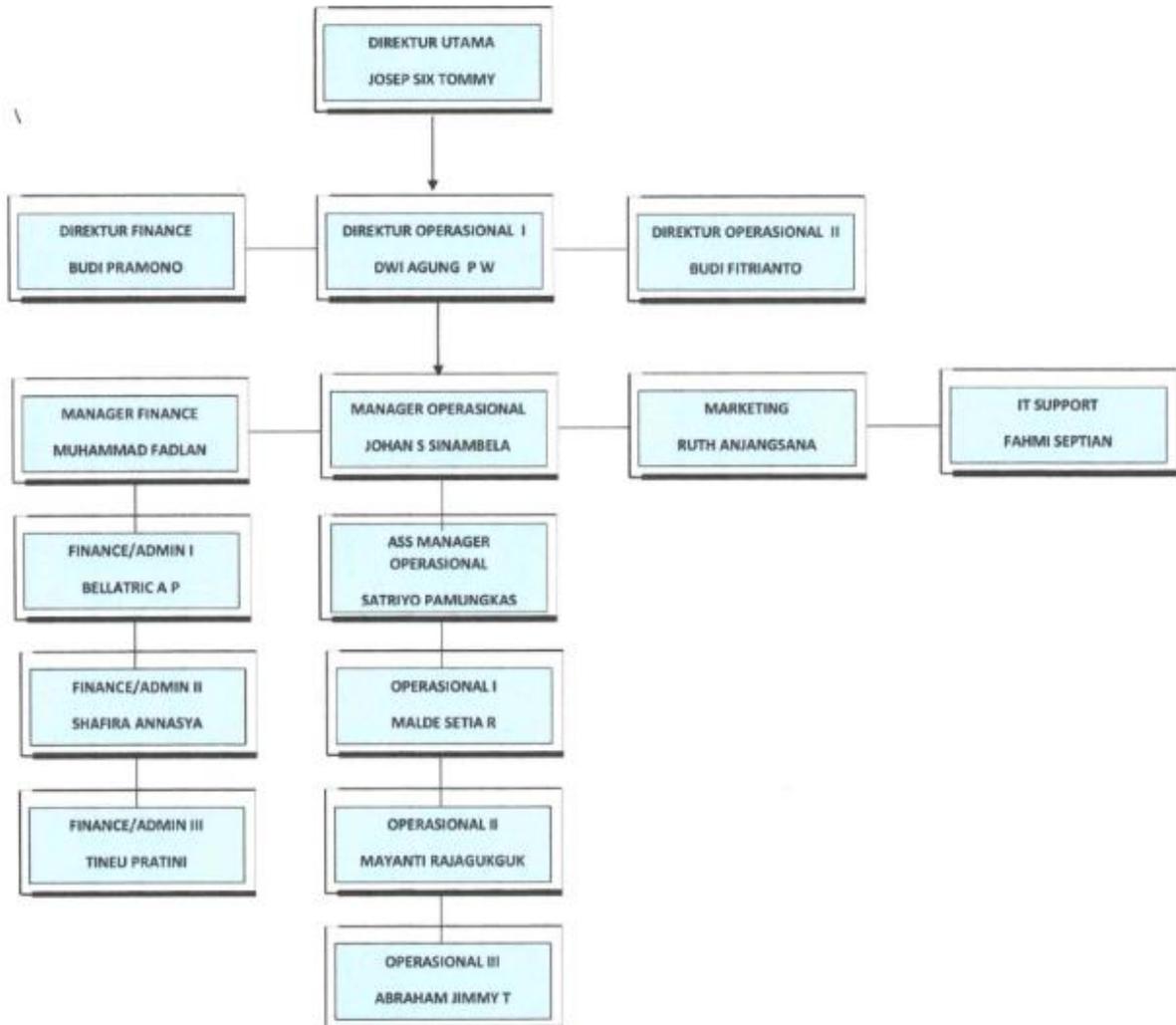
- Kosasih, E., & Hananto, S. (2007). *Manajemen Perusahaan Pelayaran Edisi Kedua*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Kotler (2012). *Prinsip-Prinsip Pemasaran Edisi 12*. Jakarta: Erlangga.
- Laksana, Fajar (2018). *Manajemen Pemasaran*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Loina (2001). *Hubungan Masyarakat Membina Baik Dengan Publik*. Bandung: CV Lalolo.
- Lovelock (2005). *Managing Services*. New Jersey: Prentice Hall Englewood Cliffs.
- Masyhuri. (2009). *Metodologi Penelitian-Pendekatan Praktis dan Aplikatif (N. F. Atif (ed.); Edisi Revi*. Refika Aditama.
- Mathis dan Jackson (2006). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Salemba Empat.
- McNicholas P. (2007), *Pelaporan keberlanjutan, akuntabilitas dan perubahan organisasi*. Jurnal Akuntansi, Audit dan Akuntabilitas.
- Moenir (2010). *Manajemen Pelayanan Umum Di Indonesia*. Bumi Aksara: Jakarta.
- Pemerintah RI (2008). *Undang – Undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*. Jakarta: Pemerintahan RI.
- Pemerintah RI. (2002). *Undang – Undang No 14 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal Bab 1 Pasal 1*. Jakarta: Pemerintahan RI.
- Pusat Bahasa Depdiknas. (2002). *Kamus Besar Bahasa Indonesia (Edisi ketiga)*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Reeve, J.M. (2012). *Pengantar Akuntansi: Adaptasi Indonesia*. Salemba Empat.
- Rudianto. (2012). *Pengantar Akuntansi Konsep & Teknik Penyusunan Laporan Keuangan*. Jakarta: Erlangga.
- Shinta Mardiana. (2020). *Disbursement Jasa Keagenan Kapal di PT Dian Samudera Line Cabang Surabaya*. Surakarta: Jurnal Manajemen Pelayaran Nasional.
- Siregar, Syofian. (2014). *Metode Penelitian Kuantitatif dilengkapi dengan Perbandingan Perhitungan Manual & SPSS*. Jakarta: Kencana.

- Soesilo (2015). *Hipotesis Penelitian*. Gramedia Blog.
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Supranto (2006). *Pengukuran Tingkat Kepuasan Pelanggan Untuk Meningkatkan Pangsa Pasar*. Jakarta: PT Asdi Mahasatya.
- Surakhmad (2012). *Pengantar Penelitian Ilmiah Dasar*. Bandung: Teknik Tarsit.
- Suyono, R. (2007). *Shipping: Pengangkutan Internasional ekspor Impor Melalui Laut*. Jakarta: PPM.
- Tjiptono (2011). *Sumber daya Manusia*. Andi: Yogyakarta.
- Undang – Undang Republik Indonesia No.18 (1999). *Jasa Konstruksi*. Jakarta.
- Undang – Undang Republik Indonesia No.23 (1999). *Sistem Pembayaran*. Jakarta: Bank Indonesia.
- Widjono HS. (2007). *Definisi Operasional Variabel*. Grasindo.
- Yusuf, R., & Sapitri, N. R. (2021). Pengaruh Pengelolaan Piutang terhadap Efektivitas Arus Kas Pada PT. Telekomunikasi Indonesia (PERSERO) TBK Periode 2015-2019. *Jurnal Ekonomi dan Statistik Indonesia*, 1(2), 69-74.

LAMPIRAN

LAMPIRAN 01

STRUKTUR ORGANISASI PT BAHARI TIRTA JAYA



LAMPIRAN 02

PENUNJUKKAN KEAGENAN
AGENCY APPOINTMENT

| | | | |
|------------------------|--|-------------------------|--------------------------------|
| Kepada/to | : PT BTJ | No.Faks /Fax No. | : |
| Up/Attn | : Bpk. Tommy | Tot.Hal /Pages | : 2 Pages |
| Dari/From | : PT MITRA BAHTERA SEGARA SEJATI. Tbk | No.Ref /Our Ref: | 661/MBSS-JKT/OPS/F/2023 |
| Telp./Phone | : +62 21 50603688 | Tanggal/Date | : 15 Agustus 2023 |
| Perihal/Subject | : Penunjukan Keagenan | | |

Dengan Hormat,
Dear Sir/Madam,

Bersama ini kami menunjuk Perusahaan Keagenan Anda untuk handle kapal tunda dan tongkang kami dengan ketentuan – ketentuan sebagai berikut:
We are pleased to appoint your good company to act as the Port-handling Agent for our vessels under the following terms and conditions:

A. SPESIFIKASI KAPAL / VESSEL PARTICULARS:

1. TB. Entebe Star 69 / BG. Finacia 97
Activity : Docking
Pelabuhan/Port : Samarinda
Rencana Tiba/ETA : 18 Agustus 2023 AM
Bendera/Flag : Indonesia
Last Port : Lapuko
Master : Huda (0821-3742-5755)

B. LAMPIRAN / ATTACHED

C. KETENTUAN UMUM / GENERAL CONDITIONS

1. Informasikan ETA kapal kepada pihak – pihak terkait
2. Informasikan jadwal sandar tug dan tongkang sebelum tiba di pelabuhan kepada kami.
3. Laporan harian mengenai kegiatan tug dan tongkang pada saat di pelabuhan
4. Setiap biaya tambahan harus mendapatkan persetujuan dari kami terlebih dahulu. Setiap pembelian harus dilampirkan tanda terima dari Master.
5. Segera setelah kapal berangkat, Bill of Lading, Cargo Manifest dan Draught survey (pada pelabuhan muat) dikirimkan kepada kami.
6. Pembayaran berdasarkan invoice asli.
7. Melakukan pengajuan penerbitan clearance.
8. Melakukan proses pembuatan BL,CM dan SOF.
9. Melakukan pengajuan jasa pandu-pilot.
10. Melakukan pengajuan ijin shifting dan ijin bongkar.

FR-001.0/SOP/DPA_OPS-AGT/001

Autograph Tower - Thamrin Nine Complex, Jalan M.H. Thamrin No.10
Kec. Kuning Melati, Kc. Tanah Abang, Jakarta Pusat 10230
t +6221 5060 3688

11. Melakukan pengajuan ijin kerja Floating Crane (Jika Ada).
12. Agen harus mematuhi seluruh kebijakan, aturan, regulasi serta prosedur yang telah ditetapkan oleh PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk terkait mutu, keselamatan, kesehatan kerja dan perlindungan lingkungan (QSHE).
Agencies must comply with all policies, rules, regulations and procedures that have been set by PT. Mitrabahtera Segara Sejati Tbk regarding QSHE aspects.

Atas perhatian dan kerjasamanya, kami sampaikan terima kasih.
Greatly appreciate for your kind attention and cooperation.

Hormat Kami,


Eric Vetra
Operation Div

LAMPIRAN 03



PT. PERUSAHAAN PELAYARAN
GURITA LINTAS SAMUDERA



Jakarta, 04 Juni 2024
Ref No: 462/OPS-VS/06/24

Kepada Yth,
PT. BAHARI TIRTA JAYA / BTJ Lines
Springhill Office Tower 6th Floor
Complex Springhill Kemayoran
Jl. Benyamin Sueb Bo. 10 Jakarta, Indonesia
Phone : +6221 26051294
PIC : Tommy JS (+6281318663007)
Email : ops@btjlines.com & marketing@btjlines.com or btjlines@gmail.com

Perihal: Penunjukan Keagenan untuk melayani MV. ZALEHA FITRAT Voy. 14/23

Dengan hormat,

Sehubungan dengan rencana kedatangan kapal tersebut di Adang Bay, dengan ini kami menunjuk Saudara untuk melayani kapal tersebut sebagai berikut:

| | |
|---------------------------|--------------------------------------|
| Name of Vessel /Call Sign | : MV. ZALEHA FITRAT / Y C X B 2 |
| DWT / FLAG | : 55,924.00 MT / INDONESIA |
| GT / LOA / Beam | : 31,251 / 189.99 M / 32.26 M |
| Principal / Status | : PT. Gurita Lintas Samudera / Milik |
| Keperluan | : Muat Coal 77,000 MT |
| E T A Adang Bay | : 07 Juni 2024 |
| Pelabuhan asal | : Tanjung Jati |
| Pelabuhan selanjutnya | : Tanjung Jati |

Mohon agar dilaporkan rencana sandar dan laporan harian kegiatan muat kapal. Kemudian selesai kegiatan mohon dikirim dokumen asli kegiatan tsb. Demikian penunjukan kami, atas perhatian dan kerjasama yang baik dari Saudara kami ucapkan terima kasih.

Hormat kami,

Arifin SE

Mohon agar pertanggung jawaban keuangan Disb kapal ini dikirim ke PT. GLS, Jakarta paling lambat 1 Minggu setelah kapal selesai melaksanakan kegiatan muat/bongkar.

LAMPIRAN 04



PT. NITRABAHATERA SEGARA SEJATI Tbk.

STATEMENT OF ACCOUNT (SOA) - PT. NITRABAHATERA SEGARA SEJATI Tbk

TABEL LIST CALCULATION FROM FINAL DA AS FOLLOWS 1

| NO | OWNER | ATN | VESSEL | Periode | PORT NAME | ALLOCATION DEPARTMENT | FDA NUMBER | DATE of Deliver | OVERDUE | FDA AMOUNT PORT, AGENCY & ECT | BALANCE | REMARKS |
|------------------|--------|-----------|--------------------------------------|---------|---------------|-----------------------|------------------------------|-----------------|---------|-------------------------------|----------------|---------|
| August | | | | | | | | | | | | |
| 1 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Hegg Power 23 BG Fincia 61 | Aug-22 | Tanah drogrot | TECH | 0380/VII/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 8/4/2022 | 39 | DAVS 41,883,623.00 | 41,883,623.00 | |
| 2 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Seria 57 BG Segara 68 | Aug-22 | Tanah drogrot | TECH | 0612-Q/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 8/4/2022 | 39 | DAVS 41,883,623.00 | 82,367,246.00 | |
| 3 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Entobe Power 5 BG Angeline 219-86 | Aug-22 | Tanah drogrot | OPS | 0614-B/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 8/4/2022 | 39 | DAVS 41,883,623.00 | 123,250,869.00 | |
| 4 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Hegg Power 23 BG Fincia 93 | Aug-22 | Tanah drogrot | OPS | 0615-B/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 8/23/2022 | 39 | DAVS 41,883,623.00 | 164,334,492.00 | |
| 5 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Seria 56 BG Segara 59 | Aug-22 | Tanah drogrot | TECH | 0616-VI/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 8/24/2022 | 39 | DAVS 41,883,623.00 | 206,218,115.00 | |
| September | | | | | | | | | | | | |
| 1 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Tandun BG Bantora 3001 | Sep-22 | Tanah drogrot | TECH | 0377-B/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 9/3/2022 | 40 | DAVS 31,773,961.00 | 31,773,961.00 | |
| 2 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Entobe Star 76 BG Fincia 91 | Sep-22 | Tanah drogrot | TECH | DN0486/IX/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 9/3/2022 | 40 | DAVS 31,773,961.00 | 63,547,922.00 | |
| 3 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Hegg Power 23 BG Fincia 61 | Sep-22 | Tanah drogrot | OPS | 0511-C/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 9/7/2022 | 40 | DAVS 31,773,961.00 | 95,321,883.00 | |
| 4 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Entobe Star 58 BG Bantora 3005 | Sep-22 | Tanah drogrot | BUNIKR | 0617-C/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 9/15/2022 | 40 | DAVS 31,773,961.00 | 127,105,844.00 | |
| 5 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Entobe Star 39 | Sep-22 | Tanah drogrot | DI OPS | 0974-D/IX/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 9/22/2022 | 40 | DAVS 31,773,961.00 | 158,879,805.00 | |
| 6 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Seria 55 BG Segara 61 | Sep-22 | Tanah drogrot | BUNIKR | 0973-B/IX/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 9/23/2022 | 40 | DAVS 31,773,961.00 | 190,653,766.00 | |
| 7 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Entobe Star 61 BG Fincia 98 | Sep-22 | Tanah drogrot | TECH | 0975-A/IX/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 9/28/2022 | 40 | DAVS 31,773,961.00 | 222,427,727.00 | |
| October | | | | | | | | | | | | |
| 1 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Seria 56 BG Segara 57 | Oct-22 | Tanah drogrot | OPS | 0171-E/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 10/3/2022 | 39 | DAVS 35,725,618.00 | 35,725,618.00 | |
| 2 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Entobe Power 8 | Oct-22 | Tanah drogrot | Ops (VI) | 0377-B/IX/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 10/11/2022 | 39 | DAVS 35,725,618.00 | 71,451,236.00 | |
| 3 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Entobe Star 61 BG Fincia 98 | Oct-22 | Tanah drogrot | TECH | 0380/IX/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 10/18/2022 | 39 | DAVS 35,725,618.00 | 107,176,854.00 | |
| 4 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Hegg Power 23 BG Fincia 61 | Oct-22 | Tanah drogrot | OPS | 0619-X/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 10/23/2022 | 39 | DAVS 35,725,618.00 | 142,902,472.00 | |
| 5 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Hegg Power 23 BG Fincia 93 | Oct-22 | Tanah drogrot | OPS | 0617-A/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 10/23/2022 | 39 | DAVS 35,725,618.00 | 178,628,090.00 | |
| 6 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Entobe Star 58 BG Bantora 3005 | Oct-22 | Tanah drogrot | BUNIKR | 0973-B/IX/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 10/28/2022 | 39 | DAVS 35,725,618.00 | 214,353,708.00 | |
| November | | | | | | | | | | | | |
| 1 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Seria 57 BG Segara 68 | Nov-22 | Tanah drogrot | TECH | 0380/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 11/4/2022 | 42 | DAVS 22,131,189.00 | 22,131,189.00 | |
| 2 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Seria 56 BG Segara 59 | Nov-22 | Tanah drogrot | TECH | 0478/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 11/4/2022 | 42 | DAVS 22,131,189.00 | 44,262,378.00 | |
| 3 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Seria 57 BG Segara 68 | Nov-22 | Tanah drogrot | BUNIKR | 0380/IX/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 11/4/2022 | 42 | DAVS 22,131,189.00 | 66,393,567.00 | |
| 4 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Seria 58 BG Segara 59 | Nov-22 | Tanah drogrot | OPS | 0612-D/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 11/4/2022 | 42 | DAVS 22,131,189.00 | 88,524,756.00 | |
| 5 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB BITEBE STAR 69 | Nov-22 | Tanah drogrot | OPS | 0614-B/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 11/5/2022 | 42 | DAVS 22,131,189.00 | 110,655,945.00 | |
| 6 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Hegg Power 23 BG Fincia 61 | Nov-22 | Tanah drogrot | TECH | 0615-B/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 11/6/2022 | 42 | DAVS 22,131,189.00 | 132,787,134.00 | |
| 7 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Entobe Heggstar 66 BG Fincia 72 | Nov-22 | Tanah drogrot | OPS | 0616/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 11/7/2022 | 42 | DAVS 22,131,189.00 | 154,918,323.00 | |
| 8 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Entobe Power 5 BG Angeline 219-86 | Nov-22 | Tanah drogrot | OPS | 0202/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 11/24/2022 | 42 | DAVS 22,131,189.00 | 177,049,512.00 | |
| 9 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Hegg Power 23 BG Fincia 93 | Nov-22 | Tanah drogrot | OPS | 0701/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 11/28/2022 | 42 | DAVS 22,131,189.00 | 199,180,701.00 | |
| December | | | | | | | | | | | | |
| 1 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Entobe Star 76 BG Fincia 91 | Dec-22 | Tanah drogrot | BUNIKR | 0377-B/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 12/3/2022 | 40 | DAVS 18,369,989.00 | 18,369,989.00 | |
| 2 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Seria 56 BG Segara 57 | Dec-22 | Tanah drogrot | BUNIKR | 0380/IX/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 12/3/2022 | 40 | DAVS 18,369,989.00 | 36,739,978.00 | |
| 3 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Seria 57 BG Segara 68 | Dec-22 | Tanah drogrot | BUNIKR | 0380/IX/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 12/3/2022 | 40 | DAVS 18,369,989.00 | 55,109,967.00 | |
| 4 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Hegg Power 23 BG Fincia 97 | Dec-22 | Tanah drogrot | OPS | 0411/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 12/13/2022 | 40 | DAVS 18,369,989.00 | 73,479,956.00 | |
| 5 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Entobe Power 5 BG Angeline 219-86 | Dec-22 | Tanah drogrot | OPS | 0411/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 12/13/2022 | 40 | DAVS 18,369,989.00 | 91,849,945.00 | |
| 6 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Entobe Power 8 | Dec-22 | Tanah drogrot | OPS | 0412/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 12/13/2022 | 40 | DAVS 18,369,989.00 | 110,219,934.00 | |
| 7 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Entobe Star 61 BG Fincia 98 | Dec-22 | Tanah drogrot | OPS | 0413/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 12/13/2022 | 40 | DAVS 18,369,989.00 | 128,589,923.00 | |
| 8 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Hegg Power 23 BG Fincia 93 | Dec-22 | Tanah drogrot | OPS | 0974-C/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 12/13/2022 | 40 | DAVS 18,369,989.00 | 146,959,912.00 | |
| 9 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Entobe Star 76 BG Fincia 82 | Dec-22 | Tanah drogrot | TECH | 0975-A/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 12/24/2022 | 40 | DAVS 18,369,989.00 | 165,329,901.00 | |
| 10 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Hegg Power 23 BG Fincia 97 | Dec-22 | Tanah drogrot | OPS | 0975-A/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 12/23/2022 | 40 | DAVS 18,369,989.00 | 183,699,890.00 | |
| January | | | | | | | | | | | | |
| 1 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Entobe Power 8 | Jan-23 | Tanah drogrot | Ops (VI) | 0171-E/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2022 | 1/28/2023 | 40 | DAVS 16,937,547.00 | 16,937,547.00 | |
| 2 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Seria 56 BG Segara 57 | Jan-23 | Tanah drogrot | BUNIKR | 0377-B/IX/FDA/8TJ.KT.FP.2023 | 1/3/2023 | 40 | DAVS 16,937,547.00 | 33,875,094.00 | |
| 3 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Hegg Power 23 BG Fincia 97 | Jan-23 | Tanah drogrot | OPS | 0379-B/IX/FDA/8TJ.KT.FP.2023 | 1/23/2023 | 40 | DAVS 16,937,547.00 | 50,812,641.00 | |
| 4 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Entobe Power 6 BG Angeline 219-86 | Jan-23 | Tanah drogrot | OPS | 0380/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2023 | 1/23/2023 | 40 | DAVS 16,937,547.00 | 67,750,188.00 | |
| 5 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Entobe Power 8 | Jan-23 | Tanah drogrot | OPS | 0391/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2023 | 1/23/2023 | 40 | DAVS 16,937,547.00 | 84,687,735.00 | |
| 6 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Entobe Star 61 BG Fincia 98 | Jan-23 | Tanah drogrot | TECH | 0391/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2023 | 1/23/2023 | 40 | DAVS 16,937,547.00 | 101,625,282.00 | |
| 7 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Entobe Star 69 BG Fincia 98 | Jan-23 | Tanah drogrot | TECH | 0411/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2023 | 1/23/2023 | 40 | DAVS 16,937,547.00 | 118,562,829.00 | |
| 8 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Hegg Power 23 BG Fincia 93 | Jan-23 | Tanah drogrot | OPS | 0412-A/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2023 | 1/23/2023 | 40 | DAVS 16,937,547.00 | 135,500,376.00 | |
| 9 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Hegg Power 23 BG Fincia 97 | Jan-23 | Tanah drogrot | OPS | 0412-A/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2023 | 1/23/2023 | 40 | DAVS 16,937,547.00 | 152,437,923.00 | |
| 10 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Entobe Power 5 | Jan-23 | Tanah drogrot | OPS | 0413-A/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2023 | 1/23/2023 | 40 | DAVS 16,937,547.00 | 169,375,470.00 | |
| 11 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Entobe Power 5 BG Angeline 219-86 | Jan-23 | Tanah drogrot | OPS | 0975-A/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2023 | 1/23/2023 | 40 | DAVS 16,937,547.00 | 186,313,017.00 | |
| February | | | | | | | | | | | | |
| 1 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Entobe Power 8 | Feb-23 | Tanah drogrot | OPS | 0377-B/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2023 | 2/3/2023 | 40 | DAVS 18,437,211.00 | 18,437,211.00 | |
| 2 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Entobe Star 61 BG Fincia 98 | Feb-23 | Tanah drogrot | TECH | DN0390/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2023 | 2/3/2023 | 40 | DAVS 18,437,211.00 | 36,874,422.00 | |
| 3 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Hegg Power 23 BG Fincia 93 | Feb-23 | Tanah drogrot | OPS | 0391/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2023 | 2/3/2023 | 40 | DAVS 18,437,211.00 | 55,311,633.00 | |
| 4 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Hegg Power 23 BG Fincia 97 | Feb-23 | Tanah drogrot | OPS | 0411/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2023 | 2/3/2023 | 40 | DAVS 18,437,211.00 | 73,748,844.00 | |
| 5 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Entobe Power 5 BG Angeline 219-86 | Feb-23 | Tanah drogrot | OPS | 0412/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2023 | 2/3/2023 | 40 | DAVS 18,437,211.00 | 92,186,055.00 | |
| 6 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Entobe Star 39 | Feb-23 | Tanah drogrot | DI OPS | 0478/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2023 | 2/15/2023 | 40 | DAVS 18,437,211.00 | 110,623,266.00 | |
| 7 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Entobe Heggstar 66 BG Fincia 72 | Feb-23 | Tanah drogrot | OPS | 0478/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2023 | 2/15/2023 | 40 | DAVS 18,437,211.00 | 129,060,477.00 | |
| 8 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Entobe Star 58 BG Bantora 3005 | Feb-23 | Tanah drogrot | BUNIKR | 0973-B/IX/FDA/8TJ.KT.FP.2023 | 2/3/2023 | 40 | DAVS 18,437,211.00 | 147,497,688.00 | |
| 9 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Entobe Star 76 BG Fincia 91 | Feb-23 | Tanah drogrot | BUNIKR | 0974-C/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2023 | 2/3/2023 | 40 | DAVS 18,437,211.00 | 165,934,899.00 | |
| 10 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Seria 55 BG Segara 61 | Feb-23 | Tanah drogrot | BUNIKR | 0975-A/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2023 | 2/3/2023 | 40 | DAVS 18,437,211.00 | 184,372,110.00 | |
| March | | | | | | | | | | | | |
| 1 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Entobe Star 76 BG Fincia 82 | Mar-23 | Tanah drogrot | TECH | 0470-C/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2023 | 3/13/2023 | 41 | DAVS 18,899,892.00 | 18,899,892.00 | |
| 2 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Entobe Heggstar 66 BG Fincia 72 | Mar-23 | Tanah drogrot | OPS | 0478/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2023 | 3/15/2023 | 41 | DAVS 18,899,892.00 | 37,799,784.00 | |
| 3 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Entobe Star 39 | Mar-23 | Tanah drogrot | DI OPS | DN0486/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2023 | 3/15/2023 | 41 | DAVS 18,899,892.00 | 56,699,676.00 | |
| 4 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Entobe Power 5 BG Angeline 219-86 | Mar-23 | Tanah drogrot | OPS | 0412-B/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2023 | 3/13/2023 | 41 | DAVS 18,899,892.00 | 75,599,568.00 | |
| 5 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Entobe Power 8 | Mar-23 | Tanah drogrot | OPS | 0391/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2023 | 3/13/2023 | 41 | DAVS 18,899,892.00 | 94,499,460.00 | |
| 6 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Entobe Star 61 BG Fincia 98 | Mar-23 | Tanah drogrot | TECH | 0377-B/IX/FDA/8TJ.KT.FP.2023 | 3/13/2023 | 41 | DAVS 18,899,892.00 | 113,399,352.00 | |
| 7 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Entobe Star 61 BG Fincia 98 | Mar-23 | Tanah drogrot | TECH | 0377-B/IX/FDA/8TJ.KT.FP.2023 | 3/13/2023 | 41 | DAVS 18,899,892.00 | 132,299,244.00 | |
| 8 | PT.HSS | PAK IAWDA | TB Hegg Power 23 BG Fincia 93 | Mar-23 | Tanah drogrot | OPS | 0380/VI/FDA/8TJ.KT.FP.2023 | 3/13/2023 | 41 | DAVS 18,899,8 | | |

LAMPIRAN 05

P. L. BAHARI TIRTA JAYA

No : 1358/XII/FDA/BJ3-JKI/FP/2023
 To : PT. Gurita Lintas Samudera
 Attn : Ibu Mayesti

Final Disbursement Account

Vessel : MV **MUTHIET**
 Port Name : Merak (Docking)
 TA : 20 Nov 2023
 TD : 29 Nov 2023

Currency : IDR
 GRT : 26.478
 Date : 29-Dec-23

| NO | DESCRIPTION | FORMULA | AMOUNT |
|----|---|-------------------------------|----------------------|
| 1 | A. Port Dues (Pelabuhan Cilegon Mandiri) | | |
| | - Pilotage | | |
| | - Fixed Tariff | 217.140,00 X 2,00 In/Out | 434.280,00 |
| | - Fixed Tariff | 26.478 X 62,04 X 2,00 In/Out | 3.285.390,24 |
| | Sub Total | | 3.719.670,00 |
| | - Tugage Assist | | |
| | - Fixed Tariff | 2.318.000,00 X 4,0 X 2,0 Hrs | 18.480.000,00 |
| | - Variable Tariff | 26.478 X 4,52 X 4,0 X 2,0 Hrs | 957.444,48 |
| | Sub Total | | 19.437.444,00 |
| | - Fuel Surcharge | | |
| | - In Cost | 9000 X 112 X 4,5 Hrs | 4.536.000,00 |
| | - Out Cost | 9000 X 112 X 3,5 Hrs | 3.528.000,00 |
| | Sub Total | | 8.064.000,00 |
| | Total | | 31.221.114,00 |
| | Vat 11% | | 3.434.323,00 |
| | Total A. Port Expenses (PCM) | | 34.655.437,00 |
| 2 | B. Port Dues (Port Authority) | | |
| | - Harbour Dues | 26.478 X 87,00 X 1 Period | 2.303.586,00 |
| | - Vessel Traffic Services (VTS) | 200.000 X 2 | 400.000,00 |
| | - Light Dues | 26.478 X 250,00 | 6.619.500,00 |
| | - PMSB Renewal Certificate SSECE & P3K | | 1.000.000,00 |
| | Total B. Port Expenses (Port Authority) | | 10.323.086,00 |
| 3 | C. Agency Fee | | |
| | - Agency Fee | | 2.000.000,00 |
| | - Vat 11% | | 220.000,00 |
| | Total C. Agency Fee & Other Cost | | 2.220.000,00 |
| 4 | D. Other Cost | | |
| | - Clearance In/Out | | 6.000.000,00 |
| | - Ijin Olah Gerak Sandar ke Galangan | | 700.000,00 |
| | - Ijin Olah Gerak Berlabuh Perairan Bojonegara | | 700.000,00 |
| | - Service Boat Pengambilan/Pengantaran Dokumen | | 750.000,00 |
| | - Renewal Certificate SSECE & P3K | | 2.600.000,00 |
| | Total D. Other Cost | | 10.750.000,00 |
| | GRAND TOTAL A + B + C + D | IDR | 57.948.523,00 |
| | Advance | | 21.241.175,00 |
| | Said : Twenty One Million Two Hundred Fourty One Thousand One Hundred Seventy Five Rupiah | | |
| | Balance | | 36.707.348,00 |
| | Said : Thirty Six Million Seven Hundred Seven Thousand Three Hundred Fourty Eight Rupiah | | |
| | Payment Due Date 14 Days After Receipt Of Invoice | | |

Our Bank Detail as detail as follow :
 PT BAHARI TIRTA JAYA
 IDR ACCOUNT NUMBER :
 126-00-0704338-2
 BANK MANDIRI (Persero) TBK
 Cabang JAKARTA GRIYA INTI SENTOSA



Tomy JS

LAMPIRAN 06

T_{Tabel} UNTUK ALPHA α 5% t

| df | 0,05 | 0,025 |
|----|-------|--------|
| 1 | 6.314 | 12.706 |
| 2 | 2.920 | 4.303 |
| 3 | 2.353 | 3.182 |
| 4 | 2.132 | 2.776 |
| 5 | 2.015 | 2.571 |
| 6 | 1.943 | 2.447 |
| 7 | 1.895 | 2.365 |
| 8 | 1.860 | 2.306 |
| 9 | 1.833 | 2.262 |
| 10 | 1.812 | 2.228 |
| 11 | 1.796 | 2.201 |
| 12 | 1.782 | 2.179 |
| 13 | 1.771 | 2.160 |
| 14 | 1.761 | 2.145 |
| 15 | 1.753 | 2.131 |
| 16 | 1.746 | 2.120 |
| 17 | 1.740 | 2.110 |
| 18 | 1.734 | 2.101 |
| 19 | 1.729 | 2.093 |
| 20 | 1.725 | 2.086 |
| 21 | 1.721 | 2.080 |
| 22 | 1.717 | 2.074 |
| 23 | 1.714 | 2.069 |
| 24 | 1.711 | 2.064 |
| 25 | 1.708 | 2.060 |
| 26 | 1.706 | 2.056 |
| 27 | 1.703 | 2.052 |
| 28 | 1.701 | 2.048 |
| 29 | 1.699 | 2.045 |
| 30 | 1.697 | 2.042 |
| 31 | 1.696 | 2.040 |
| 32 | 1.694 | 2.037 |
| 33 | 1.692 | 2.035 |
| 34 | 1.691 | 2.032 |
| 35 | 1.690 | 2.030 |
| 36 | 1.688 | 2.028 |
| 37 | 1.687 | 2.026 |
| 38 | 1.686 | 2.024 |
| 39 | 1.685 | 2.023 |
| 40 | 1.684 | 2.021 |
| 41 | 1.683 | 2.020 |
| 42 | 1.682 | 2.018 |
| 43 | 1.681 | 2.017 |
| 44 | 1.680 | 2.015 |
| 45 | 1.679 | 2.014 |
| 46 | 1.679 | 2.014 |
| 47 | 1.678 | 2.013 |
| 48 | 1.677 | 2.012 |
| 49 | 1.677 | 2.011 |
| 50 | 1.676 | 2.010 |
| 51 | 1.675 | 2.008 |
| 52 | 1.675 | 2.007 |

| df | 0,05 | 0,025 |
|-----|-------|-------|
| 53 | 1.674 | 2.006 |
| 54 | 1.674 | 2.005 |
| 55 | 1.673 | 2.004 |
| 56 | 1.673 | 2.003 |
| 57 | 1.672 | 2.002 |
| 58 | 1.672 | 2.002 |
| 59 | 1.671 | 2.001 |
| 60 | 1.671 | 2.000 |
| 61 | 1.670 | 2.000 |
| 62 | 1.670 | 1.999 |
| 63 | 1.669 | 1.998 |
| 64 | 1.669 | 1.998 |
| 65 | 1.669 | 1.997 |
| 66 | 1.668 | 1.997 |
| 67 | 1.668 | 1.996 |
| 68 | 1.668 | 1.995 |
| 69 | 1.667 | 1.995 |
| 70 | 1.667 | 1.994 |
| 71 | 1.667 | 1.995 |
| 72 | 1.666 | 1.993 |
| 73 | 1.666 | 1.993 |
| 74 | 1.666 | 1.993 |
| 75 | 1.665 | 1.992 |
| 76 | 1.665 | 1.992 |
| 77 | 1.665 | 1.991 |
| 78 | 1.665 | 1.991 |
| 79 | 1.664 | 1.990 |
| 80 | 1.664 | 1.990 |
| 81 | 1.664 | 1.990 |
| 82 | 1.664 | 1.989 |
| 83 | 1.663 | 1.989 |
| 84 | 1.663 | 1.989 |
| 85 | 1.663 | 1.988 |
| 86 | 1.663 | 1.988 |
| 87 | 1.663 | 1.988 |
| 88 | 1.662 | 1.987 |
| 89 | 1.662 | 1.987 |
| 90 | 1.662 | 1.987 |
| 91 | 1.662 | 1.986 |
| 92 | 1.662 | 1.986 |
| 93 | 1.661 | 1.986 |
| 94 | 1.661 | 1.986 |
| 95 | 1.661 | 1.985 |
| 96 | 1.661 | 1.985 |
| 97 | 1.661 | 1.985 |
| 98 | 1.661 | 1.984 |
| 99 | 1.660 | 1.984 |
| 100 | 1.660 | 1.984 |
| 101 | 1.660 | 1.984 |
| 102 | 1.660 | 1.983 |
| 103 | 1.660 | 1.983 |
| 104 | 1.660 | 1.983 |

| df | 0,05 | 0,025 |
|-----|-------|-------|
| 105 | 1.659 | 1.983 |
| 106 | 1.659 | 1.983 |
| 107 | 1.659 | 1.982 |
| 108 | 1.659 | 1.982 |
| 109 | 1.659 | 1.982 |
| 110 | 1.659 | 1.982 |
| 111 | 1.659 | 1.982 |
| 112 | 1.659 | 1.981 |
| 113 | 1.658 | 1.981 |
| 114 | 1.658 | 1.981 |
| 115 | 1.658 | 1.981 |
| 116 | 1.658 | 1.981 |
| 117 | 1.658 | 1.980 |
| 118 | 1.658 | 1.980 |
| 119 | 1.658 | 1.980 |
| 120 | 1.658 | 1.980 |
| 121 | 1.658 | 1.980 |
| 122 | 1.657 | 1.980 |
| 123 | 1.657 | 1.979 |
| 124 | 1.657 | 1.979 |
| 125 | 1.657 | 1.979 |
| 126 | 1.657 | 1.979 |
| 127 | 1.657 | 1.979 |
| 128 | 1.657 | 1.979 |
| 129 | 1.657 | 1.979 |
| 130 | 1.657 | 1.978 |
| 131 | 1.657 | 1.978 |
| 132 | 1.656 | 1.978 |
| 133 | 1.656 | 1.978 |
| 134 | 1.656 | 1.978 |
| 135 | 1.656 | 1.978 |
| 136 | 1.656 | 1.978 |
| 137 | 1.656 | 1.977 |
| 138 | 1.656 | 1.977 |
| 139 | 1.656 | 1.977 |
| 140 | 1.656 | 1.977 |
| 141 | 1.656 | 1.977 |
| 142 | 1.656 | 1.977 |
| 143 | 1.656 | 1.977 |
| 144 | 1.656 | 1.977 |
| 145 | 1.655 | 1.976 |
| 146 | 1.655 | 1.976 |
| 147 | 1.655 | 1.976 |
| 148 | 1.655 | 1.976 |
| 149 | 1.655 | 1.976 |
| 150 | 1.655 | 1.976 |
| 151 | 1.655 | 1.976 |
| 152 | 1.655 | 1.976 |
| 153 | 1.655 | 1.976 |
| 154 | 1.655 | 1.975 |
| 155 | 1.655 | 1.975 |
| 156 | 1.655 | 1.975 |

| df | 0,05 | 0,025 |
|-----|-------|-------|
| 157 | 1.655 | 1.975 |
| 158 | 1.655 | 1.975 |
| 159 | 1.654 | 1.975 |
| 160 | 1.654 | 1.975 |
| 161 | 1.654 | 1.975 |
| 162 | 1.654 | 1.975 |
| 163 | 1.654 | 1.975 |
| 164 | 1.654 | 1.975 |
| 165 | 1.654 | 1.974 |
| 166 | 1.654 | 1.974 |
| 167 | 1.654 | 1.974 |
| 168 | 1.654 | 1.974 |
| 169 | 1.654 | 1.974 |
| 170 | 1.654 | 1.974 |
| 171 | 1.654 | 1.974 |
| 172 | 1.654 | 1.974 |
| 173 | 1.654 | 1.974 |
| 174 | 1.654 | 1.974 |
| 175 | 1.654 | 1.974 |
| 176 | 1.654 | 1.974 |
| 177 | 1.654 | 1.973 |
| 178 | 1.653 | 1.973 |
| 179 | 1.653 | 1.973 |
| 180 | 1.653 | 1.973 |
| 181 | 1.653 | 1.973 |
| 182 | 1.653 | 1.973 |
| 183 | 1.654 | 1.973 |
| 184 | 1.653 | 1.973 |
| 185 | 1.653 | 1.973 |
| 186 | 1.653 | 1.973 |
| 187 | 1.653 | 1.973 |
| 188 | 1.653 | 1.973 |
| 189 | 1.654 | 1.973 |
| 190 | 1.653 | 1.973 |
| 191 | 1.653 | 1.972 |
| 192 | 1.653 | 1.972 |
| 193 | 1.653 | 1.972 |
| 194 | 1.653 | 1.972 |
| 195 | 1.654 | 1.972 |
| 196 | 1.653 | 1.972 |
| 197 | 1.653 | 1.972 |
| 198 | 1.653 | 1.972 |
| 199 | 1.653 | 1.972 |
| 200 | 1.653 | 1.972 |

LAMPIRAN 07

FOTO SAAT PRAKTEK DARAT

