KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN
SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

SKRIPSI

PENGARUH BIAYA OPERASIONAL *TIME CHARTER* TERHADAP PROFITABILITAS PERUSAHAAN PT. HUMPUSS TRANSPORTASI CURAH

Oleh:
KRESNA DAFFA PRATAMA
NRP. 465221524

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JURUSAN KALK
JAKARTA
2026

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN
SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

SKRIPSI

PENGARUH BIAYA OPERASIONAL *TIME CHARTER* TERHADAP PROFITABILITAS PERUSAHAAN PT. HUMPUSS TRANSPORTASI CURAH

Oleh:
KRESNA DAFFA PRATAMA
NRP. 465221524

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JURUSAN KALK
JAKARTA
2026

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN
SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.

Nama	: Kresna Daffa Pratama
NRP	: 465221524
Program Pendidikan	: Diploma IV
Jurusan	: Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan
Judul	: Pengaruh Biaya Operasional *Time charter* Terhadap Profitabilitas Perusahaan PT. Humpuss Transportasi Curah

Jakarta, 10 Juni 2026
Penulis

Materai

Kresna Daffa Pratama

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN
SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama	: Kresna Daffa Pratama
NRP	: 465221524
Program Pendidikan	: Diploma IV
Jurusan	: Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan
Judul	: Pengaruh Biaya Operasional *Time charter* Terhadap Profitabilitas Perusahaan PT. Humpuss Transportasi Curah

Jakarta, 11 Juni 2026

Pembimbing Utama

Drs. Brenhard Mangatur Tampubolon, M.Si
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19641003 199403 1 001

Pembimbing Pendamping

Asman Ala, S.T.,M.T
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19700207 199803 1 002

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK

Dr. April Gunawan Malau, S.Si., MM
Pembina Tk I (IV/b)
NIP. 19720413 199803 1 005

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN
SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PENGESAHAN

Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.

Nama	: Kresna Daffa Pratama
NRP	: 465221524
Program Pendidikan	: Diploma IV
Jurusan	: Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan
Judul	: Pengaruh Biaya Operasional *Time charter* Terhadap Profitabilitas Perusahaan PT. Humpuss Transportasi Curah

Ketua Penguji	Anggota Penguji	Anggota Penguji
Ir. Boedojo Wiwoho S J, M.T.	**Nurindah Dwiyani, S.Pd., M. T**	**Drs. Brenhard Mangatur Tampubolon, M.Si**
Pembina Tk. I (IV/b)	Penata Tk. I (III/d)	Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19641218 199103 1 003	NIP. 19780118 200812 2 001	NIP. 19641003 199403 1 001

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK

Dr. April Gunawan Malau, S.Si., MM
Pembina Tk I (IV/b)
NIP. 19720413 199803 1 005

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah S.W.T yang telah memberikan karunia, rahmat, serta hidayah-Nya, dan dengan segala dukungan serta doa dari orang tua, keluarga, dan sahabat, penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan tepat waktu. Skripsi ini merupakan kewajiban yang harus dipenuhi oleh mahasiswa dan mahasiswi Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran sebagai tugas akhir yang menjadi salah satu syarat kelulusan program D-IV pada tahun ajaran 2026.

Penyusunan penelitian ini dilaksanakan berdasarkan pengalaman yang penulis peroleh selama melaksanakan masa praktik di PT Humpuss Transportasi Curah, serta semua pengetahuan yang diberikan oleh dosen selama pendidikan melalui literatur yang relevan dengan judul skripsi ini. Oleh karena itu, penulis menyusun skripsi dengan judul:

"Pengaruh Biaya Operasional *Time charter* Terhadap Profitabilitas Perusahaan PT. Humpuss Transportasi Curah"

Dalam proses penyusunan skripsi ini, penulis memperoleh banyak pengarahan, bantuan, serta saran dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis ingin menyampaikan rasa terimakasih dan apresiasi sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah membantu dan memberikan dukungan, antara lain kepada:

1. Yth. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M. Mar., selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Yth. Bapak Dr. April Gunawan Malau, S.Si., MM, selaku Ketua Jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Yth. Ibu Roma Dormawati, M.M. selaku Sekertasis Jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
4. Yth. Bapak Drs. Brenhard Mangatur Tampubolon, M.Si, selaku Dosen Pembimbing Utama, yang telah memberikan bimbingan, arahan, serta masukan yang sanagt berarti selama proses penyusunan skripsi ini.
5. Yth. Bapak Asman Ala, S.T.,M.T, selaku Dosen Pembimbing Pendamping yang juga telah memberikan bimbingan, arahan, serta masukan yang sangat berarti selama proses penyusunan skripsi ini.
6. Yth. Seluruh Civitas Akademika, Staf dan Dosen Pengajar Jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.

7. Jajaran direksi dan karyawan PT Humpuss Transportasi Curah terima kasih atas kesempatan, bimbingan, ilmu, serta pelajaran yang telah diberikan kepada penulis selama program praktek darat. Pengalaman dan pembelajaran yang penulis peroleh selama praktik darat telah banyak membantu dalam proses penyusunan skripsi ini.
8. Kepada Kedua orang tua tercinta Ibu Susi Wulandari dan Bapak Slamet Mulyanto, Adik kandung Kresna Rasya Pramudya yang telah memberikan kasih sayang, dukungan moral maupun materi, serta doa yang tak pernah putus. Terima kasih atas segala pengorbanan, kesabaran, dan cinta yang menjadi sumber semangat penulis dalam menyelesaikan studi ini.
9. Seluruh rekan seperjuangan Batch LXV, terima kasih atas semangat, kebersamaan, dan perjuangan yang terus menguatkan hingga kita dapat bertahan dengan berbagai pencapaian. Kisah suka dan duka yang dilalui bersama menjadi kenangan berharga dalam perjalanan ini.
10. Sahabat-sahabat terbaik Adnan Nabaa Azam Albahrezy, Sabastian Adam, Yohannes Pepino Pasaribu, Muhammad Farrel Shidqi Saputra, Krisna Rahmantio ,dan yang tidak bisa saya sebut satu persatu yang selalu hadir dalam suka maupun duka, memberikan semangat, tempat berbagi, dan tawa yang menyegarkan di tengah tekanan penyusunan skripsi ini. Terima kasih atas kebersamaan dan dukungan yang luar biasa.
11. Semua pihak yang telah memberikan bantuan dan dukungan dalam penyusunan skripsi ini yang tidak dapat penulis sampaikan satu per satu, penulis menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya.

Semoga Allah yang Maha Pengasih senantiasa memberikan rahmat serta karunia-Nya kepada semua pihak yang sudah terlibat dan berkontribusi dalam memberikan bantuan dan dukungannya kepada penulis.

Jakarta, 1 Juni 2026

Penulis,

Kresna Daffa Pratama

465221524

DAFTAR ISI

Halaman

SAMPUL DALAM i

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS ii

TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI iii

TANDA PENGESAHAN iv

KATA PENGANTAR v

DAFTAR ISI vii

DAFTAR GAMBAR i

DAFTAR TABEL ii

DAFTAR LAMPIRAN iii

ABSTRAK iv

ABSTRACT v

BAB I: PENDAHULUAN 1

A. Latar Belakang 1

B. Identifikasi Masalah 8

C. Batasan Masalah 8

D. Rumusan Masalah 8

E. Tujuan dan Manfaat Penelitian 9

F. Sistematika Penulisan 10

BAB II: LANDASAN TEORI 11

A. Tinjauan Pustaka 11

B. Penelitian Terdahulu 21

C. Kerangka Pemikiran 22

D. Hipotesis 24

BAB III: METODE PENELITIAN 25

A. Waktu dan Tempat Penelitian 25

B. Metode Penelitian 25

C. Sumber Data 26

D. Teknik Pengumpulan Data 26

E. Populasi Sampel dan Teknik Sampling 27

F. Teknik Analisis Data 29

BAB IV: ANALISIS DAN PEMBAHASAN 33

A. Deskripsi Data 33

B. Analisis Data 36

C. Pembahasan Penelitian 48

BAB V: KESIMPULAN DAN SARAN 54

A. Kesimpulan 54

B. Saran 54

DAFTAR PUSTAKA 56

LAMPIRAN

DAFTAR GAMBAR

Halaman

Gambar 1.1 UNCTAD calculations and forecasts published by Clarksons Research Services (July 2024).....1

Gambar 1.2 Kalkulasi jumlah kapasitas kapal berdasarkan komposisi muatan menurut UNCTAD 2024.....2

Gambar 1.3 Perkembangan Armada Niaga Nasional tahun 2017-2020 3

Gambar 1.4 Total Average Revenue PT. Humpuss Transportasi Curah 2021-2024 7

Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran 23

Gambar 4.1 Logo Perusahaan PT. Humpuss Transportasi Curah (HTC) 33

Gambar 4.2 Struktur Organisasi PT. Humpuss Transportasi Curah (HTC).....35

Gambar 4.3 Uji P-Plot 45

Gambar 4.4 Uji Heteroskedastisitas 45

DAFTAR TABEL

Halaman

Tabel 2.1 Hasil Penelitian Terdahulu 21
Tabel 3.1 Sampel Penelitian 28
Tabel 4.1 Armada Kapal PT. Humpus Transportasi Curah 35
Tabel 4.2 Daftar Kapal Yang Digunakan Di Penelitian 37
Tabel 4.3 Indikator Biaya Operasional KSO 38
Tabel 4.4 Biaya Operasional KSO 39
Tabel 4.5 Indikator Biaya Operasional *Time charter* 39
Tabel 4.6 Biaya Operasional TC 40
Tabel 4.7 Profit KSO 41
Tabel 4.8 Profit *Time charter* 42
Tabel 4.9 Perbandingan Pengaruh Skema 43
Tabel 4.10 Uji Normalitas 44
Tabel 4.11 Uji Autokorelasi 46
Tabel 4.12 Uji Regresi Linear Sederhana 47
Tabel 4.13 Uji t 47
Tabel 4.14 Uji Koefisien determinasi 48

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Hasil Test Turnitin

Lampiran 2. KSO

Lampiran 3. LN KSO

Lampiran 4. TIME CHARTER

Lampiran 5. LN TIME CHARTER

Lampiran 6 Hasil SPSS

Lampiran 7 Berita Acara Hasil Evaluasi Siupal / Siopsus

ABSTRAK

Pratama, Kresna . 2026. *"Pengaruh Biaya Operasional Time charter Terhadap Profitabilitas Perusahaan PT. Humpuss Transportasi Curah".*

Perubahan skema KSO ke time charter menyebabkan terjadinya pergeseran struktur biaya operasional PT. Humpuss Transportasi Curah. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh perubahan skema operasional dari Kerja Sama Operasi (KSO) menjadi *Time charter* terhadap struktur biaya operasional serta profitabilitas PT Humpuss Transportasi Curah. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan memanfaatkan data sekunder berupa laporan keuangan bulanan PT Humpuss Transportasi Curah periode Januari–Oktober 2024 dan Januari–Oktober 2025. Sampel penelitian dipilih menggunakan teknik *purposive sampling* berdasarkan kriteria tertentu dan terdiri atas 17 kapal tunda yang memiliki data keuangan lengkap pada kedua skema operasional. Analisis data dilakukan menggunakan statistik deskriptif dan analisis regresi untuk menguji pengaruh biaya operasional terhadap profitabilitas. Hasil penelitian menunjukkan bahwa skema *Time charter* memberikan pengaruh yang lebih besar terhadap perubahan struktur biaya operasional dan peningkatan profitabilitas dibandingkan skema KSO. Skema KSO memberikan kontribusi sebesar 13,8% dengan profit sebesar Rp24.388.067.984,29, sedangkan skema *Time charter* memberikan kontribusi sebesar 14,9% dengan total profit sebesar Rp31.727.404.844. Selain itu, hasil pengujian hipotesis menunjukkan nilai signifikansi sebesar 0,000 yang lebih kecil dari 0,05 dan nilai t hitung>t tabel, sehingga dapat disimpulkan bahwa biaya operasional pada skema *Time charter* berpengaruh signifikan terhadap profit perusahaan. Dengan demikian, penerapan skema *Time charter* terbukti lebih efektif dalam meningkatkan profitabilitas PT Humpuss Transportasi Curah.

Kata Kunci: biaya operasional, profitabilitas, *Time charter*, kerja sama operasi (KSO), perusahaan pelayaran.

ABSTRACT

Pratama, Kresna Daffa. 2026. *"The Impact of Time charter Operational Costs on the Profitability of PT. Humpuss Transportasi Curah".*

The change from a KSO scheme to a time charter scheme has resulted in a shift in PT Humpuss Transportasi Curah's operational cost structure. This study aimed to analyze the impact of the operational scheme transition from Joint Operation Cooperation (KSO) to Time charter on the operational cost structure and profitability of PT Humpuss Transportasi Curah. This research employed a quantitative method using secondary data obtained from the company's monthly financial reports for the periods January–October 2024 and January–October 2025. The research sample was selected using a purposive sampling technique based on specific criteria and consisted of 17 tugboats with complete financial data under both operational schemes. Data were analyzed using descriptive statistics and regression analysis to examine the effect of operational costs on profitability. The results indicated that the Time charter scheme had a greater impact on changes in the operational cost structure and profitability improvement compared to the KSO scheme. The KSO scheme contributed 13.8% with a profit of IDR 24,388,067,984.29, while the Time charter scheme contributed 14.9% with a total profit of IDR 31,727,404,844. Furthermore, the hypothesis testing results showed a significance value of 0.000, which is lower than 0.05, indicating that operational costs under the Time charter scheme have a significant effect on company profitability. Therefore, the implementation of the Time charter scheme has proven to be more effective in enhancing the profitability of PT Humpuss Transportasi Curah.

Keywords*: operational costs, profitability, Time charter, joint operation cooperation (KSO), shipping company.*

BAB I
PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Sektor maritim menjadi tonggak perdagangan global. Perdagangan dengan menggunakan moda transportasi lintas laut menjadi andalan dalam proses logistik pengiriman barang di dunia (Siregar et al., 2022). Dilansir dari UNCTAD (2024), lebih dari 80% volume perdagangan dunia dikirim melalui kapal laut, menjadikan sektor maritim sebagai pilar utama dalam arus barang, energi, dan bahan baku global. Efisiensi dalam struktur biaya, kapasitas angkut yang besar, serta kemampuannya menjangkau dan menghubungkan wilayah-wilayah terpencil menjadikan transportasi laut sebagai moda yang tidak dapat tergantikan dalam sistem perekonomian global yang saling terintegrasi (Jumadil & Mokodompit, 2025). Laporan UNCTAD bahkan menyebutkan bahwa berdasarkan perhitungan dan proyeksi yang dipublikasikan oleh Clarksons Research Services pada Juli 2024 UNCTAD (2024), volume perdagangan maritim global diperkirakan akan terus mengalami peningkatan hingga tahun 2025-2029 seperti gambar di bawah ini:

Year	Total seaborne trade in tons	Containerized trade in TEU
2024	2.0	3.5
2025	2.5	2.9
2026	2.5	2.9
2027	2.4	2.6
2028	2.3	2.5
2029	2.3	2.5

Gambar 1.1
UNCTAD calculations and forecasts published by Clarksons Research Services

Sumber: UNCTAD, 2024

Proyeksi UNCTAD tersebut disusun dengan mempertimbangkan elastisitas perdagangan maritim terhadap pertumbuhan Produk Domestik Bruto (PDB), volume ekspor, serta proporsi investasi terhadap PDB, yang didukung oleh data perdagangan laut bulanan dari Clarksons Research Services dan prakiraan PDB yang dirilis oleh IMF pada tahun 2024. Peningkatan volume perdagangan maritim ini terutama didorong oleh tingginya permintaan pada sektor muatan curah utama seperti bijih besi, batu bara, gandum, dan bauksit, serta komoditas gas, minyak, dan perdagangan peti kemas (Patampang & Mokodompit, 2025).

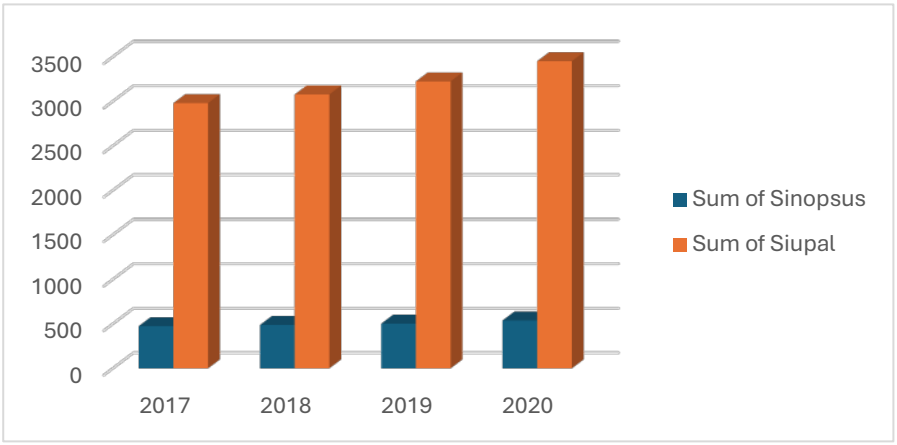
Fleet composition by vessel type	Indicator[a]	2023	2024	Percentage change
Bulk carriers	Thousand dead weight tons	974 452	1 004 281	3.1
	Percentage share	42.8	42.7	
Oil tankers	Thousand dead weight tons	652 850	665 424	1.9
	Percentage share	28.7	28.3	
Container ships	Thousand dead weight tons	305 844	329 490	7.7
	Percentage share	13.4	14.0	
Other types of ships	Thousand dead weight tons	261 525	270 657	3.5
	Percentage share	11.5	11.5	
Offshore supply	Thousand dead weight tons	87 055	89 093	2.3
	Percentage share	3.8	3.8	
Liquefied gas carriers	Thousand dead weight tons	88 221	93 882	6.4
	Percentage share	3.9	4.0	
Chemical tankers	Thousand dead weight tons	51 535	52 582	2.0
	Percentage share	2.3	2.2	
Other/n.a.	Thousand dead weight tons	26 177	26 316	0.5
	Percentage share	1.1	1.1	
Ferries and passenger ships	Thousand dead weight tons	8 537	8 784	2.9
	Percentage share	0.4	0.4	
General cargo	Thousand dead weight tons	82 708	84 047	1.6
	Percentage share	3.6	3.6	
World total	Thousand dead weight tons	**2 277 379**	**2 353 899**	3.4

Gambar 1.2
Kalkulasi jumlah kapasitas kapal berdasarkan komposisi muatan menurut UNCTAD 2024

Sumber: UNCTAD, 2024

Gambar di atas menunjukkan komposisi armada kapal dunia berdasarkan jenis kapal pada tahun 2023 dan 2024 dengan menggunakan indikator kapasitas angkut dalam ribuan deadweight ton (DWT) dan pangsa persentase terhadap total armada dunia. Secara keseluruhan, total kapasitas armada kapal dunia meningkat dari 2.277.379 ribu DWT pada tahun 2023 menjadi 2.353.899 ribu DWT pada tahun 2024, atau mengalami pertumbuhan sebesar 3,4 persen. Peningkatan volume perdagangan maritim global tersebut membuka peluang strategis bagi Indonesia sebagai negara kepulauan dengan posisi geografis yang berada pada jalur perdagangan internasional (Nawir et al., 2024).

Tak hanya itu, Indonesia sebagai negara kepulauan dengan ribuan pulau memiliki ketergantungan yang besar terhadap transportasi laut sebagai sarana distribusi logistik dan perdagangan. Dalam kondisi tersebut, peran perusahaan pelayaran menjadi sangat strategis dalam menjaga kelancaran rantai pasok nasional dan mendukung pertumbuhan ekonomi khususnya untuk pengangkutan komoditas curah seperti minyak, gas, dan bahan baku industri (Mangeswuri, 2024). Ketersediaan kapal sebagai moda transportasi laut menjadi fokus utama yang harus diperhatikan oleh Perusahaan pelayaran.



Gambar 1.3
Perkembangan Armada Niaga Nasional tahun 2017-2020
Sumber: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2021

Berdasarkan data Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2021), hingga akhir tahun 2020 jumlah kapal dan perusahaan pelayaran di Indonesia menunjukkan tren peningkatan yang konsisten. Tercatat bahwa jumlah kapal yang terdaftar dalam Sistem Informasi Kapal Nasional (SINOPUS) meningkat dari sekitar 560 unit pada tahun 2017, menjadi 580 unit pada tahun 2018, 610 unit pada tahun 2019, dan mencapai sekitar 640 unit pada tahun 2020. Sementara itu, jumlah perusahaan pelayaran yang tercatat dalam Sistem Informasi Usaha Pelayaran (SIUPAL) juga mengalami peningkatan, dari sekitar 3.050 perusahaan pada tahun 2017, menjadi 3.150 perusahaan pada tahun 2018, 3.300 perusahaan pada tahun 2019, dan meningkat signifikan hingga sekitar 3.550 perusahaan pada tahun 2020. Peningkatan jumlah kapal dan perusahaan pelayaran tersebut mencerminkan semakin besarnya kapasitas dan aktivitas industri pelayaran nasional.

Seiring dengan meningkatnya jumlah kapal dan perusahaan pelayaran di Indonesia, kebutuhan akan jasa angkutan laut juga semakin meningkat. Kondisi ini

menuntut perusahaan pelayaran untuk mampu mengelola armada kapal yang dimiliki maupun dioperasikan secara optimal agar kinerja operasional dapat berjalan secara efisien. Apabila tidak diimbangi dengan manajemen yang baik, berpotensi menimbulkan peningkatan beban operasional yang signifikan. Seperti yang dijelaskan oleh setiap tindakan yang dilakukan oleh perusahaan, termasuk memperoleh, mengalokasikan,dan menggunakan dana, harus dilakukan pengawasan supaya tindakan tersebut dapat berjalan secara efektif dan efisien (Diah & Astuti, 2024). Manajemen yang baik dapart tercemin dalam kinerja keuangan Perusahaan (Mutiara, 2025).

Dalam perusahaan transportasi laut, setiap Perusahaan pelayaran memiliki tingkat kinerja keuangan yang berbeda-beda. Kinerja keuangan tersebut dapat dievaluasi melalui indikator profitabilitas. Penilaian kinerja keuangan perusahaan transportasi laut menjadi aspek yang penting karena memberikan gambaran mengenai sejauh mana perusahaan mampu menjalankan aktivitas operasionalnya secara efektif dan efisien (Taqwim et al., 2025). Melalui penilaian ini, perusahaan dapat mengetahui apakah kinerja yang dicapai telah berada pada kondisi yang baik atau masih memerlukan perbaikan. Selain itu, analisis profitabilitas juga digunakan untuk mengukur besarnya tingkat keuntungan yang diperoleh perusahaan dengan membandingkan laba pada periode tertentu dengan laba pada periode sebelumnya (Adiraya & Sayidah, 2018). Penilaian ini memungkinkan perusahaan untuk mengevaluasi perkembangan kinerja keuangan dari waktu ke waktu, serta melakukan perbandingan kinerja dengan perusahaan lain dalam industri yang sama (Diah & Astuti, 2024). Dengan demikian, profitabilitas berperan sebagai alat penting dalam menilai keberhasilan perusahaan dalam mengelola sumber daya dan mencapai tujuan keuangan secara berkelanjutan.

Dalam industri pelayaran, profitabilitas sangat dipengaruhi oleh struktur biaya operasional, termasuk biaya bahan bakar, perawatan kapal, gaji awak kapal, asuransi, dan biaya charter. Apabila biaya-biaya tersebut tidak dikelola secara optimal, maka laba perusahaan akan mengalami penurunan meskipun pendapatan relatif stabil. Permasalahan profitabilitas sering kali muncul ketika peningkatan biaya operasional tidak diimbangi dengan kenaikan pendapatan atau tarif sewa kapal (Rahim, 2022). Kondisi ini dapat menyebabkan margin keuntungan perusahaan menyempit, bahkan berpotensi menimbulkan kerugian (Wijaya & Indrawati, 2024).

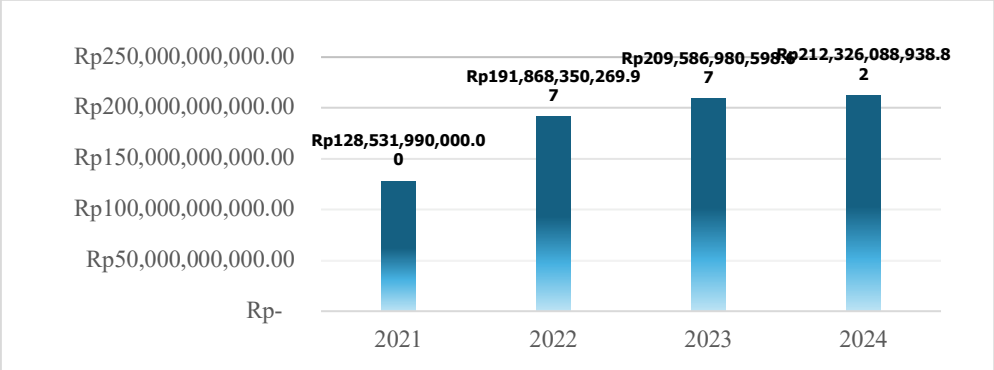
Oleh karena itu, perusahaan pelayaran dituntut untuk mampu mengidentifikasi faktor-faktor biaya yang paling dominan memengaruhi profitabilitas, sehingga dapat dilakukan pengendalian biaya yang lebih efektif dan berkelanjutan.

Salah satu skema operasional yang banyak digunakan dalam industri pelayaran adalah *Time charter*. *Time charter* yaitu bentuk kontrak penyewaan kapal dalam jangka waktu tertentu di mana pihak penyewa membayar biaya sewa kapal, sedangkan pemilik kapal tetap bertanggung jawab atas pengelolaan dan sebagian besar biaya operasional kapal (Nur, 2022). Skema *Time charter* memberikan fleksibilitas bagi pengguna jasa, namun di sisi lain menuntut perusahaan pemilik kapal untuk memiliki perencanaan biaya operasional yang matang agar pendapatan sewa yang diterima mampu menutup seluruh biaya dan menghasilkan keuntungan (Sudirman & Saputra, 2025). Biaya operasional dalam skema *Time charter* meliputi berbagai komponen, seperti biaya perawatan dan perbaikan kapal, gaji dan kesejahteraan awak kapal, asuransi, biaya administrasi, serta biaya tidak langsung lainnya yang melekat pada operasional kapal (Premadi, 2020). Besarnya biaya operasional *Time charter* akan sangat menentukan tingkat laba yang diperoleh perusahaan. Apabila biaya operasional meningkat tanpa diikuti dengan efisiensi atau penyesuaian tarif sewa, maka profitabilitas perusahaan akan mengalami tekanan yang signifikan (Taqwim et al., 2025). Pengaruh biaya operasional *Time charter* terhadap profitabilitas menjadi isu yang krusial, karena biaya tersebut secara langsung mengurangi pendapatan yang diperoleh dari kontrak sewa kapal (Sudirman & Saputra, 2025). Pengelolaan biaya operasional yang tidak optimal dapat menyebabkan rendahnya tingkat pengembalian aset dan menurunnya kinerja keuangan perusahaan secara keseluruhan (Rahmawati et al., 2025). Sebaliknya, efisiensi biaya operasional yang baik dapat meningkatkan margin keuntungan dan memperkuat posisi keuangan perusahaan dalam jangka panjang (Rahim, 2022).

Salah satu perusahaan yang beroperasi dalam bidang jasa angkutan laut *harbour tug* adalah PT. Humpuss Transportasi Curah (HTC). Untuk dapat bersaing di pasar industri pelayaran yang semakin kompetitif, perusahaan harus mampu mengelola aset kapal secara efisien serta memilih skema operasional yang sesuai dengan kebutuhan bisnis dan kondisi pasar. Dalam periode sebelumnya, PT. Humpuss Transportasi Curah menerapkan skema Kerja Sama Operasi (KSO) dalam pengelolaan armadanya. Pada sistem ini, perusahaan bekerja sama dengan pihak lain

untuk pengoperasian kapal, namun sebagian besar beban biaya operasional tetap berada pada perusahaan. Hal tersebut mencakup biaya pemeliharaan kapal (*maintenance*), perbaikan (repair), biaya doking (dry docking), *crew cost*, hingga *bunker fuel*. Selain itu, ketidakpastian dalam permintaan pasar menyebabkan call harian kapal tidak stabil, sehingga utilisasi kapal tidak maksimal dan berdampak pada tingginya idle time. Kondisi tersebut menyebabkan struktur biaya perusahaan cenderung besar dan tidak proporsional terhadap pendapatan yang diperoleh. Akibatnya, perusahaan mengalami fluktuasi pendapatan dan profitabilitas yang kurang optimal.

Seiring berjalannya waktu, tantangan operasional dalam model KSO semakin terlihat, terutama terkait tingginya risiko finansial yang harus ditanggung perusahaan karena seluruh komponen biaya operasional berada di bawah tanggung jawab internal. Perencanaan anggaran yang belum efektif serta ketidakpastian kondisi pasar memperbesar gap antara biaya dan revenue. Dengan demikian, diperlukan strategi alternatif dalam pengelolaan armada agar struktur biaya dan pendapatan lebih efektif, stabil, dan terukur. Untuk meningkatkan efisiensi operasional dan stabilitas pendapatan, PT. Humpuss Transportasi Curah kemudian mengubah model pengelolaan armadanya menjadi skema *Time charter* pada November 2024. Pada sistem ini, kapal disewakan kepada charterer dalam jangka waktu tertentu, dan charterer bertanggung jawab atas beberapa komponen operasional seperti *bunker fuel, voyage planning*, dan biaya pelabuhan (tergantung perjanjian kontrak). Dengan demikian, perusahaan sebagai pemilik kapal hanya fokus pada *technical management* seperti perawatan pokok dan sertifikasi kapal, sementara biaya variabel operasional yang sebelumnya menimbulkan ketidakpastian dapat dialihkan kepada penyewa kapal. Namun, skema *Time charter* juga memiliki tantangan, seperti penyesuaian struktur biaya, penentuan tarif sewa yang kompetitif, serta kesiapan manajerial dalam mengubah pola bisnis dari *voyage earnings* menjadi *fixed income model*. Berikut merupakan *revenue* pada tahun 2021-2024:



Gambar 1.4

Total *Average Revenue* PT. Humpuss Transportasi Curah 2021-2024

(Sumber: Laporan Keuangan PT. Humpuss Transportasi Curah 2021-2024)

Berdasarkan tabel Total *Average Revenue* tahun 2021–2024, terlihat bahwa pendapatan PT. Humpuss Transportasi Curah mengalami peningkatan yang cukup signifikan dari tahun 2021 sebesar sekitar Rp63,34 miliar menjadi Rp 191.868.350.269,97 miliar pada tahun 2022. Peningkatan ini berlanjut pada tahun 2023 dengan rata-rata *revenue* mencapai kenaikan sekitar Rp17,72 miliar menjadi Rp209.586.980.598,67 miliar. Memasuki 2024, pertumbuhan semakin melambat menjadi sekitar hanya Rp2,74 miliar, yang menunjukkan kecenderungan stagnasi. Kondisi ini mengindikasikan bahwa perusahaan mulai memasuki fase kematangan (*maturity*), sehingga diperlukan strategi baru seperti efisiensi operasional. Namun demikian, data *revenue* tahun 2024 belum sepenuhnya mencerminkan dampak kebijakan strategis perusahaan, mengingat perubahan skema pengelolaan armada menjadi *Time charter* baru mulai diterapkan pada bulan November 2024, sehingga kontribusi skema tersebut terhadap pendapatan dan struktur biaya operasional masih bersifat parsial. Kondisi ini menyebabkan hubungan antara biaya operasional *Time charter* dan profitabilitas perusahaan belum dapat dianalisis secara optimal pada periode tersebut. Oleh karena itu, penelitian berjudul *"Pengaruh Biaya Operasional Time charter terhadap Profitabilitas Perusahaan PT. Humpuss Transportasi Curah"* bertujuan untuk mengkaji secara lebih mendalam dan komprehensif pengaruh struktur biaya operasional yang timbul dari penerapan skema *Time charter* terhadap tingkat profitabilitas perusahaan, khususnya ketika skema tersebut telah berjalan secara penuh dan stabil pada tahun 2025. Dengan demikian, penelitian ini diharapkan mampu memberikan pemahaman yang lebih akurat mengenai sejauh mana efisiensi biaya operasional dalam skema *Time charter* berkontribusi terhadap peningkatan kinerja profitabilitas PT. Humpuss Transportasi Curah serta menjadi dasar evaluasi

strategis bagi manajemen perusahaan dalam menentukan arah pengelolaan armada di masa mendatang.

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang di atas diidentifikasi masalah seperti:

1. Data *revenue* tahun 2024 belum sepenuhnya merepresentasikan dampak penerapan skema *time charter* karena kebijakan tersebut baru mulai diimplementasikan pada bulan November 2024, sehingga kontribusinya terhadap pendapatan perusahaan masih bersifat parsial.
2. Perubahan skema *time charter* menyebabkan terjadinya pergeseran struktur biaya operasional PT. Humpuss Transportasi Curah.
3. Penentuan tarif sewa yang kompetitif.
4. Biaya operasional *time charter* berpotensi menyebabkan profitabilitas PT. Humpuss Transportasi Curah yang fluktuatif

C. BATASAN MASALAH

Berdasarkan identifikasi masalah di atas maka batasan malah penelitian ini yakni:

1. Perubahan skema *time charter* menyebabkan terjadinya pergeseran struktur biaya operasional PT. Humpuss Transportasi Curah.
2. Biaya operasional *time charter* berpotensi menyebabkan profitabilitas perusahaan yang fluktuatif PT. Humpuss Transportasi Curah.

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan masalah yang telah diuraikan di atas maka rumusan masalah pada penelitian ini yakni:

1. Bagaimana perbandingan pengaruh Skema KSO dengan *Time Charter* terhadap terjadinya pergeseran struktur biaya operasional PT. Humpuss Transportasi Curah
2. Seberapa besar pengaruh biaya operasional pada skema *time charter* terhadap profitabilitas PT. Humpuss Transportasi Curah?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis perbandingan pengaruh KSO dengan time charter terhadap profitabilias PT. Humpuss Transportasi Curah.

2. Manfaat Penelitian

a. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi terhadap pengembangan kajian ilmu manajemen keuangan dan manajemen operasional, khususnya yang berkaitan dengan pengelolaan biaya operasional dalam industri pelayaran. Secara teoritis, penelitian ini memperkaya literatur mengenai penerapan skema *time charter* dan pengaruhnya terhadap profitabilitas perusahaan. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi akademis bagi penelitian selanjutnya yang membahas efisiensi biaya operasional, strategi pengelolaan armada, serta hubungan antara struktur biaya dan kinerja profitabilitas perusahaan pelayaran.

b. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi dan bahan evaluasi bagi manajemen PT. Humpuss Transportasi Curah dalam menilai efektivitas penerapan skema *time charter* terhadap pengendalian biaya operasional dan peningkatan profitabilitas perusahaan. Temuan penelitian ini dapat digunakan sebagai dasar pertimbangan dalam pengambilan keputusan strategis terkait penetapan tarif sewa kapal, pengelolaan struktur biaya, serta perencanaan operasional jangka panjang. Selain itu, hasil penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi acuan bagi perusahaan pelayaran lainnya yang mempertimbangkan penerapan skema *Time charter* sebagai alternatif model bisnis untuk meningkatkan efisiensi dan stabilitas kinerja keuangan.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Pada skripsi ini terdapat lima bab yang ada seperti berikut ini:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini menjelaskan tentang latar belakang mengapa peneliti memilih judul dan pentingnya dari judul yang dipilih, identifikasi masalah, batasan penelitian, perumusan masalah, tujuan penelitian serta manfaat dari penelitian bagi pihak pihak yang berkepentingan.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini menjelaskan tentang teori-teori yang berhubungan dengan masalah yang disajikan oleh penulis yg terdiri dari tinjauan pustaka, kerangka pemikiran dan hipotesis untuk menganalisis perkembangan permasalahan yang ada di dalam skripsi ini.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini mengemukakan tentang waktu dan tempat penelitian, teknik pengumpulan data, populasi, sample dan teknik analisis dalam mengolah data.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini penulis membahas masalah yang sudah teridentifikasi dalam bab I, pemecahan masalah ini berdasarkan logika deduktif (pernyataan yang logis dan benar berdasarkan teori – teori, aturan – aturan dan lain – lain)

BAB V PENUTUP

Dalam bab ini penulis akan menguraikan simpulan dan saran-saran yang berhubungan dengan masalah yang telah dibahas di bab sebelumnya. Bab ini juga merupakan bab terakhir dari penulisan skripsi yang terdiri dari simpulan dan saran.

BAB II
LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

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

1. Sistem Transportasi

Definisi sistem transportasi merupakan hasil penggabungan antara konsep sistem dan transportasi. Sistem dipahami sebagai suatu kesatuan yang tersusun dari berbagai variabel yang saling terhubung dan saling memengaruhi dalam suatu struktur tertentu, sedangkan transportasi merujuk pada aktivitas pemindahan atau pengangkutan orang maupun barang dari satu tempat ke tempat lain (Purwandito et al., 2024). Dengan demikian, sistem transportasi dapat dipahami sebagai suatu kesatuan terpadu yang terdiri atas infrastruktur, sarana transportasi, serta mekanisme operasional yang saling berinteraksi untuk mendukung pergerakan orang dan barang secara terorganisasi (Maju et al., 2022). Sistem ini meliputi berbagai jaringan pergerakan, seperti jalan raya, jalur rel, jalur udara, dan jalur perairan, beserta kendaraan yang beroperasi di dalamnya. Tujuan utama penyelenggaraan sistem transportasi adalah untuk menciptakan konektivitas yang efisien dan efektif, mendorong pertumbuhan ekonomi, serta memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat (Laode et al., 2025). Permintaan terhadap layanan transportasi memiliki sifat yang beragam dan cenderung kualitatif, karena dipengaruhi oleh berbagai faktor, antara lain waktu perjalanan, tujuan perjalanan, intensitas penggunaan, jenis muatan yang diangkut, serta faktor-faktor lainnya (Siwu, 2018). Secara umum, moda transportasi diklasifikasikan ke dalam tiga kategori utama, yaitu transportasi darat, laut, dan udara (Purwandito et al., 2024). Keberlangsungan sistem transportasi didukung oleh beberapa komponen penting, meliputi ruang gerak

berupa jaringan jalan, titik awal dan akhir perjalanan seperti terminal, sarana angkutan atau moda transportasi, serta sistem manajemen yang berperan dalam mengoordinasikan keterpaduan antara ruang, jaringan, dan moda transportasi tersebut (Purwandito et al., 2024).

2. Perusahaan Pelayaran

Perusahaan pelayaran adalah entitas usaha, baik yang dimiliki oleh negara maupun swasta, yang dapat berbentuk badan usaha milik negara persero, Perseroan Terbatas (PT), Persekutuan Komanditer (CV), atau bentuk badan hukum lainnya, yang menjalankan kegiatan jasa dalam penyediaan kapasitas angkut kapal laut (Ghina & Dzakwani, 2024). Aktivitas usaha tersebut ditujukan untuk melayani pengangkutan penumpang dan/atau barang dari pelabuhan asal atau pelabuhan muat menuju pelabuhan tujuan atau pelabuhan bongkar, baik dalam lingkup domestik maupun antarnegara atau pelayaran samudra (*ocean going shipping*) (Amanto et al., 2023).

Pelayaran niaga pada hakikatnya merupakan kegiatan usaha jasa yang berfokus pada penyediaan sarana dan ruang angkut melalui moda transportasi laut guna memenuhi kebutuhan perpindahan penumpang dan barang antar pelabuhan, baik pada skala nasional maupun internasional (Februartono & Gultom, 2023). Dalam konteks global, pelayaran niaga dikenal dengan berbagai istilah, seperti *shipping business*, *commercial shipping*, atau *merchant marine*, yang merujuk pada aktivitas pengangkutan barang terutama komoditas perdagangan serta penumpang melalui jalur laut (Ridzani et al., 2024). Ditinjau dari wilayah operasionalnya, pelayaran niaga diklasifikasikan menjadi pelayaran niaga nasional dan pelayaran niaga internasional (Sustiyatik & Setiono, 2019). Pelayaran niaga nasional mencakup kegiatan pelayaran yang dilakukan di dalam batas wilayah kedaulatan suatu negara (Sudirman & Saputra, 2025). Sebaliknya, pelayaran niaga internasional merupakan aktivitas pelayaran yang berlangsung di perairan internasional dan menghubungkan dua negara atau lebih (Februartono & Gultom, 2023).

3. Kapal

a. Pengertian Kapal

Berdasarkan ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Pasal 309, kapal didefinisikan sebagai seluruh sarana yang digunakan dalam kegiatan pelayaran, tanpa dibatasi oleh nomenklatur maupun karakteristik teknis tertentu (Hayun & Tolo, 2020). Sejalan dengan pengertian tersebut, *International Ship and Port Facility Security* (ISPS) *Code* yang diterbitkan oleh Diklat Khusus Perkapalan Pertamina (2003), pada Bagian A mengenai persyaratan wajib Bab XI-2 ayat (2.2), memperluas cakupan definisi kapal hingga meliputi unit pengeboran lepas pantai yang bersifat bergerak serta kapal berkecepatan tinggi sebagaimana diatur dalam Peraturan XI-2/1. Dengan merujuk pada kedua landasan normatif tersebut, kapal secara konseptual dapat dimaknai sebagai seluruh jenis wahana air, termasuk sarana apung, pesawat yang tidak memindahkan air, dan pesawat terbang laut, yang digunakan dalam aktivitas pengangkutan maupun kegiatan pengeboran, serta dilengkapi dengan seperangkat perlengkapan tetap yang secara fungsional dan struktural menjadi satu kesatuan yang tidak terpisahkan dari kapal itu sendiri.

b. Jenis-Jenis Kapal

Kapal dibedakan sesuai dengan jenis-jenis berikut (Tandung et al., 2024):

1) Kapal Muatan Umum (*General Cargo Ship*)

Kapal yang dirancang untuk mengangkut berbagai jenis muatan dengan bentuk dan kemasan yang beragam, seperti peti, gulungan kawat, muatan dalam karung, maupun muatan yang disusun di atas palet.

2) Kapal Tanker (*Tanker Ship*)

Kapal yang digunakan untuk mengangkut muatan cair atau gas dalam jumlah besar secara curah, seperti bensin, solar, minyak mentah, minyak kelapa sawit (palm oil), LNG, dan LPG.

3) Kapal Muatan Curah (*Bulk Carrier*)

Kapal yang diperuntukkan untuk mengangkut muatan kering dalam bentuk curah, antara lain bijih besi, pasir, semen, pupuk, dan tepung terigu.

4) Kapal Kontainer (*Container Ship*)

Kapal yang digunakan untuk mengangkut muatan berbentuk peti kemas dengan ukuran standar sesuai ketentuan yang berlaku. Kapal kontainer terdiri atas beberapa jenis, yaitu:

a) *Full Container Ship*, yaitu kapal yang seluruh ruang muatnya digunakan khusus untuk mengangkut peti kemas dan sering disebut sebagai single purpose ship.
b) *Semi Container Ship*, yaitu kapal yang sebagian ruang muatnya digunakan untuk peti kemas, sementara sisanya dimanfaatkan untuk muatan umum.
c) *Convertible Container Ship*, yaitu kapal yang seluruh ruang muatnya dapat difungsikan baik untuk peti kemas maupun muatan konvensional.
d) *Container Feeder*, yaitu kapal pengangkut peti kemas dengan konstruksi anjungan di bagian depan, serta dilengkapi dengan peralatan *container handling* dan *securing device*.

4. Kapal Tunda

Menurut Departemen Pendidikan Nasional (2003), kapal tunda merupakan jenis kapal khusus yang berfungsi untuk membantu manuver kapal, terutama dalam kegiatan menarik atau mendorong kapal berukuran besar saat proses sandar dan labuh di pelabuhan, perairan lepas pantai, maupun sungai. Kapal ini dibekali dengan mesin berkekuatan tinggi jika dibandingkan dengan dimensi kapalnya, sehingga mampu mengarahkan dan mengendalikan pergerakan kapal besar. Daya mesin induk kapal tunda umumnya berkisar antara 500 hingga 2.000 kW, sedangkan kapal tunda berukuran besar yang beroperasi di laut lepas dapat memiliki daya hingga 20.000 kW.

Demi menjaga aspek keselamatan, kapal tunda biasanya dilengkapi dengan minimal dua unit mesin induk. Tingginya kemampuan manuver kapal

tunda dipengaruhi oleh sistem penggeraknya. Pada kapal tunda dengan sistem propulsi konvensional, baling-baling terletak di bagian buritan, sehingga efektif digunakan untuk menarik kapal dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Selain itu, kapal tunda dirancang untuk melaksanakan berbagai tugas, seperti menarik, menggandeng, menunda, serta menambatkan kapal dan berbagai sarana apung lain yang memiliki bobot jauh lebih besar. Oleh karena itu, konstruksi kapal tunda dibuat lebih kokoh guna menahan getaran dan beban kerja tinggi, serta dilengkapi dengan peralatan tarik seperti towing hook, stabilizer guiding ring, towing beam, dan derek tambang tarik yang terpasang pada geladak tengah.

a. Pemanduan Kapal

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 93 Tahun 2014 tentang Angkutan di Perairan, beberapa definisi dan ketentuan umum terkait kegiatan pemanduan kapal dirumuskan sebagai berikut:

1) Pemanduan merupakan kegiatan pemberian bantuan navigasi kepada nakhoda berupa informasi, sarana, serta panduan mengenai kondisi pelabuhan, perairan, dan alur pelayaran setempat, sehingga proses pelayaran dapat berlangsung secara aman, tertib, dan lancar demi menjamin keselamatan kapal serta perlindungan lingkungan.
2) Penundaan kapal adalah bagian dari kegiatan pemanduan yang mencakup aktivitas mendorong, menarik, menggandeng, mengawal (*escort*), dan membantu (*assist*) kapal yang sedang bermanuver di alur pelayaran, area labuh jangkar, maupun kolam pelabuhan, baik ketika kapal akan bertambat maupun melepaskan diri dari fasilitas sandar, dengan menggunakan kapal tunda sesuai ketentuan yang berlaku.
3) Kapal tunda sebagai sarana bantu pemanduan adalah kapal dengan karakteristik teknis tertentu yang digunakan untuk melaksanakan kegiatan mendorong, menarik, menggandeng, mengawal, serta membantu kapal yang berolah gerak di alur pelayaran, area labuh, maupun perairan pelabuhan, baik saat proses sandar maupun lepas sandar dari berbagai fasilitas tambat.

b. Fungsi Kapal Tunda

Kapal tunda merupakan kapal penarik yang dirancang untuk melakukan manuver pergerakan, baik dalam menarik tongkang, kapal rusak, maupun berbagai peralatan apung lainnya. Secara umum, kapal tunda atau kapal kepil memiliki peranan penting dalam mendukung proses penyandaran kapal ke dermaga, yang pelaksanaannya disesuaikan dengan kapasitas daya dorong serta peruntukan operasional sebagaimana ditetapkan oleh instansi pemerintah terkait. Fungsi utama kapal tunda menurut Arnan Abdurrofi (2017) meliputi:

1) Membantu pelaksanaan kegiatan *mooring* dan *unmooring* kapal tanker.
2) Melakukan pemantauan terhadap kondisi cuaca di sekitar perairan operasi.
3) Mendukung kegiatan pemeliharaan dan perbaikan sarana rambu pelayaran.
4) Melaksanakan penanggulangan keadaan darurat di perairan, termasuk penanganan tumpahan minyak, kebakaran, serta kegiatan penyelamatan, yang disertai dengan pelaksanaan latihan kebakaran dan penanggulangan tumpahan minyak secara berkala.

Kapal tunda pelabuhan (*harbour tug*) bertugas melayani kapal dalam proses merapat ke dermaga. Pelaksanaan tugas tersebut dapat melibatkan satu hingga tiga unit kapal tunda, bergantung pada ukuran dan karakteristik kapal yang dilayani. Berdasarkan posisi saat melakukan penundaan, kapal tunda diklasifikasikan menjadi:

1) *Towing tugboat*, yaitu kapal tunda yang berfungsi menarik kapal.
2) *Pushing tugboat*, yaitu kapal tunda yang berfungsi mendorong kapal.
3) *Side tugboat*, yaitu kapal tunda yang berfungsi menempel di sisi kapal untuk membantu manuver.

5. Profitabilitas

Profitabilitas merepresentasikan kapasitas perusahaan dalam menghasilkan laba yang berkaitan dengan tingkat penjualan, total aset, serta modal sendiri yang dimiliki (Diah & Astuti, 2024). Selain itu, profitabilitas juga dimaknai sebagai tingkat keuntungan bersih yang mampu dicapai perusahaan

selama menjalankan aktivitas operasionalnya, sekaligus mencerminkan efektivitas pemanfaatan modal yang diinvestasikan dalam seluruh aset guna menghasilkan imbal hasil bagi investor (Loan et al., 2024). Secara konseptual, profitabilitas dapat dipahami sebagai kemampuan entitas bisnis dalam menciptakan laba sebagai hasil dari pengelolaan sumber daya yang dimiliki (Momon, 2023).

Menurut Danang (2013), profitabilitas menunjukkan kemampuan perusahaan dalam memperoleh keuntungan dari kegiatan usahanya (Adiraya & Sayidah, 2018). Evaluasi terhadap tingkat profitabilitas dilakukan untuk menilai efektivitas pelaksanaan kegiatan operasional dalam mencapai sasaran strategis, meminimalkan inefisiensi, serta menyediakan informasi yang relevan dan tepat waktu sebagai dasar pengambilan keputusan dan perbaikan berkelanjutan (Afrila et al., 2025). Oleh karena itu, analisis profitabilitas memiliki signifikansi yang tinggi, khususnya bagi investor jangka panjang, karena mencerminkan prospek keberlanjutan usaha dan potensi pengembalian investasi (Pangestika & Rokhayati, 2025). Lebih lanjut, profitabilitas juga menggambarkan tingkat keberhasilan perusahaan dalam memberikan return kepada pemilik modal (Ridwan & Muid, 2025).

Kemampuan perusahaan dalam menghasilkan laba umumnya dievaluasi melalui penggunaan rasio profitabilitas (Pasaribu & Soegeng, 2023). Rasio ini merupakan instrumen analisis keuangan yang digunakan untuk mengukur kinerja perusahaan dalam memperoleh keuntungan (Sigalingging et al., 2023). Rasio profitabilitas berfungsi untuk menilai efektivitas perusahaan dalam menghasilkan laba yang bersumber dari aktivitas operasional utama (Diah & Astuti, 2024). Penggunaan rasio profitabilitas memiliki sejumlah tujuan strategis, antara lain untuk mengukur besarnya laba yang dicapai dalam suatu periode tertentu, membandingkan kinerja laba antarperiode, mengevaluasi tren pertumbuhan laba dari waktu ke waktu, mengetahui besaran laba bersih setelah pajak yang dihasilkan dari modal sendiri, serta menilai tingkat produktivitas seluruh dana yang digunakan, baik yang bersumber dari modal internal maupun eksternal (Martiana et al., 2022).

Berdasarkan berbagai perspektif tersebut, dapat disimpulkan bahwa profitabilitas merupakan nilai tambah ekonomis yang dihasilkan melalui

pemanfaatan modal usaha, baik secara keseluruhan maupun parsial, sehingga memungkinkan perusahaan memperoleh keuntungan sebagai konsekuensi dari aktivitas operasional yang dijalankan (Pasaribu & Soegeng, 2023).

6. Sistem *Charter*

Dalam kegiatan usaha pelayaran, dikenal beberapa jenis kontrak atau sistem pencharteran yang lazim digunakan. Setiap jenis kontrak memiliki karakteristik tersendiri, termasuk kelebihan dan keterbatasannya masing-masing. Oleh karena itu, diperlukan analisis yang matang disertai dengan pemahaman praktik operasional agar perusahaan dapat memperoleh tingkat keuntungan yang optimal. Pemilihan jenis kontrak pencharteran harus disesuaikan dengan kebutuhan operasional serta mempertimbangkan keuntungan yang seimbang bagi kedua belah pihak, baik pihak penyewa kapal (charterer) maupun pemilik kapal (ship owner) (Prasetyawati, 2019). Secara umum, terdapat lima jenis sistem persewaan kapal yang banyak diterapkan dalam industri pelayaran (Mardalena & Budiman, 2020), yaitu sebagai berikut:

a. *Voyage Charter*

Voyage charter merupakan bentuk perjanjian penyewaan kapal yang didasarkan pada satu kali perjalanan atau beberapa perjalanan tertentu yang telah disepakati. Dalam kontrak ini, kapal dimanfaatkan untuk mengangkut muatan tertentu dari pelabuhan muat menuju pelabuhan bongkar. Meskipun kapal disewakan, kepemilikan dan tanggung jawab operasional tetap berada pada pemilik kapal, termasuk dalam hal penyediaan nahkoda serta awak kapal.

b. *Time charter*

Time charter adalah perjanjian sewa kapal untuk jangka waktu tertentu, di mana pengoperasian kapal tetap berada di bawah tanggung jawab pemilik kapal melalui penyediaan nahkoda dan awak kapal. Namun, pihak penyewa diberikan kewenangan untuk mengatur pemanfaatan kapal sepanjang masih sesuai dengan ketentuan kontrak. Dalam skema ini, risiko keterlambatan operasional menjadi tanggung jawab penyewa. Selain itu, perjanjian *Time charter* juga memuat ketentuan mengenai kondisi-kondisi tertentu yang dapat menyebabkan penghentian masa sewa, seperti gangguan

teknis, kekurangan tenaga kerja kapal, atau kejadian lain yang menghambat kelancaran operasional.

c. *Bareboat Charter*

Bareboat charter atau *demise charter* merupakan bentuk penyewaan kapal yang memberikan penguasaan penuh kepada pihak penyewa dalam jangka waktu tertentu. Dalam sistem ini, penyewa bertindak sebagai pemilik kapal secara sementara, termasuk memikul tanggung jawab atas pengoperasian kapal serta pengadaan nahkoda dan awak kapal. Penetapan suatu kontrak sebagai bareboat charter dilakukan dengan menelaah substansi perjanjian, khususnya terkait status kepegawaian awak kapal dan tingkat kontrol operasional yang dimiliki oleh penyewa.

d. *Consecutive Voyage Charter / Contract of Affreightment (COA)*

Contract of Affreightment (COA) merupakan skema pencharteran yang mengatur penyewaan kapal untuk melaksanakan sejumlah perjalanan secara berurutan sesuai dengan kesepakatan antara pemilik kapal dan pihak penyewa.

e. *Liner Charter*

Liner charter adalah sistem pencharteran yang disusun berdasarkan rute pelayaran, tujuan, serta jadwal keberangkatan yang telah ditetapkan. Dalam skema ini, karakteristik komoditas yang diangkut berpengaruh signifikan terhadap pengaturan pengangkutan. Perhitungan tarif umumnya didasarkan pada jumlah peti kemas, sementara seluruh komponen biaya, termasuk biaya modal, operasional, dan perjalanan, menjadi tanggung jawab pemilik kapal. Sistem ini lazim diterapkan pada angkutan penumpang dan angkutan kontainer, sebagaimana yang dijalankan oleh perusahaan pelayaran nasional.

7. Biaya Operasional *Time Charter*

Biaya operasional merupakan seluruh pengeluaran yang timbul dari aktivitas operasional kapal sehari-hari (Rahim, 2022). Biaya ini mencakup pengeluaran yang tetap harus dikeluarkan terlepas dari jenis pelayaran atau perdagangan yang dijalani kapal, seperti biaya awak kapal, kebutuhan

operasional, serta pemeliharaan rutin. Komponen utama biaya operasional meliputi (Kurniawati et al., 2016):

a. Biaya awak kapal (*crew cost*), yang mencakup gaji, tunjangan, dan kebutuhan kesejahteraan awak.
b. Biaya perawatan dan perbaikan, termasuk pemeliharaan rutin serta perbaikan akibat keausan atau kerusakan.
c. Biaya administrasi dan umum, seperti manajemen, komunikasi, dan pengelolaan operasional.
d. Biaya minyak pelumas, yang digunakan untuk mendukung kinerja mesin dan peralatan kapal.
e. Biaya asuransi, sebagai perlindungan terhadap risiko operasional dan kerugian.
f. Biaya perbekalan dan perlengkapan, mencakup kebutuhan konsumsi awak dan persediaan kapal.
g. Biaya pelayaran (*voyage cost*), yang berkaitan langsung dengan aktivitas perjalanan kapal.

Total biaya operasional tahunan sangat dipengaruhi oleh jadwal perawatan dan inspeksi kapal (Sudirman & Saputra, 2025). Sepanjang umur ekonomis kapal, biaya operasional ini wajib dipenuhi secara berkelanjutan (Premadi, 2020). Kapal harus mengikuti jadwal pemeliharaan dan survei yang telah ditetapkan, di mana proses survei umumnya mengharuskan kapal masuk dok (*docking*). Kondisi ini menyebabkan peningkatan biaya operasional tahunan, terutama akibat tambahan biaya docking dan penghentian sementara aktivitas pelayaran(Rahim, 2022).

Dalam skema *time charter*, tanggung jawab atas biaya pemeliharaan kapal, docking, pelumas, bahan bakar, serta biaya awak kapal pada umumnya berada di pihak pemilik kapal (Kurniawati et al., 2016). Namun demikian, pembagian tanggung jawab tersebut tetap bersifat fleksibel dan dapat disesuaikan sesuai dengan kesepakatan yang tercantum dalam perjanjian antara pemilik kapal dan penyewa (*charterer*) (Kurniawati et al., 2016).

B. PENELITIAN TERDAHULU

Tabel 2.1

Hasil Penelitian Terdahulu

No.	Judul Penelitian	Nama Penulis dan Tahun Terbitan	Hasil Penelitian
1.	Pengaruh Pendapatan terhadap Operating Profit Margin dengan Biaya Operasional sebagai Variabel Mediasi melalui Sistem *Time charter* dan Freight Charter pada PT. Bintang Samudera Mandiri Lines Tbk (BSML)	Taqwim et al., 2025	Hasil penelitian menunjukkan bahwa pendapatan berpengaruh positif dan signifikan terhadap biaya operasional serta Operating Profit Margin (OPM) baik pada sistem *Time charter* maupun freight charter. Biaya operasional berpengaruh positif dan signifikan terhadap OPM pada sistem freight charter, namun tidak signifikan pada sistem *Time charter*. Secara tidak langsung, pendapatan melalui biaya operasional memengaruhi OPM pada sistem freight charter, tetapi tidak pada sistem *Time charter*. Temuan ini mengindikasikan adanya perbedaan signifikan antara kedua sistem, sehingga perusahaan perlu meningkatkan pendapatan yang diiringi dengan efisiensi biaya operasional guna meningkatkan profitabilitas secara berkelanjutan.
2.	Analisis Perbandingan Sewa Kapal Menggunakan Model Penyewaan *Time charter* dan Voyage Charter oleh PT Minamas Plantation	Premadi, 2020	Hasil analisis menunjukkan adanya perbedaan signifikan dalam biaya perjalanan kapal antara sistem *Time charter* dan voyage charter. Pada muatan 1.497,910 MT, voyage charter lebih efisien dengan selisih biaya sebesar 24,5%, sedangkan pada muatan maksimal 2.500 MT perbedaannya hanya 1,45%. Sistem *Time charter* memungkinkan satu hingga dua voyage per bulan, sementara voyage charter hanya satu voyage per bulan. Secara keseluruhan, voyage charter lebih efisien dari sisi biaya, terutama pada kondisi muatan rendah, sehingga lebih sesuai diterapkan pada produksi yang bersifat fluktuatif.

3.	Long-Term FSO/FPSO Charter Rate Estimation	Kurniawati et al., 2016	Penelitian ini mengembangkan metode estimasi tarif charter jangka panjang untuk kapal FSO/FPSO dengan pendekatan engineering economy menggunakan analisis NPV dan IRR. Iterasi IRR dilakukan dengan menaikkan 2% di atas tingkat suku bunga tabungan dasar guna memperoleh tarif charter yang kompetitif dan sensitif terhadap volatilitas ekonomi. Hasil analisis menunjukkan nilai charter rate moderat sebesar US$8.757 pada IRR 16%. Metode ini memberikan fleksibilitas bagi pemilik kapal dan penyewa dalam menetapkan tarif charter jangka panjang yang adaptif terhadap ketidakpastian ekonomi.
4.	Optimalisasi Penggunaan Kapal dalam *Time charter* untuk Meningkatkan Efisiensi Pengangkutan Batubara pada PT. Kartika Samudra Adijaya	Sudirman & Saputra, (2025)	Efisiensi kapal tugboat dalam *Time charter* dipengaruhi oleh cuaca, downtime, bongkar muat, infrastruktur, manajemen rute, dan keterampilan awak kapal. Optimalisasi kapal di PT Kartika Samudra Adijaya meliputi perencanaan jadwal, pemeliharaan preventif, modernisasi navigasi, dan peningkatan SDM untuk efisiensi waktu, biaya, dan kepuasan pelanggan
5.	Penilaian Kinerja Keuangan Perusahaan Pelayaran (Studi Pada Perusahaan Pelayaran yang Tercatat di Bursa Efek Indonesia)	Wijaya & Indrawati (2020)	Hasil penelitian menunjukkan bahwa rasio likuiditas, profitabilitas, dan aktivitas dari empat perusahaan pelayaran mengalami kecenderungan yang turun dari tahun ke tahun.

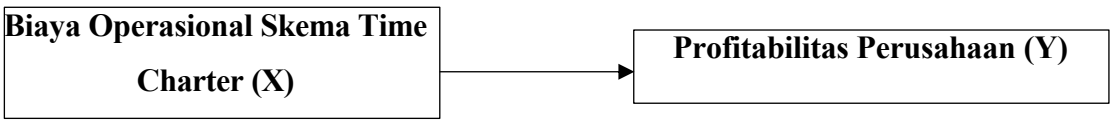
Sumber: Peneliti, 2026

C. KERANGKA PEMIKIRAN

Kerangka pemikiran adalah suatu konsepsi dari penelitian yang menyajikan hubungan antara variabel yang akan terjadi dan diperoleh dari penjabaran tujuan pustaka. Untuk dapat memaparkan pembahasan dari skripsi ini, penulis membuat suatu kerangka pemikiran terhadap hal-hal yang menjadi pembahasan pokok yaitu mengenai "Pengaruh Biaya Operasional *Time charter* Terhadap Terhadap Profitabiilitas Perusahaan PT. Humpuss Transportasi Curah".

Optimalisasi pencapaian profitabilitas merupakan salah satu tujuan utama dalam operasional perusahaan, termasuk pada perusahaan pelayaran yang menerapkan sistem *time charter* seperti PT Humpuss Transportasi Curah. Pencapaian tingkat keuntungan yang optimal hanya dapat terwujud apabila perusahaan mampu menunjukkan kinerja operasional yang efektif serta mengelola biaya secara efisien. Dalam hal ini, pengendalian dan pengelolaan biaya operasional *time charter* menjadi faktor strategis yang berpotensi memengaruhi tingkat profitabilitas perusahaan. Pengelolaan biaya yang tepat tidak hanya berdampak pada peningkatan kinerja keuangan, tetapi juga mendukung keberlanjutan operasional perusahaan dalam jangka panjang.

Berdasarkan pemaparan teori serta konsep yang telah diuraikan dalam tinjauan pustaka sebelumnya, khususnya yang berkaitan dengan biaya operasional, sistem *time charter*, dan profitabilitas, maka diperlukan suatu kerangka pemikiran yang sistematis untuk memperjelas alur analisis dalam penelitian ini. Kerangka pemikiran tersebut disusun guna menggambarkan hubungan kausal antara variabel biaya operasional *time charter* sebagai variabel independen dan profitabilitas perusahaan sebagai variabel dependen pada PT Humpuss Transportasi Curah. Dengan demikian, dari keseluruhan uraian tersebut dapat disusun suatu bagan alur pemikiran yang secara konseptual menunjukkan pengaruh biaya operasional *time charter* terhadap tingkat profitabilitas perusahaan, yang selanjutnya menjadi dasar dalam perumusan hipotesis dan analisis pada bab-bab berikutnya.



Gambar 2.1
Kerangka Pemikiran

Keterangan :

X = Biaya Operasional Skema *time charter* PT Humpuss Transportasi Curah

Y = Profitabilitas Perusahaan PT Humpuss Transportasi Curah

D. HIPOTESIS

Hipotesis merupakan kesimpulan, dengan atau jawaban sementara dari masalah yang ada. Berdasarkan pada kerangka pemikiran di atas, berikut merupakan hipotesis penelitian ini:

Ha : Diduga Biaya Operasional *Time charter* memberikan pengaruh terhadap Profitabilitas Perusahaan PT. Humpuss Transportasi Curah

H0 : Diduga Biaya Operasional *Time charter* tidak memberikan pengaruh terhadap Profitabilitas Perusahaan PT. Humpuss Transportasi Curah

BAB V
KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian pada bab sebelumnya, maka peneliti dapat menyimpulkan hasil penelitian sebagai berikut:

1. Skema *Time charter* memberikan pengaruh yang lebih besar terhadap perubahan struktur biaya operasional PT Humpuss Transportasi Curah dibandingkan dengan skema KSO. Skema KSO memberikan kontribusi dengan pengaruh sebesar 13,8% dengan profit sebesar Rp24.388.067.984,29, sedangkan skema *Time charter* memberikan pengaruh yang lebih besar yaitu 14,9% dengan total profit sebesar Rp31.727.404.844. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa skema *Time charter* memiliki kontribusi yang lebih dominan dalam meningkatkan profit perusahaan dibandingkan skema KSO, baik berdasarkan nilai koefisien determinasi maupun profit yang dihasilkan selama periode penelitian.
2. Berdasarkan hasil pengujian diketahui bahwa nilai signifikansi sebesar 0,000 lebih kecil dari 0,05 (0,000 < 0,05), sehingga hipotesis nol (H0) ditolak dan hipotesis alternatif (Ha) diterima. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa variabel biaya operasional pada skema *Time charter* berpengaruh signifikan terhadap profit perusahaan yaitu 14,9% dengan total profit sebesar Rp31.727.404.844.

B. SARAN

1. PT Humpuss Transportasi Curah disarankan untuk lebih mempertimbangkan penerapan skema *Time charter* sebagai strategi operasional perusahaan karena terbukti memberikan pengaruh yang lebih besar terhadap efisiensi struktur biaya operasional dan peningkatan profit perusahaan. Pengalihan biaya bahan bakar kepada pihak penyewa kapal dapat membantu perusahaan mengurangi beban biaya variabel yang selama ini menjadi pengeluaran terbesar dalam

operasional kapal. Selain itu, perusahaan juga perlu meningkatkan pengawasan dan evaluasi terhadap pengelolaan biaya operasional agar efisiensi yang diperoleh melalui skema *Time charter* dapat berjalan secara optimal dan berkelanjutan.

2. Peneliti selanjutnya disarankan untuk mengembangkan penelitian dengan menambahkan variabel lain yang dapat memengaruhi profit perusahaan pelayaran, seperti pendapatan operasional, biaya perawatan kapal, harga bahan bakar, utilisasi kapal, maupun faktor kondisi pasar pelayaran. Selain itu, penelitian selanjutnya juga dapat menggunakan periode penelitian yang lebih panjang serta objek penelitian yang lebih luas agar hasil penelitian dapat memberikan gambaran yang lebih komprehensif mengenai pengaruh skema operasional kapal terhadap struktur biaya dan profit perusahaan.

DAFTAR PUSTAKA

Adiraya, I., & Sayidah, N. (2018). Pengaruh Ukuran Perusahaan, Profitabilitas, Solvabilitas Danopini Auditor Terhadap Audit Delay. *Jurnal Analisa Akuntansi Dan Perpajakan, 2*(2).

Afrila, C. N., Indah, D., Lestari, S., & Hidayati, C. (2025). Tinjauan Literatur : Akuntansi Manajemen dalam Mendukung Tata Kelola Perusahaan yang Efektif. *Jurnal Ekonomi, Akuntansi, Dan Perpajakan*, *2*(3).

Amanto, A., Bintari, P. N., & Setyawan, Y. (2023). Analisis keterlambatan pergantian awak kapal di PT Samudera Daya Maritim Aji. *Journal Marine Inside*, *5*(2).

Diah, A., & Astuti, D. (2024). Pengaruh Optimalisasi Biaya Operasional Sebagai Strategi Keuangan Dalam Meningkatkan Profitabilitas Di PT MSAL. *Jurnal Manajemen Riset Inovasi (MRI)*, *2*(1).

Februartono, T. T., & Gultom, E. R. (2023). Urgensi Sinkronisasi Peraturan Pelayaran Sebagai Angkutan Multi Moda Untuk Menurunkan Biaya Logistik. *Unes Law Review*, *5*(3), 800–808.

Fithriana, S., Azis, M., & Purnamasari, I. (2026). Pengaruh Pendapatan Sewa Kapal , Pembayaran Deviden dan Leverage yang Dimoderasi Dengan Variabel Kualitas Laba Terhadap Kinerja Keuangan Pada PT . IMC Pelita Logistik TBK Indonesia sewa merupakan sumber pendapatan utama Perusahaan Pelayaran ini . Ketergan. *JURNAL LOCUS: Penelitian & Pengabdian*, *5*(3), 1943–1963.

Ghina, D., & Dzakwani, A. (2024). Impact Of Ship Service On Timeliness Of Payment (Disbursement) At Terminals for Self-Interest At PT Pertamina International Shipping. *Indonesian Journal of Port and Shipping Management Volume*, *1*(9), 26–35.

Ghozali, I. (2021). *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program IBM SPSS 26*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro.

Hayun, H. M. A. R., & Tolo, S. B. (2020). Kajian Yuridis Tentang Hak Dan Kewajiban Bagi Awak Kapal Dan Pengusaha Kapal (Suatu Studi di Kantor Pelabuhan Laut Kota Kendari). *Sultra Law Review*, *02*(1), 677–692.

Jumadil, & Mokodompit, E. (2025). Peran Transportasi Laut Dalam Mendukung Ekonomi Global: Analisis Arus Perdagangan, Konektivitas Logistik, Dan Strategi Keberlanjutan Jumadil1. *Jurnal Manajemen Dan Inovasi*, *6*(4), 391–403.

Kurniawati, H. A., Aryawan, W. D., & Baidowi, A. (2016). Long-term fso/fpso charter rate estimation. *KAPAL*, *13*(1), 7–12.

Laode, R. T., Satyadharma, M., Ode, L., & Wuga, A. (2025). Pengembangan Transportasi dan Dampaknya terhadap Sektor Ekonomi (Kajian Literatur). *Jurnal Ekonomi, Manajemen, Bisnis Dan Akuntansi Review*, *2*, 1–12.

Loan, B. T. T., Anh, T. T. L., & Hoang, T. (2024). ESG disclosure and financial performance: Empirical study of Vietnamese commercial banks. *Banks and Bank Systems*, *19*(1), 208–220. https://doi.org/10.21511/bbs.19(1).2024.18

Maju, A., Sitorus, H., Ilmu, F., Politik, I., & Indonesia, U. (2022). Sistem Transportasi Terintegrasi di DKI Jakarta : Analisis Transformasi Berkeadilan Sosial. *JSA (Jurnal Sosiologi Andalas)*, *8*(1), 31–41.

Mangeswuri, D. R. (2024). Peran Logistik Dalam Mendukung Konektivitas Maritim di Indonesia (The Role of Logistics in Supporting Maritime Connectivity in Indonesia). *JEKP*, *15*(2), 189–204.

Mardalena, T., & Budiman, D. (2020). Analisis sistem manajemen sewa menyewa kapal di perusahaan jasa pelayaran tanjung balai karimun kabupaten karimun provinsi kepulauan riau. *Jurnal Ilmiah MEA (Manajemen, Ekonomi, Dan Akuntansi)*, *4*(3), 1284–1309.

Martiana, Y., Wagini, & Hidayah, N. R. (2022). Analisis Rasio Profitabilitas Untuk Menilai Kinerja Keuangan Pada PT . Kimia Farma (PERSERO). *Jurnal Ilmiah Ekonomi Dan Bisnis*, *10*(1), 67–75.

Momon, A. (2023). Analysis of labor productivity on the production of parts bs-62632-60m00 at kemuning company Analisa produktivitas tenaga kerja terhadap hasil produksi part bs-62632-60m00 di PT. Putra Kemuning. *Multidiciplinary Research)*, *6*(1), 11–23. https://doi.org/10.52626/jg.v%vi%i.221

Mutiara, I. (2025). Pentingnya Laporan Keuangan sebagai Alat Ukur Kinerja Manajemen Perusahaan di Indonesia. *JUMANJI (Jurnal Mabagement Jambi)*, *08*(01).

Nawir, M., Umar, D. A., Rezki, N. F., & Wahyuddin. (2024). Industri Perdagangan dan Globalisasi Maritim di Indonesia Muhammad Nawir Universitas Muhammadiyah Makassar Devia Ananda Umar Universitas Muhammadiyah Makassar Nur Fitiani Rezki . HS Universitas Muhammadiyah Makassar Wahyuddin Wahyuddin Universitas Muhamma. *Ocean Engineering : Jurnal Ilmu Teknik Dan Teknologi Maritim*, *3*(1).

Nur'Aini, A., & Mariani, D. (2024). Pengaruh Efisiensi, Pertumbuhan Penjualan, Modal Kerja, dan Umur Perusahaan terhadap Profitabilitas Perusahaan (Studi Empiris Pada Perusahaan yang Menerbitkan Saham Syariah yang Terdaftar dalam Jakarta Islamic Index 70 (JII70) Periode 2019-2023). *Jurnal Mutiara Ilmu Akuntansi*, *2*(4), 32–60.

Nur, N. S. (2022). *Pelaksanaan Perjanjian Time Charter Dan Voyage Charter Kapal Tugboat Dan Barge Di Pt . Bintang Samudera Mandiri Lines Jakarta Program Diploma Iv Pelayaran Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar*. Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Pangestika, N., & Rokhayati, H. (2025). Narrative Literature Review : Profitabilitas sebagai Determinan Utama dalam Peningkatan Nilai Perusahaan Nilai perusahaan menjadi indikator utama keberhasilan perusahaan dalam menciptakan nilai bagi pemegang saham dan stakeholder pada era persaingan modal. *JUMINTAL: Jurnal Manajemen Informatika Dan Bisnis Digital*, *4*(2), 265–276. https://doi.org/10.55123/jumintal.v4i2.6774

Pasaribu, R. L., & Soegeng, I. S. (2023). Analisis kinerja keuangan dengan menggunakan rasio profitabilitas studi kasus perusahaan industri barang konsumsi. *Jurnal Bisnis Dan Manajemen (JBM)*, *1*(2), 168–177.

Patampang, F., & Mokodompit, E. A. (2025). Integrasi Transportasi Laut dalam Global Supply Chain : Kajian Literatur. *Ekonomika45: Jurnal Ilmiah Manajemen, Ekonomi Bisnis, Kewirausahaan*, *November*.

Prasetyawati, D. (2019). Penerapan Voyage Account Berdasarkan Noon Report KAPAL PT.XX Dian. *Jurnal Midship*, *2*(April), 31–37.

Premadi, A. (2020). Analisis Perbandingan Sewa Kapal menggunakan Model Penyewaan Time Charter dan Voyage Charter oleh PT Minamas Plantation. *E-Journal Marine Inside*, *2*(December).

Purwandito, M., Mutia, E., Muhammad, M., Mukrim, I., Mursalim, J., Pandarangga, A. P., Basrin, D., Mahatidanar, A., Utanaka, H. A., Lubis, M., Budhi, W. S., & Hartabela, D. (2024). *Pengantar Transportasi*. Yayasan Kita Menulis.

Purnama, C. (2026). Kenapa Harus Dibawah 0.05. *Buletin KPIN.* 1(2).

Rahim, F. (2022). *Presentase Biaya Bahan Bakar Terhadap Total Biaya Operasional Kapal Ikan Yang Beroperasi Dipelabuhan Belopa*. Universitas Hasanuddin.

Rahmawati, C. H., Cahyani, S., Wahyu, D., Putra, R. A., & Pandin, M. Y. R. (2025). Pengaruh Kinerja Operasional , Efisiensi Biaya , dan. *Jurnal Ekonomi, Manajemen, Bisnis Dan Akuntansi Review*, *5*(1), 1–16.

Ridwan, M., & Muid, D. (2025). Peran Profitabilitas , Struktur Modal dan Ukuran Perusahaan terhadap Nilai Perusahaan dalam mencapai tujuannya , yang tercermin dari harga saham . Dengan demikian , nilai. *Jurnal Mutiara Ilmu Akuntansi*, *3*(4).

Ridzani, A. Y., Pratama, W., Selatan, D., Denpasar, K., Tinggi, S., & Yogyakarta, M. (2024). Kebijakan Perlindungan Awak Kapal Migran Indonesia : Studi Komparatif Awak Kapal Niaga Dan Penangkap Ikan. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja (MIBJ)*, *22*(1), 46–58.

Ruqayyah Hafizah Sigalingging, Yenni Sofiana Tambunan, & Kaharudddin Simamora. (2023). Analisis Kinerja Keuangan Pada PT.Federal International Finance (FIF) Cabang Barus. *Jurnal Ekonomi Bisnis Dan Manajemen*, *1*(1), 132–140. https://doi.org/10.59024/jise.v1i1.128

Sari, D. E. (2017). *Pengaruh Operasional Kapal Terhadap Pendapatan Perusahaan Serta Implikasinya Terhadap Profit Perusahaan Pt Humpuss Transportasi Kimia*. Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.

Setyani, R., & Lisdawati. (2026). Analisis Profitabilitas , Likuiditas dan Solvabilitas Untuk Menilai Kinerjakeuangan PT Aspirasi Hidup Indonesia Tbk Periode Tahun 2015-. *Jurnal Manajemen Bisnis*, *1*(2), 52–59.

Siregar, R. Y., Rohman, I. K., Ronaldo, R. R., & Mahdi, A. (2022). Economic Bulletin – Issue 7 Domestic Shipping : Komponen Penting Supply-Chain Domestic Shipping :

Komponen Penting Supply-Chain. *Indonesia Financial Group (IFG) Research*, *7*.

Siwu, H. F. D. (2018). Permintaan Dan Penawaran Jasa Transportasi. *Jurnal Pembanguan Ekonomi Dan Keuangan Daerah*, *19*(2), 114–122.

Sudirman, W. F. R., & Saputra, T. D. (2025). Optimalisasi Penggunaan Kapal dalam Time Charter untuk Meningkatkan Efisiensi Pengangkutan Batubara pada PT. Kartika Samudra Adijaya. *Jurnal Aplikasi Pelayaran Dan Kepelabuhanan*, *16*(1), 65–73. https://doi.org/10.30649/japk.v16i1.177

Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.

Sustiyatik, E., & Setiono, B. A. (2019). Pengaruh Product, Price, Promotion, dan Place Terhadap Loyalitas Konsumen. *Jurnal Aplikasi Pelayaran Dan Kepelabuhanan*, *10*(1).

Tandung, A. L., Abduh, M., Arafah, M., & Halid, A. (2024). Klasifikasi Objek Kapal Berbasis Deep Learning Untuk Maritime Surveillance. *EDUCATIONAL : Jurnal Inovasi Pendidikan Dan Pengajaran*, *4*(4), 360–368.

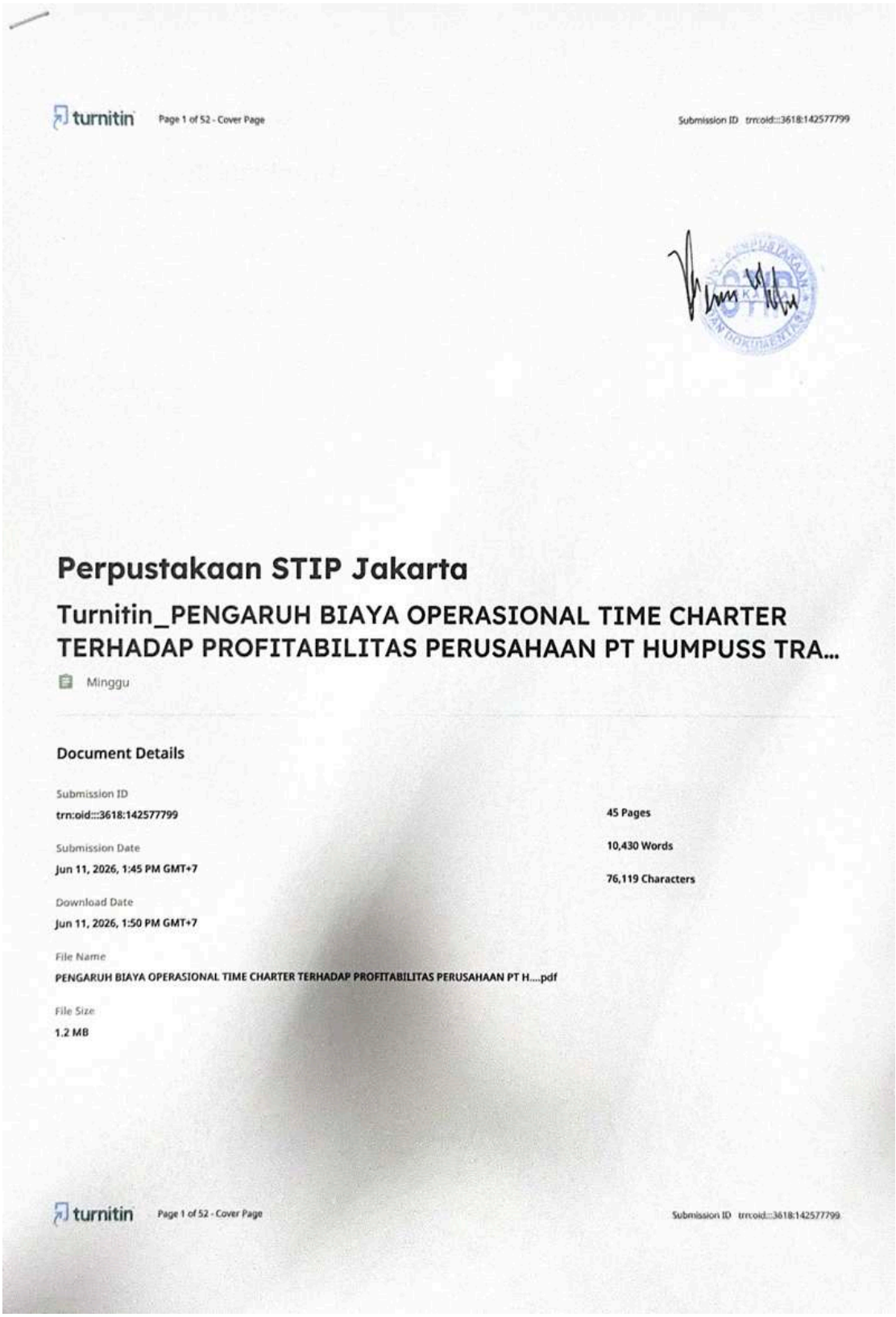
Taqwim, A. A., Nofrisel, Firdaus, M. I., Marina, S., & Arubusman, D. A. (2025). Analisis Sistem Time Charter Dan Freight Charter Atas Revenue Terhadap Operating Proffit Margin Dengan Operational Cost Sebagai Mediasi Pada PT. Bintang Samudera Mandiri LineS Tbk. *Open Journal Systems*, *19*(1978).

UNCTAD. (2024). *Review of maritime transport Review of maritime transport Navigating maritime*. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2024_en.pdf

Wijaya, K., & Indrawati, N. K. (2020). *Penilaian Kinerja Keuangan Perusahaan Pelayaran (Studi Pada Perusahaan Pelayaran yang Tercatat di Bursa Efek Indonesia)*. 1–19.

LAMPIRAN

Lampiran 1. Hasil Test Turnitin



turnitin Page 1 of 52 - Cover Page Submission ID trn:oid:::3618:142577799

Perpustakaan STIP Jakarta

Turnitin_PENGARUH BIAYA OPERASIONAL TIME CHARTER TERHADAP PROFITABILITAS PERUSAHAAN PT HUMPUSS TRA...

Minggu

Document Details

Submission ID
trn:oid:::3618:142577799

Submission Date
Jun 11, 2026, 1:45 PM GMT+7

Download Date
Jun 11, 2026, 1:50 PM GMT+7

File Name
PENGARUH BIAYA OPERASIONAL TIME CHARTER TERHADAP PROFITABILITAS PERUSAHAAN PT H....pdf

File Size
1.2 MB

45 Pages

10,430 Words

76,119 Characters

turnitin Page 1 of 52 - Cover Page Submission ID trn:oid:::3618:142577799

10% Overall Similarity

The combined total of all matches, including overlapping sources, for each database.

Top Sources

4% Internet sources
2% Publications
9% Submitted works (Student Papers)

Integrity Flags

0 Integrity Flags for Review

Our system's algorithms look deeply at a document for any inconsistencies that would set it apart from a normal submission. If we notice something strange, we flag it for you to review.

A Flag is not necessarily an indicator of a problem. However, we'd recommend you focus your attention there for further review.

Lampiran 2. KSO

Nama Kapal	Bulan	Biaya Operasional	Profit
TB SEMAR 4	Januari	Rp180.729.385,00	Rp3.565.141,00
	Februari	Rp436.290.413,00	Rp168.858,00
	Maret	Rp278.286.451,00	Rp82.190.073,00
	April	Rp330.789.929,00	Rp180.401.142,00
	Mei	Rp229.227.736,00	Rp17.377.559,00
	Juni	Rp229.271.935,00	Rp117.549.990,00
	Juli	Rp262.084.550,00	Rp115.429.108,00
	Agustus	Rp229.227.736,00	Rp117.377.559,00
	September	Rp415.533.813,00	Rp115.123.648,00
	Oktober	Rp262.084.550,00	Rp115.429.108,00
TB SEMAR 15	Januari	Rp311.959.431,00	Rp189.393.263,00
	Februari	Rp536.661.229,00	Rp104.515.597,00
	Maret	Rp389.674.564,00	Rp17.664.687,00
	April	Rp248.013.379,00	Rp25.618.175,00
	Mei	Rp301.467.152,00	Rp116.069.708,00
	Juni	Rp249.247.709,00	Rp49.405.401,00
	Juli	Rp313.192.217,00	Rp80.957.106,00
	Agustus	Rp489.976.257,00	Rp111.301.077,00
	September	Rp394.152.442,07	Rp114.445.301,93
	Oktober	Rp313.192.217,00	Rp60.957.106,00
TB SEMAR 17	Januari	Rp833.560.969,00	Rp116.962.940,00
	Februari	Rp665.600.066,00	Rp197.530.153,00
	Maret	Rp1.073.523.547,00	Rp225.677.479,00
	April	Rp942.801.333,00	Rp103.768.507,00
	Mei	Rp413.130.139,00	Rp21.571.822,00
	Juni	Rp489.976.257,00	Rp41.301.077,00
	Juli	Rp415.533.813,00	Rp19.123.648,00

	Agustus	Rp629.936.959,59	Rp218.155.313,41
	September	Rp473.308.710,59	Rp263.744.547,41
	Oktober	Rp415.533.813,00	Rp19.123.648,00
TB SEMAR 18	Januari	Rp523.816.285,07	Rp111.915.815,93
	Februari	Rp645.643.603,07	Rp90.092.840,00
	Maret	Rp481.587.577,07	Rp142.812.272,93
	April	Rp330.809.941,07	Rp126.334.151,93
	Mei	Rp317.047.324,07	Rp13.157.122,93
	Juni	Rp414.496.760,07	Rp28.362.521,93
	Juli	Rp394.152.442,07	Rp14.445.301,93
	Agustus	Rp249.247.709,00	Rp49.405.401,00
	September	Rp229.271.935,00	Rp14.424.863,00
	Oktober	Rp203.458.902,00	Rp113.445.301,93
TB SEMAR 19	Januari	Rp430.391.274,59	Rp19.217.268,41
	Februari	Rp583.636.874,59	Rp105.294.605,41
	Maret	Rp475.578.824,59	Rp11.512.858,41
	April	Rp488.537.019,59	Rp293.421.615,41
	Mei	Rp687.707.199,59	Rp477.290.475,41
	Juni	Rp629.936.959,59	Rp218.155.313,41
	Juli	Rp473.308.710,59	Rp163.744.547,41
	Agustus	Rp687.707.199,59	Rp112.290.475,41
	September	Rp249.247.709,00	Rp49.405.401,00
	Oktober	Rp373.318.710,59	Rp263.744.547,41
TB SEMAR 20	Januari	Rp425.151.314,00	Rp17.247.721,00
	Februari	Rp564.287.682,00	Rp126.395.437,00
	Maret	Rp467.409.637,00	Rp101.687.155,00
	April	Rp517.560.448,00	Rp207.894.739,00
	Mei	Rp685.137.414,00	Rp299.174.868,00
	Juni	Rp635.314.576,00	Rp108.826.794,00
	Juli	Rp520.048.658,00	Rp23.943.133,00
	Agustus	Rp546.961.325,00	Rp111.671.504,00
	September	Rp512.348.658,00	Rp332.943.133,00
	Oktober	Rp510.048.658,00	Rp342.943.133,00

TB SEMAR 23	Januari	Rp315.866.133,00	Rp104.768.890,00
	Februari	Rp495.090.531,00	Rp179.230.545,00
	Maret	Rp471.979.273,00	Rp177.229.265,00
	April	Rp340.724.944,00	Rp144.454.144,00
	Mei	Rp546.961.325,00	Rp181.671.504,00
	Juni	Rp428.325.235,00	Rp139.197.060,00
	Juli	Rp459.791.529,00	Rp28.645.051,00
	Agustus	Rp497.767.719,00	Rp83.578.212,00
	September	Rp419.792.529,00	Rp28.785.551,00
	Oktober	Rp442.731.529,00	Rp25.685.551,00
TB SEMAR 24	Januari	Rp212.515.838,00	Rp14.348.328,00
	Februari	Rp252.249.059,00	Rp6.654.304,00
	Maret	Rp296.550.924,00	Rp6.997.353,00
	April	Rp221.995.947,00	Rp32.491.533,00
	Mei	Rp381.255.047,00	Rp31.256.899,00
	Juni	Rp236.554.387,00	Rp29.311.874,00
	Juli	Rp292.491.453,00	Rp27.087.820,00
	Agustus	Rp478.577.864,00	Rp4.305.929,00
	September	Rp232.491.453,00	Rp22.087.820,00
	Oktober	Rp282.481.453,00	Rp27.063.820,00
TB SEMAR 25	Januari	Rp532.035.761,00	Rp326.776.978,00
	Februari	Rp631.384.839,00	Rp109.260.166,00
	Maret	Rp359.471.604,00	Rp85.086.968,00
	April	Rp368.276.075,00	Rp136.090.712,00
	Mei	Rp497.767.719,00	Rp83.578.212,00
	Juni	Rp537.398.546,00	Rp72.647.345,00
	Juli	Rp636.981.654,00	Rp76.738.476,00
	Agustus	Rp594.700.426,00	Rp298.805.429,00
	September	Rp256.981.654,00	Rp46.738.476,00
	Oktober	Rp616.341.654,00	Rp76.738.476,00
TB SEMAR 26	Januari	Rp552.531.532,00	Rp114.213.062,00
	Februari	Rp567.959.904,00	Rp158.875.204,00
	Maret	Rp370.276.738,00	Rp62.493.618,00

	April	Rp452.081.780,00	Rp98.669.228,00
	Mei	Rp478.577.864,00	Rp4.305.929,00
	Juni	Rp614.655.683,00	Rp285.683.241,00
	Juli	Rp618.764.107,00	Rp308.235.159,00
	Agustus	Rp422.081.780,00	Rp90.669.228,00
	September	Rp321.441.070,00	Rp124.235.159,00
	Oktober	Rp213.764.103,00	Rp43.235.159,00
TB SEMAR 27	Januari	Rp435.303.314,00	Rp20.486.480,00
	Februari	Rp381.416.587,00	Rp156.605.730,00
	Maret	Rp642.521.526,00	Rp118.057.388,00
	April	Rp489.266.967,00	Rp331.423.590,00
	Mei	Rp594.700.426,00	Rp498.805.429,00
	Juni	Rp601.057.705,00	Rp274.689.717,00
	Juli	Rp482.083.840,00	Rp251.447.123,00
	Agustus	Rp289.326.967,00	Rp31.423.590,00
	September	Rp234.123.840,00	Rp45.171.230,00
	Oktober	Rp412.233.840,00	Rp214.471.230,00
TB SEMAR 28	Januari	Rp1.740.644.266,00	Rp108.444.966,00
	Februari	Rp1.840.211.218,00	Rp1.317.010.944,00
	Maret	Rp1.156.843.845,00	Rp897.615.005,00
	April	Rp1.492.004.298,00	Rp557.213.375,00
	Mei	Rp1.096.114.796,00	Rp105.201.256,00
	Juni	Rp950.168.541,00	Rp118.903.178,00
	Juli	Rp1.370.008.525,00	Rp416.876.767,00
	Agustus	Rp1.412.004.298,00	Rp447.213.375,00
	September	Rp1.370.008.525,00	Rp416.476.767,00
	Oktober	Rp1.470.008.525,00	Rp316.876.767,00
TB SEMAR 29	Januari	Rp116.217.000,00	116.217.000
	Februari	Rp84.133.081,00	Rp84.133.081,00
	Maret	Rp83.453.039,00	Rp83.453.039,00
	April	Rp105.791.040,00	Rp105.791.040,00
	Mei	Rp102.665.640,00	Rp34.656.918,00
	Juni	Rp105.791.040,00	Rp105.791.040,00

	Juli	Rp727.188.786,00	Rp190.326.606,00
	Agustus	Rp125.791.040,00	Rp90.791.040,00
	September	Rp713.487.860,00	Rp108.032.660,00
	Oktober	Rp527.188.786,00	Rp99.032.660,00
TB AB 5	Januari	Rp524.193.246,00	Rp296.594.514,00
	Februari	Rp561.364.819,00	Rp271.617.355,00
	Maret	Rp515.662.623,00	Rp38.323.011,00
	April	Rp795.675.219,00	Rp173.523.638,00
	Mei	Rp469.120.663,00	Rp26.754.744,00
	Juni	Rp282.672.788,67	Rp242.672.788,67
	Juli	Rp303.254.051,67	Rp192.929.811,67
	Agustus	Rp745.675.219,00	Rp273.123.638,00
	September	Rp123.254.051,67	Rp102.929.811,67
	Oktober	Rp103.254.051,67	Rp92.929.811,67
TB AB 6	Januari	Rp569.547.666,00	256.695.499
	Februari	Rp600.887.886,00	Rp225.673.886,00
	Maret	Rp612.254.764,00	Rp238.507.046,00
	April	Rp596.714.457,00	Rp185.195.732,00
	Mei	Rp608.644.653,00	Rp260.254.621,00
	Juni	Rp524.152.267,00	Rp195.786.414,00
	Juli	Rp296.554.298,00	Rp23.978.890,00
	Agustus	Rp185.195.732,00	Rp5.195.732,00
	September	Rp218.554.298,00	Rp45.978.890,00
	Oktober	Rp318.554.298,00	Rp119.988.900,00
TB AB 219	Januari	Rp448.951.725,00	143.343.413
	Februari	Rp561.295.968,00	Rp18.295.968,00
	Maret	Rp641.040.356,00	Rp177.184.535,00
	April	Rp450.046.801,00	Rp400.743.937,00
	Mei	Rp556.889.884,67	Rp83.637.260,67
	Juni	Rp610.136.837,00	Rp322.094.755,00
	Juli	Rp615.509.031,00	Rp273.376.217,00
	Agustus	Rp426.796.801,00	Rp100.745.937,00
	September	Rp215.509.031,00	Rp73.376.217,00

	Oktober	Rp315.506.041,00	Rp93.876.244,00
TB AB 2219	Januari	Rp511.014.541,00	Rp17.563.329,00
	Februari	Rp532.397.735,00	Rp5.455.973,00
	Maret	Rp486.714.214,00	Rp114.186.297,00
	April	Rp476.304.373,00	Rp134.433.095,00
	Mei	Rp338.497.828,00	Rp116.576.098,00
	Juni	Rp382.324.525,00	Rp146.936.387,00
	Juli	Rp306.814.822,00	Rp80.028.250,00
	Agustus	Rp416.444.373,00	Rp114.433.095,00
	September	Rp302.344.822,00	Rp100.281.001,00
	Oktober	Rp122.314.122,00	Rp160.348.250,00

Lampiran 3. LN KSO

Nama Kapal	Bulan	LN_Biaya Operasional	LN_Profit
TB SEMAR 4	Januari	19,01	15,09
	Februari	19,89	12,04
	Maret	19,44	18,22
	April	19,62	19,01
	Mei	19,25	16,67
	Juni	19,25	18,58
	Juli	19,38	18,56
	Agustus	19,25	18,58
	September	19,85	18,56
	Oktober	19,38	18,56
TB SEMAR 15	Januari	19,56	19,06
	Februari	20,10	18,46
	Maret	19,78	16,69
	April	19,33	17,06
	Mei	19,52	18,57
	Juni	19,33	17,72

	Juli	19,56	18,21
	Agustus	20,01	18,53
	September	19,79	18,56
	Oktober	19,56	17,93
TB SEMAR 17	Januari	20,54	18,58
	Februari	20,32	19,10
	Maret	20,79	19,23
	April	20,66	18,46
	Mei	19,84	16,89
	Juni	20,01	17,54
	Juli	19,85	16,77
	Agustus	20,26	19,20
	September	19,98	19,39
	Oktober	19,85	16,77
TB SEMAR 18	Januari	20,08	18,53
	Februari	20,29	18,32
	Maret	19,99	18,78
	April	19,62	18,65
	Mei	19,57	16,39
	Juni	19,84	17,16
	Juli	19,79	16,49
	Agustus	19,33	17,72
	September	19,25	16,48
	Oktober	19,13	18,55
TB SEMAR 19	Januari	19,88	16,77
	Februari	20,18	18,47
	Maret	19,98	16,26
	April	20,01	19,50
	Mei	20,35	19,98
	Juni	20,26	19,20
	Juli	19,98	18,91
	Agustus	20,35	18,54
	September	19,33	17,72

	Oktober	19,74	19,39
TB SEMAR 20	Januari	19,87	16,66
	Februari	20,15	18,65
	Maret	19,96	18,44
	April	20,06	19,15
	Mei	20,35	19,52
	Juni	20,27	18,51
	Juli	20,07	16,99
	Agustus	20,12	18,53
	September	20,05	19,62
	Oktober	20,05	19,65
TB SEMAR 23	Januari	19,57	18,47
	Februari	20,02	19,00
	Maret	19,97	18,99
	April	19,65	18,79
	Mei	20,12	19,02
	Juni	19,88	18,75
	Juli	19,95	17,17
	Agustus	20,03	18,24
	September	19,86	17,18
	Oktober	19,91	17,06
TB SEMAR 24	Januari	19,17	16,48
	Februari	19,35	15,71
	Maret	19,51	15,76
	April	19,22	17,30
	Mei	19,76	17,26
	Juni	19,28	17,19
	Juli	19,49	17,11
	Agustus	19,99	15,28
	September	19,26	16,91
	Oktober	19,46	17,11
	Januari	20,09	19,60
	Februari	20,26	18,51

TB SEMAR 25	Maret	19,70	18,26
	April	19,72	18,73
	Mei	20,03	18,24
	Juni	20,10	18,10
	Juli	20,27	18,16
	Agustus	20,20	19,52
	September	19,36	17,66
	Oktober	20,24	18,16
TB SEMAR 26	Januari	20,13	18,55
	Februari	20,16	18,88
	Maret	19,73	17,95
	April	19,93	18,41
	Mei	19,99	15,28
	Juni	20,24	19,47
	Juli	20,24	19,55
	Agustus	19,86	18,32
	September	19,59	18,64
	Oktober	19,18	17,58
TB SEMAR 27	Januari	19,89	16,84
	Februari	19,76	18,87
	Maret	20,28	18,59
	April	20,01	19,62
	Mei	20,20	20,03
	Juni	20,21	19,43
	Juli	19,99	19,34
	Agustus	19,48	17,26
	September	19,27	17,63
	Oktober	19,84	19,18
TB SEMAR 28	Januari	21,28	18,50
	Februari	21,33	21,00
	Maret	20,87	20,62
	April	21,12	20,14
	Mei	20,82	18,47

	Juni	20,67	18,59
	Juli	21,04	19,85
	Agustus	21,07	19,92
	September	21,04	19,85
	Oktober	21,11	19,57
TB SEMAR 29	Januari	18,57	18,57
	Februari	18,25	18,25
	Maret	18,24	18,24
	April	18,48	18,48
	Mei	18,45	17,36
	Juni	18,48	18,48
	Juli	20,40	19,06
	Agustus	18,65	18,32
	September	20,39	18,50
	Oktober	20,08	18,41
TB AB 5	Januari	20,08	19,51
	Februari	20,15	19,42
	Maret	20,06	17,46
	April	20,49	18,97
	Mei	19,97	17,10
	Juni	19,46	19,31
	Juli	19,53	19,08
	Agustus	20,43	19,43
	September	18,63	18,45
	Oktober	18,45	18,35
TB AB 6	Januari	20,16	19,36
	Februari	20,21	19,23
	Maret	20,23	19,29
	April	20,21	19,04
	Mei	20,23	19,38
	Juni	20,08	19,09
	Juli	19,51	16,99
	Agustus	19,04	15,46

	September	19,20	17,64
	Oktober	19,58	18,60
TB AB 219	Januari	19,92	18,78
	Februari	20,15	16,72
	Maret	20,28	18,99
	April	19,92	19,81
	Mei	20,14	18,24
	Juni	20,23	19,59
	Juli	20,24	19,43
	Agustus	19,87	18,43
	September	19,19	18,11
	Oktober	19,57	18,36
TB AB 2219	Januari	20,05	16,68
	Februari	20,09	15,51
	Maret	20,00	18,55
	April	19,98	18,72
	Mei	19,64	18,57
	Juni	19,76	18,81
	Juli	19,54	18,20
	Agustus	19,85	18,56
	September	19,53	18,42
	Oktober	18,62	18,89

Lampiran 4. *TIME CHARTER*

Nama Kapal	**Bulan**	**Biaya Operasional**	**Profit**
TB SEMAR 4	Januari	Rp127.105.191,00	Rp217.894.809,00
	Februari	Rp128.157.701,00	Rp236.842.299,00
	Maret	Rp141.157.228,00	Rp233.842.772,00
	April	Rp128.157.701,00	Rp236.842.299,00
	Mei	Rp135.000.000,00	Rp231.000.000,00
	Juni	Rp137.700.000,00	Rp234.465.000,00

	Juli	Rp140.454.000,00	Rp237.981.975,00
	Agustus	Rp143.263.080,00	Rp241.551.705,00
	September	Rp146.128.342,00	Rp245.174.981,00
	Oktober	Rp149.050.909,00	Rp248.852.606,00
TB SEMAR 15	Januari	Rp132.382.319,00	Rp232.617.681,00
	Februari	Rp128.659.188,00	Rp226.340.812,00
	Maret	Rp136.905.459,00	Rp228.094.541,00
	April	Rp138.659.188,00	Rp226.340.812,00
	Mei	Rp136.500.000,00	Rp228.000.000,00
	Juni	Rp139.230.000,00	Rp231.420.000,00
	Juli	Rp142.014.600,00	Rp234.891.300,00
	Agustus	Rp144.854.892,00	Rp238.414.670,00
	September	Rp147.751.990,00	Rp241.990.890,00
	Oktober	Rp150.707.030,00	Rp245.620.753,00
TB SEMAR 17	Januari	Rp124.395.109,00	Rp200.604.891,00
	Februari	Rp160.533.096,00	Rp204.466.904,00
	Maret	Rp113.873.859,00	Rp181.126.141,00
	April	Rp160.533.096,00	Rp204.466.904,00
	Mei	Rp161.000.000,00	Rp203.000.000,00
	Juni	Rp164.220.000,00	Rp206.045.000,00
	Juli	Rp167.504.400,00	Rp209.135.675,00
	Agustus	Rp170.854.488,00	Rp212.272.710,00
	September	Rp174.271.578,00	Rp215.456.801,00
	Oktober	Rp177.757.010,00	Rp218.688.653,00
TB SEMAR 18	Januari	Rp197.778.868,00	Rp167.221.132,00
	Februari	Rp233.051.265,00	Rp131.948.735,00
	Maret	Rp216.094.477,00	Rp148.905.523,00
	April	Rp233.051.265,00	Rp131.948.735,00
	Mei	Rp221.000.000,00	Rp145.000.000,00
	Juni	Rp225.420.000,00	Rp147.175.000,00
	Juli	Rp229.928.400,00	Rp149.382.625,00
	Agustus	Rp234.526.968,00	Rp151.623.364,00
	September	Rp239.217.507,00	Rp153.897.714,00

	Oktober	Rp244.001.857,00	Rp156.206.180,00
TB SEMAR 19	Januari	Rp191.326.233,00	Rp173.673.767,00
	Februari	Rp208.163.273,00	Rp156.836.727,00
	Maret	Rp595.497.957,00	Rp230.497.957,00
	April	Rp208.163.273,00	Rp156.836.727,00
	Mei	Rp202.000.000,00	Rp162.000.000,00
	Juni	Rp206.040.000,00	Rp164.430.000,00
	Juli	Rp210.160.800,00	Rp166.896.450,00
	Agustus	Rp214.364.016,00	Rp169.399.897,00
	September	Rp218.651.296,00	Rp171.940.895,00
	Oktober	Rp223.024.322,00	Rp174.520.009,00
TB SEMAR 20	Januari	Rp191.155.848,00	Rp173.844.152,00
	Februari	Rp213.200.056,00	Rp151.799.944,00
	Maret	Rp227.562.827,00	Rp137.437.173,00
	April	Rp213.200.056,00	Rp151.799.944,00
	Mei	Rp206.000.000,00	Rp156.000.000,00
	Juni	Rp210.120.000,00	Rp158.340.000,00
	Juli	Rp214.322.400,00	Rp160.715.100,00
	Agustus	Rp218.608.848,00	Rp163.125.826,00
	September	Rp222.981.025,00	Rp165.572.714,00
	Oktober	Rp227.440.646,00	Rp168.056.305,00
TB SEMAR 23	Januari	Rp189.760.706,00	Rp175.239.294,00
	Februari	Rp199.323.972,00	Rp165.676.028,00
	Maret	Rp208.761.924,00	Rp156.238.076,00
	April	Rp199.323.972,00	Rp165.676.028,00
	Mei	Rp196.000.000,00	Rp168.000.000,00
	Juni	Rp199.920.000,00	Rp170.520.000,00
	Juli	Rp203.918.400,00	Rp173.077.800,00
	Agustus	Rp207.996.768,00	Rp175.674.967,00
	September	Rp212.156.703,00	Rp178.310.092,00
	Oktober	Rp216.399.837,00	Rp180.984.743,00
	Januari	Rp152.009.624,00	Rp212.990.376,00
	Februari	Rp162.189.132,00	Rp202.810.868,00

TB SEMAR 24	Maret	Rp161.258.303,00	Rp203.741.697,00
	April	Rp162.189.132,00	Rp202.810.868,00
	Mei	Rp158.000.000,00	Rp206.000.000,00
	Juni	Rp161.160.000,00	Rp209.090.000,00
	Juli	Rp164.383.200,00	Rp212.226.350,00
	Agustus	Rp167.670.864,00	Rp215.409.745,00
	September	Rp171.024.281,00	Rp218.640.891,00
	Oktober	Rp174.444.767,00	Rp221.920.504,00
TB SEMAR 25	Januari	Rp207.514.549,00	Rp157.485.451,00
	Februari	Rp218.396.357,00	Rp146.603.643,00
	Maret	Rp213.291.186,00	Rp151.708.814,00
	April	Rp218.396.357,00	Rp146.603.643,00
	Mei	Rp215.000.000,00	Rp149.000.000,00
	Juni	Rp219.300.000,00	Rp151.235.000,00
	Juli	Rp223.686.000,00	Rp153.503.525,00
	Agustus	Rp228.159.720,00	Rp155.806.078,00
	September	Rp232.722.914,00	Rp158.143.169,00
	Oktober	Rp237.377.372,00	Rp160.515.317,00
TB SEMAR 26	Januari	Rp213.509.861,00	Rp151.490.139,00
	Februari	Rp210.765.395,00	Rp154.234.605,00
	Maret	Rp209.364.138,00	Rp155.635.862,00
	April	Rp210.765.395,00	Rp154.234.605,00
	Mei	Rp212.000.000,00	Rp155.000.000,00
	Juni	Rp216.240.000,00	Rp157.325.000,00
	Juli	Rp220.564.800,00	Rp159.684.875,00
	Agustus	Rp224.976.096,00	Rp162.080.148,00
	September	Rp229.475.618,00	Rp164.511.350,00
	Oktober	Rp234.065.130,00	Rp166.979.020,00
TB SEMAR 27	Januari	Rp154.827.409,00	Rp210.172.591,00
	Februari	Rp166.028.617,00	Rp198.971.383,00
	Maret	Rp127.591.843,00	Rp147.408.157,00
	April	Rp166.028.617,00	Rp198.971.383,00
	Mei	Rp213.000.000,00	Rp200.000.000,00

	Juni	Rp166.260.000,00	Rp203.000.000,00
	Juli	Rp169.585.200,00	Rp206.045.000,00
	Agustus	Rp172.976.904,00	Rp209.135.675,00
	September	Rp176.436.442,00	Rp212.272.710,00
	Oktober	Rp179.965.171,00	Rp215.456.801,00
TB SEMAR 28	Januari	Rp574.469.378,00	Rp345.530.622,00
	Februari	Rp584.397.100,00	Rp335.602.900,00
	Maret	Rp596.271.839,00	Rp323.728.161,00
	April	Rp584.397.100,00	Rp335.602.900,00
	Mei	Rp580.000.000,00	Rp338.000.000,00
	Juni	Rp591.600.000,00	Rp343.070.000,00
	Juli	Rp603.432.000,00	Rp348.216.050,00
	Agustus	Rp615.500.640,00	Rp353.439.291,00
	September	Rp627.810.653,00	Rp358.740.880,00
	Oktober	Rp640.366.866,00	Rp364.122.993,00
TB SEMAR 29	Januari	Rp271.196.921,00	Rp193.803.079,00
	Februari	Rp159.897.858,00	Rp205.102.142,00
	Maret	Rp193.735.086,00	Rp171.264.914,00
	April	Rp159.897.858,00	Rp205.102.142,00
	Mei	Rp163.000.000,00	Rp203.000.000,00
	Juni	Rp166.260.000,00	Rp206.045.000,00
	Juli	Rp169.585.200,00	Rp209.135.675,00
	Agustus	Rp172.976.904,00	Rp212.272.710,00
	September	Rp176.436.442,00	Rp215.456.801,00
	Oktober	Rp179.965.171,00	Rp218.688.653,00
TB AB 5	Januari	Rp152.748.986,00	Rp212.251.014,00
	Februari	Rp186.297.079,00	Rp178.702.921,00
	Maret	Rp200.024.158,00	Rp164.975.842,00
	April	Rp186.297.079,00	Rp178.702.921,00
	Mei	Rp175.000.000,00	Rp190.000.000,00
	Juni	Rp178.500.000,00	Rp192.850.000,00
	Juli	Rp182.070.000,00	Rp195.742.750,00
	Agustus	Rp185.711.400,00	Rp198.678.891,00

	September	Rp189.425.628,00	Rp201.659.074,00
	Oktober	Rp193.214.141,00	Rp204.683.960,00
TB AB 6	Januari	Rp198.245.617,00	Rp166.754.383,00
	Februari	Rp222.132.034,00	Rp142.867.966,00
	Maret	Rp244.744.472,00	Rp120.255.528,00
	April	Rp222.132.034,00	Rp142.867.966,00
	Mei	Rp214.000.000,00	Rp150.000.000,00
	Juni	Rp218.280.000,00	Rp152.250.000,00
	Juli	Rp222.645.600,00	Rp154.533.750,00
	Agustus	Rp227.098.512,00	Rp156.851.756,00
	September	Rp231.640.482,00	Rp159.204.532,00
	Oktober	Rp236.273.292,00	Rp161.592.600,00
TB AB 219	Januari	Rp221.656.587,00	Rp143.343.413,00
	Februari	Rp214.099.394,00	Rp150.900.606,00
	Maret	Rp214.099.394,00	Rp150.900.606,00
	April	Rp214.099.394,00	Rp150.900.606,00
	Mei	Rp216.000.000,00	Rp148.000.000,00
	Juni	Rp220.320.000,00	Rp150.220.000,00
	Juli	Rp224.726.400,00	Rp152.473.300,00
	Agustus	Rp229.220.928,00	Rp154.760.400,00
	September	Rp233.805.347,00	Rp157.081.806,00
	Oktober	Rp238.481.454,00	Rp159.438.033,00
TB AB 2219	Januari	Rp269.679.967,00	Rp95.320.033,00
	Februari	Rp343.268.866,00	Rp21.731.134,00
	Maret	Rp671.751.500,00	Rp306.751.500,00
	April	Rp143.268.866,00	Rp21.731.134,00
	Mei	Rp310.000.000,00	Rp60.000.000,00
	Juni	Rp316.200.000,00	Rp60.900.000,00
	Juli	Rp322.524.000,00	Rp61.813.500,00
	Agustus	Rp228.974.480,00	Rp62.740.703,00
	September	Rp235.553.970,00	Rp63.681.813,00
	Oktober	Rp242.265.049,00	Rp64.637.040,00

Lampiran 5. LN *TIME CHARTER*

Nama Kapal	Bulan	Biaya Operasional	Profit
TB SEMAR 4	Januari	18,66	19,20
	Februari	18,67	19,28
	Maret	18,77	19,27
	April	18,67	19,28
	Mei	18,72	19,26
	Juni	18,74	19,27
	Juli	18,76	19,29
	Agustus	19,78	19,30
	September	19,80	19,32
	Oktober	19,82	19,33
TB SEMAR 15	Januari	18,70	19,26
	Februari	18,67	19,24
	Maret	18,73	19,25
	April	18,75	19,24
	Mei	18,73	19,24
	Juni	18,75	19,26
	Juli	18,77	19,27
	Agustus	19,79	19,29
	September	18,81	19,30
	Oktober	18,83	19,32
TB SEMAR 17	Januari	18,64	19,12
	Februari	18,89	19,14
	Maret	18,55	19,01
	April	18,89	19,14
	Mei	18,90	19,13
	Juni	18,92	19,14
	Juli	19,94	19,16
	Agustus	19,96	19,17
	September	18,98	19,19

	Oktober	19,00	19,20
TB SEMAR 18	Januari	19,10	18,93
	Februari	18,27	18,70
	Maret	18,19	18,82
	April	18,27	18,70
	Mei	19,21	18,79
	Juni	19,23	18,81
	Juli	18,25	18,82
	Agustus	19,27	18,84
	September	19,29	18,85
	Oktober	18,31	18,87
TB SEMAR 19	Januari	19,07	18,97
	Februari	19,15	18,87
	Maret	20,20	19,26
	April	19,15	18,87
	Mei	19,12	18,90
	Juni	19,14	18,92
	Juli	19,16	18,93
	Agustus	19,18	18,95
	September	19,20	18,96
	Oktober	19,22	18,98
TB SEMAR 20	Januari	19,07	18,97
	Februari	19,18	18,84
	Maret	19,24	18,74
	April	19,18	18,84
	Mei	19,14	18,87
	Juni	19,16	18,88
	Juli	19,18	18,90
	Agustus	19,20	18,91
	September	19,22	18,92
	Oktober	19,24	18,94
	Januari	19,06	18,98
	Februari	19,11	18,93

TB SEMAR 23	Maret	19,16	18,87
	April	19,11	18,93
	Mei	19,09	18,94
	Juni	19,11	18,95
	Juli	19,13	18,97
	Agustus	19,15	18,98
	September	19,17	19,00
	Oktober	19,19	19,01
TB SEMAR 24	Januari	18,84	19,18
	Februari	18,90	19,13
	Maret	18,90	19,13
	April	18,90	19,13
	Mei	18,88	19,14
	Juni	18,90	19,16
	Juli	18,92	19,17
	Agustus	18,94	19,19
	September	19,96	19,20
	Oktober	19,98	19,22
TB SEMAR 25	Januari	18,15	18,87
	Februari	19,20	19,80
	Maret	19,18	18,84
	April	19,20	18,80
	Mei	19,19	19,82
	Juni	19,21	18,83
	Juli	19,23	18,85
	Agustus	19,25	18,86
	September	19,27	18,88
	Oktober	19,29	18,89
TB SEMAR 26	Januari	18,18	18,84
	Februari	19,17	18,85
	Maret	19,16	18,86
	April	19,17	18,85
	Mei	19,17	18,86

	Juni	19,19	18,87
	Juli	19,21	18,89
	Agustus	19,23	18,90
	September	19,25	18,92
	Oktober	19,27	18,93
TB SEMAR 27	Januari	18,86	19,16
	Februari	19,93	19,11
	Maret	18,66	18,81
	April	18,93	19,11
	Mei	19,18	19,11
	Juni	18,93	19,13
	Juli	18,95	19,14
	Agustus	18,97	19,16
	September	18,99	19,17
	Oktober	19,01	19,19
TB SEMAR 28	Januari	20,17	19,66
	Februari	20,19	19,63
	Maret	20,21	19,60
	April	20,19	19,63
	Mei	20,18	19,64
	Juni	20,20	19,65
	Juli	20,22	19,67
	Agustus	20,24	19,68
	September	20,26	19,70
	Oktober	20,28	19,71
TB SEMAR 29	Januari	19,42	19,08
	Februari	18,89	18,14
	Maret	19,08	18,96
	April	18,89	19,14
	Mei	18,91	19,13
	Juni	18,93	19,14
	Juli	18,95	18,16
	Agustus	18,97	19,17

	September	19,99	19,19
	Oktober	19,01	19,20
TB AB 5	Januari	18,84	19,17
	Februari	19,04	19,00
	Maret	19,11	18,92
	April	19,04	19,00
	Mei	18,98	19,06
	Juni	19,00	19,08
	Juli	19,02	19,09
	Agustus	19,04	19,11
	September	19,06	19,12
	Oktober	19,08	19,14
TB AB 6	Januari	19,11	18,93
	Februari	19,22	18,78
	Maret	19,32	19,61
	April	19,22	18,78
	Mei	19,18	18,83
	Juni	19,20	19,84
	Juli	19,22	18,86
	Agustus	19,24	18,87
	September	19,26	18,89
	Oktober	19,28	19,90
TB AB 219	Januari	19,22	18,78
	Februari	19,18	19,83
	Maret	19,18	18,83
	April	19,18	19,83
	Mei	19,19	18,81
	Juni	19,21	18,83
	Juli	19,23	18,84
	Agustus	19,25	18,86
	September	19,27	18,87
	Oktober	19,29	18,89
	Januari	19,41	18,37

TB AB 2219	Februari	19,65	19,89
	Maret	20,33	19,54
	April	18,78	18,89
	Mei	18,55	18,91
	Juni	19,57	18,92
	Juli	18,59	18,94
	Agustus	19,25	19,35
	September	18,28	19,27
	Oktober	19,31	19,98

HASIL OUTPUT SPSS

Lampiran 6 Hasil SPSS

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.387[a]	.149	.144	.28137

a. Predictors: (Constant), LN_Biaya Operasional

ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	2.338	1	2.338	29.528	.000[b]
	Residual	13.300	168	.079		
	Total	15.638	169			

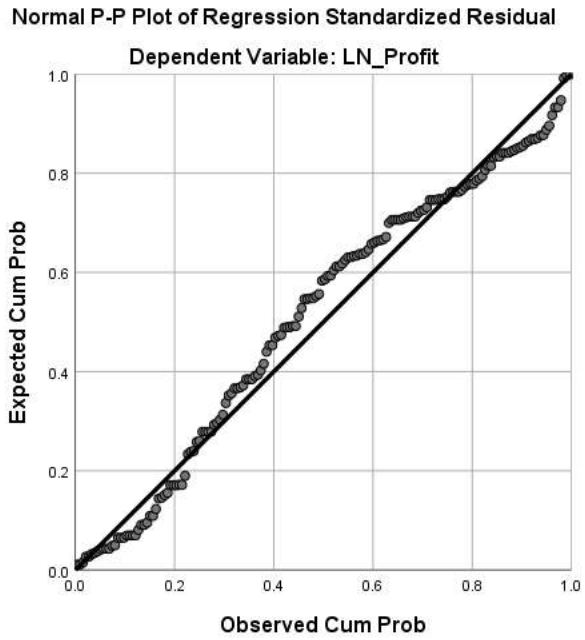
a. Dependent Variable: LN_Profit

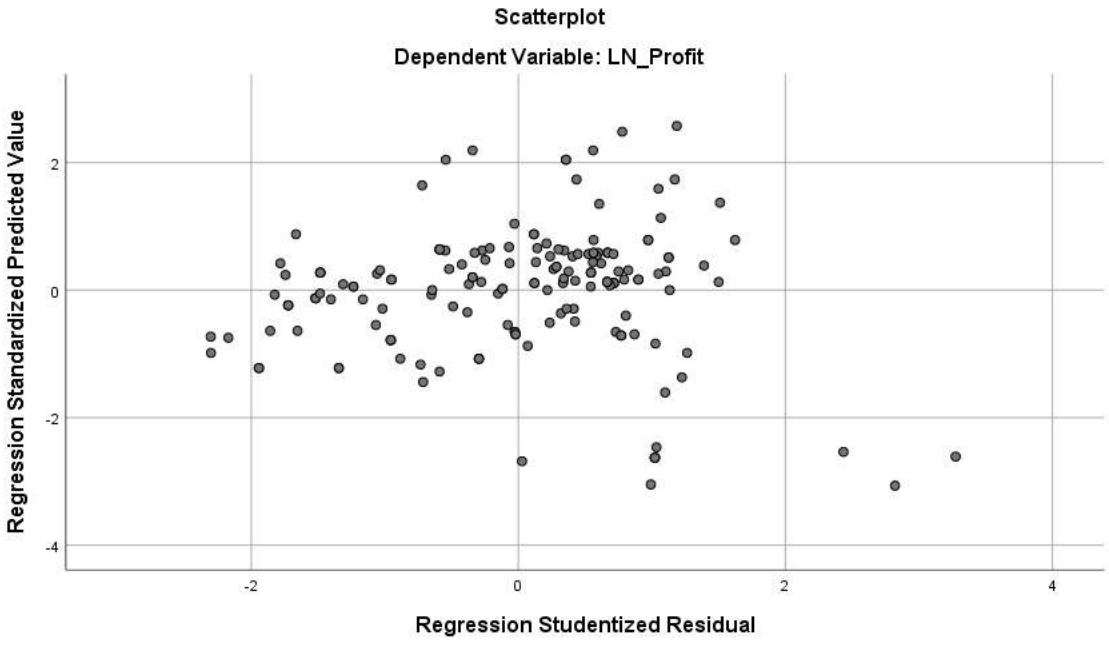
b. Predictors: (Constant), LN_Biaya Operasional

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		
		B	Std. Error	Beta	t	Sig.
1	(Constant)	14.011	.935		14.989	.000
	LN_Biaya Operasional	.265	.049	.387	5.434	.000

a. Dependent Variable: LN_Profit





Model Summary[b]

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.387[a]	.149	.144	.28137	1.617

a. Predictors: (Constant), LN_Biaya Operasional

b. Dependent Variable: LN_Profit

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

			Unstandardized Residual
N			170
Normal Parameters[a,b]	Mean		,0000000
	Std. Deviation		,28053699
Most Extreme Differences	Absolute		,101
	Positive		,101
	Negative		-,098
Test Statistic			,101
Asymp. Sig. (2-tailed)			,000[c]
Monte Carlo Sig. (2-tailed)	Sig.		,054[d]
	99% Confidence Interval	Lower Bound	,048
		Upper Bound	,059

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

d. Based on 10000 sampled tables with starting seed 303130861.

ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	2.338	1	2.338	29.528	.000[b]
	Residual	13.300	168	.079		
	Total	15.638	169			

a. Dependent Variable: LN_Profit

b. Predictors: (Constant), LN_Biaya Operasional

Coefficients[a]

Model		Collinearity Statistics	
		Tolerance	VIF
1	LN_Biaya Operasional	1.000	1.000

a. Dependent Variable: LN_Profit

DAFTAR T TABEL

Pr / df	0.25 / 0.50	0.10 / 0.20	0.05 / 0.10	0.025 / 0.050	0.01 / 0.02	0.005 / 0.010	0.001 / 0.002
161	0.67602	1.28683	1.65437	1.97481	2.34973	2.60671	3.14162
162	0.67601	1.28680	1.65431	1.97472	2.34959	2.60652	3.14130
163	0.67600	1.28677	1.65426	1.97462	2.34944	2.60633	3.14098
164	0.67599	1.28673	1.65420	1.97453	2.34930	2.60614	3.14067
165	0.67598	1.28670	1.65414	1.97445	2.34916	2.60595	3.14036
166	0.67597	1.28667	1.65408	1.97436	2.34902	2.60577	3.14005
167	0.67596	1.28664	1.65403	1.97427	2.34888	2.60559	3.13975
168	0.67595	1.28661	1.65397	1.97419	2.34875	2.60541	3.13945
169	0.67594	1.28658	1.65392	1.97410	2.34862	2.60523	3.13915
170	0.67594	1.28655	1.65387	1.97402	2.34848	2.60506	3.13886
171	0.67593	1.28652	1.65381	1.97393	2.34835	2.60489	3.13857
172	0.67592	1.28649	1.65376	1.97385	2.34822	2.60471	3.13829
173	0.67591	1.28646	1.65371	1.97377	2.34810	2.60455	3.13801
174	0.67590	1.28644	1.65366	1.97369	2.34797	2.60438	3.13773
175	0.67589	1.28641	1.65361	1.97361	2.34784	2.60421	3.13745
176	0.67589	1.28638	1.65356	1.97353	2.34772	2.60405	3.13718
177	0.67588	1.28635	1.65351	1.97346	2.34760	2.60389	3.13691
178	0.67587	1.28633	1.65346	1.97338	2.34748	2.60373	3.13665
179	0.67586	1.28630	1.65341	1.97331	2.34736	2.60357	3.13638
180	0.67586	1.28627	1.65336	1.97323	2.34724	2.60342	3.13612
181	0.67585	1.28625	1.65332	1.97316	2.34713	2.60326	3.13587
182	0.67584	1.28622	1.65327	1.97308	2.34701	2.60311	3.13561
183	0.67583	1.28619	1.65322	1.97301	2.34690	2.60296	3.13536
184	0.67583	1.28617	1.65318	1.97294	2.34678	2.60281	3.13511
185	0.67582	1.28614	1.65313	1.97287	2.34667	2.60267	3.13487
186	0.67581	1.28612	1.65309	1.97280	2.34656	2.60252	3.13463
187	0.67580	1.28610	1.65304	1.97273	2.34645	2.60238	3.13438
188	0.67580	1.28607	1.65300	1.97266	2.34635	2.60223	3.13415
189	0.67579	1.28605	1.65296	1.97260	2.34624	2.60209	3.13391
190	0.67578	1.28602	1.65291	1.97253	2.34613	2.60195	3.13368
191	0.67578	1.28600	1.65287	1.97246	2.34603	2.60181	3.13345
192	0.67577	1.28598	1.65283	1.97240	2.34593	2.60168	3.13322
193	0.67576	1.28595	1.65279	1.97233	2.34582	2.60154	3.13299
194	0.67576	1.28593	1.65275	1.97227	2.34572	2.60141	3.13277
195	0.67575	1.28591	1.65271	1.97220	2.34562	2.60128	3.13255
196	0.67574	1.28589	1.65267	1.97214	2.34552	2.60115	3.13233
197	0.67574	1.28586	1.65263	1.97208	2.34543	2.60102	3.13212
198	0.67573	1.28584	1.65259	1.97202	2.34533	2.60089	3.13190
199	0.67572	1.28582	1.65255	1.97196	2.34523	2.60076	3.13169
200	0.67572	1.28580	1.65251	1.97190	2.34514	2.60063	3.13148

Sumber: (Ghozali, 2021)

Lampiran 7 Berita Acara Hasil Evaluasi Siupal / Siopsus

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
GEDUNG KARYA LANTAI 18 S.D. 21

JL. MEDAN MERDEKA BARAT NO.8
JAKARTA 10110

TELP. : 3813000, 3505006, 3813289, 3447017, 3842449
PST : 4213, 4227, 4209, 4135

TELP. : 3844400, 3458540
FAX : 3811786, 3845430, 3507576

BERITA ACARA HASIL EVALUASI SIUPAL / SIOPSUS

Nomor : AL.010/214/DA-2025
Tanggal : 22 Februari 2025

Pada hari ini Sabtu tanggal 22 Februari 2025 Petugas Evaluasi / Endorsement SIUPAL dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor B XXV-223/AL.58 Tanggal 7 Juni 2005 telah melaksanakan Evaluasi / Endorsement dan verifikasi data administrasi dan teknis kepemilikan SIUPAL sesuai amanat Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, sebagaimana diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 74 Tahun 2015 bahwa :

Nama Perusahaan	:	PT. HUMPUSS TRANSPORTASI CURAH
Domisili	:	Mangkuluhur City Tower One Lantai 27, Jl. Jend. Gatot Subroto Kav. 1-3
Penanggungjawab Perusahaan	:	DEDI HUDAYANA (Direktur)
Alamat Penanggungjawab	:	Jl. Buluh Perindu II/20-21 RT.015 RW.006 Kel. Pondok Bambu, Kec. Duren Sawit, Jakarta Timur, DKI Jakarta

Telah menginput data sesuai dengan persyaratan yang ditentukan dan berlaku sampai dengan 21 Februari 2027.

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

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

A.N. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT
U.b
KASUBDIT PENGEMBANGAN USAHA DAN ANGKUTAN LAUT

Ttd

MUHAMAD SYAIFUL, ST, M.Mtr
NIP. 197709152003121002

Dokumen ini telah ditandatangani secara elektronik menggunakan sertifikat elektronik yang diterbitkan BSrE

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

SURAT IZIN USAHA PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT (SIUPAL)

(Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 82. Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan)

NOMOR : BXXV - 223/AL58

Berdasarkan surat permohonan Saudara No. **424/OPS-KMS/V-2005** tanggal **23/05/2005** diberikan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) kepada

Nama Perusahaan	:	**PT. HUMPUSS TRANSPORTASI CURAH**
Alamat Kantor Perusahaan	:	**Jl. H.R. Rasuna Said Kav, X-I No. 8-9 Granadi Building Lt. 8 - Jakarta**
Nama Direktur Utama / Penanggung Jawab	:	**LILIK SUDIYONO (Direktur Utama)**
Alamat Direktur Utama / Penanggung Jawab	:	**Jl. Lapangan I No.72 RT.003/RW.007 Duren Sawit - Jakarta Timur**
Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP)	:	**02.406.475.0-011.000**

Kewajiban Pemegang SIUPAL :

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

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

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

Dikeluarkan di : JAKARTA
Pada tanggal : 7 JUNI 2005

Penanggung Jawab

HTC

LILIK SUDIYONO
(Direktur Utama)

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

Dr. Ir. TJUK SUKARDIMAN, M.Si
NIP. 120088680

PENGUKUHAN

EVALUASI PEMEGANG IZIN SETIAP 2 (DUA) TAHUN

PT. HUMPUSS TRANSPORTASI CURAH

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

Evaluasi Dua Tahun Pertama	Evaluasi Dua Tahun Kedua
Tempat : JAKARTA Tanggal : 15 Mei 2015 Nama & TTD : Dra. SRI REZEKI BR, MM	Tempat : JAKARTA Tanggal : 23 MEI 2017 Nama & TTD : MUHAMAD SYAIFUL, ST. M.MTr
Evaluasi Dua Tahun Ketiga	**Evaluasi Dua Tahun Keempat**
Tempat : JAKARTA Tanggal : 5 APRIL 2019 Nama & TTD : RADEN BAHSAN ARIFIN, SE. MM.	Tempat : ..... Tanggal : ..... Nama & TTD : .....
Evaluasi Dua Tahun Kelima	**Evaluasi Dua Tahun Keenam**
Tempat : ..... Tanggal : ..... Nama & TTD :	Tempat : ..... Tanggal : ..... Nama & TTD : .....
Evaluasi Dua Tahun Ketujuh	**Evaluasi Dua Tahun Kedelapan**
Tempat : ..... Tanggal : ..... Nama & TTD :	Tempat : ..... Tanggal : ..... Nama & TTD : .....
Evaluasi Dua Tahun Kesembilan	**Evaluasi Dua Tahun Kesepuluh**
Tempat : ..... Tanggal : ..... Nama & TTD :	Tempat : ..... Tanggal : ..... Nama & TTD : .....