

Modifikasi Produksi dan Biaya Bahan Bakar Minyak pada Kapal Ciremai

Production and Fuel Cost Modification on Ciremai Ship

Eduard Alfian Syamsa Sijabat ^{a,1}, Ribka Fransisca ^{b,2}, Asep Suparman ^{c,3}
Edhie Budi Setiawan ^{d,4}, Muhammad Thamrin ^{e,5}, Gema Akbar Ichwan ^{f,6*}

^{abode} Institut Transportasi dan Logistik Trisakti, Cipinang Besar Selatan, Jakarta, Indonesia

¹eduard.a.s.sijabat@gmail.com, ²ribka.fransisca25@gmail.com, ³suparman1501@gmail.com,

⁴edhie.budi@gmail.com, ⁵thamrinaroba7@gmail.com, ⁶gakbar39@gmail.com

*corresponding e-mail

This is an open access article under the terms of the CC-BY-NC license

ABSTRACT

Some of the main research problems are the lack of fuel efficiency use, difficulties in loading and unloading process, the refueling process tardiness and the ships route's delay of the determined and planned routes that could affect the Ciremai Ship's On Time Performance (OTP). The research aims to determine and analyze the effect of production and fuel oil cost modifications based on the income of Ciremai Ship and its implications for its financial performance after "Three in One" modification. This research used Descriptive statistical analysis method and hypothesis testing using SmartPLS-3. The research sample was taken from the entire routes of Ciremai Ship over the last four years of 48 months. The secondary research data was taken from the financial reports related to production modifications, fuel oil costs, the income and financial performance of the ship. Research findings show that the production modifications have a direct influence on financial performance while fuel costs and income do not have a direct influence on it. The production modifications do not have a direct effect on income instead fuel costs have a direct effect on income and production modifications do not have an indirect effect on financial performance through income.

Keywords: *production modification, fuel costs, financial performance, company revenue, passenger ship*

ABSTRAK

Beberapa permasalahan utama penelitian adalah kurangnya efisiensi penggunaan bahan bakar, kesulitan dalam proses bongkar muat, keterlambatan proses pengisian bahan bakar dan adanya keterlambatan disetiap rute kapal yang sudah ditentukan dan direncanakan serta mempengaruhi *On Time Performance* Kapal Ciremai. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh modifikasi produksi dan biaya bahan bakar minyak terhadap Pendapatan Perusahaan Kapal Ciremai serta implikasinya pada kinerja keuangan Kapal Ciremai pasca modifikasi "Three In One". Penelitian ini menggunakan metode analisis statistik deskriptif dan uji hipotesis dengan SmartPLS-3. Jumlah sampel penelitian adalah seluruh trayek Kapal Ciremai selama empat tahun terakhir yaitu sebanyak 48 bulan. Data penelitian ini adalah data sekunder berupa laporan keuangan terkait modifikasi produksi, bahan bakar minyak,

Pendapatan Perusahaan, dan kinerja keuangan Kapal Ciremai. Temuan penelitian menunjukkan bahwa modifikasi produksi memiliki pengaruh langsung terhadap kinerja keuangan, biaya bahan bakar minyak, Pendapatan Perusahaan tidak memiliki pengaruh langsung terhadap kinerja keuangan sedangkan modifikasi produksi tidak memiliki pengaruh langsung terhadap Pendapatan Perusahaan, biaya bahan bakar minyak memiliki pengaruh langsung terhadap Pendapatan Perusahaan, modifikasi produksi tidak memiliki pengaruh tidak langsung terhadap kinerja keuangan melalui Pendapatan Perusahaan.

Kata Kunci: modifikasi produksi, biaya bahan bakar minyak, kinerja keuangan, pendapatan perusahaan, kapal penumpang

A. Pendahuluan

Kinerja keuangan PT. Pelni dalam penelitian ini akan diukur berdasarkan pengoperasian Kapal Ciremai yang ditinjau dari modifikasi produksi dan biaya bahan bakar minyak terhadap Pendapatan Perusahaan KM. Ciremai dan implikasinya pada kinerja keuangan yang diperoleh Kapal Ciremai. Modifikasi produksi yang akan diteliti dalam penelitian ini adalah dari segi kualitas pelayanan dan produksinya. Kualitas pelayanan dan produksi menjadi perhatian penting bagi perusahaan dalam menciptakan sebuah produk perusahaan, khususnya dalam jasa pelayanan transportasi. Jasa yang berkualitas menjadi kriteria utama konsumen dalam pemilihan jasa yang ditawarkan oleh perusahaan-perusahaan pemberi jasa. Perusahaan harus senantiasa mampu mempertahankan dan meningkatkan kualitas produksi guna memenuhi keinginan konsumen. Produksi menurut Mankiw, (2012) merupakan pemanfaatan sumber daya yang mengubah suatu komoditi menjadi komoditi lainnya yang sama sekali berbeda, maupun dalam pengertian apa yang dikerjakan oleh konsumen terhadap komoditi itu. Gaspersz, (2011) menyatakan produksi yang berkualitas akan berkontribusi positif terhadap biaya produksi dan Pendapatan Perusahaan.

PT. Pelni sebagai salah satu perusahaan transportasi di Indonesia yang memberikan pelayanan jasa angkutan penumpang melalui jalur laut dengan kapal-kapalnya, agar tetap dapat bertahan, perlu memperhatikan biaya operasional untuk kapal-kapalnya, khususnya

pada biaya bahan bakar minyak. Bahan bakar minyak adalah bahan-bahan yang digunakan dalam proses pembakaran untuk bahan bakar jalannya sebuah alat transportasi (Fuhaid, 2011). Sehingga biaya operasional kapal ditentukan oleh kelompok biaya tetap dan biaya variabel yaitu biaya-biaya yang keluar pada tingkat produksi. Serta kelompok biaya langsung dan biaya tidak langsung yaitu biaya yang berubah ditinjau dari segi operasionalnya, apakah biaya-biaya tersebut terlibat secara langsung atau tidak langsung dalam proses produksi.

Indonesia sebagai negara kepulauan atau maritim membuat peran pelayaran menjadi sangat penting bagi kehidupan sosial, ekonomi, pemerintahan, pertahanan atau keamanan, dan sebagainya. Meski jumlah penumpang manusia menurun, namun di sisi lain jumlah barang dan kebutuhan distribusi antar pulau-pulau area Timur di Indonesia mengalami peningkatan. Maka PT. Pelni menciptakan sebuah inovasi terbaru dalam jasa angkutan. Dimana adanya modifikasi *three in one* (*container*, *roro*, dan *passenger*) yang dilakukan pertama kali menggunakan Kapal Dobonsolo pada tahun 2009. Hal ini sangat positif karena Pendapatan Perusahaan kinerja kapal menjadi meningkat. Modifikasi memicu Pendapatan Perusahaan yang meningkat bagi PT. Pelni dan melonjak pada tahun 2012. Dengan melihat peluang bisnis yang sangat baik maka PT. Pelni membuat kebijakan untuk membuat lagi kapal modifikasi yaitu Kapal Ciremai pada tahun 2013. Karena kapal dengan modifikasi tipe *three in one* merupakan kapal

yang tidak hanya mengangkut penumpang, namun juga dapat mengangkut peti kemas dan kendaraan secara bersamaan ke pelabuhan tujuan (Novita, 2016).

Memaksimalkan kinerja serta kebutuhan akan distribusi barang, kendaraan dan mobilitas penumpang. Kebutuhan akan distribusi setiap tahunnya terus meningkat khususnya area Timur Indonesia maka PT. Pelni membuat pengaturan rute atau jalur untuk kedua kapal bisa berjalan dengan maksimal. Tingginya permintaan transportasi logistik atau distribusi untuk daerah timur Indonesia. Maka rute Kapal Ciremai pasca modifikasi yaitu menjadi Tg. Priok (Jakarta) – Tg. Perak (Surabaya) – Makassar – Bau-Bau – Sorong – Manokwari – Biak – Jayapura – Biak – Manokwari – Sorong – Bau-Bau – Makassar – Tg. Perak (Surabaya) – Tg. Priok (Jakarta). Berdasarkan realisasi yaitu pada tahun 2013 terdapat peningkatan penghasilan Kapal Ciremai yaitu dari segi jumlah roro dan *container*, sebelum dan sesudah menggunakan modifikasi “*Three In One*”. Metode modifikasi “*Three In One*” merupakan hal yang baru di Indonesia. Sehingga terjadi kendala-kendala yang dialami saat menggunakan modifikasi tersebut. Tidak hanya disitu saja perbedaan kebutuhan masing-masing daerah menjadi hambatan yang mempengaruhi ketidakseimbangan angkutan barang yaitu kapal-kapal PT. Pelni yang menuju Indonesia Timur selalu penuh barang kalau meninggalkan Jakarta atau Surabaya tetapi ketika kembali ke Jawa tidak banyak barang yang dimuat. Sebaliknya jika penumpang menuju Indonesia Timur meningkat, penumpang menuju Indonesia Barat menurun.

Kapal Ciremai mengalami hambatan dari

segi cuaca. Hal tersebut dapat mempengaruhi efisiensi penggunaan bahan bakar, proses bongkar muat dipengaruhi oleh *ram door* yang pendek dimana pada saat air pasang mengalami kesulitan dalam proses bongkar muat, dan keterlambatan proses pengisian bahan bakar. Sehingga mengakibatkan keterlambatan disetiap jadwal/rute kapal yang sudah ditentukan dan direncanakan dan mempengaruhi *On Time Performance* KM. Ciremai (Tabel 1).

Adanya pengaruh pasang surut air laut terutama di pelabuhan Sorong, provinsi Papua Barat sehingga membuat kapal harus menunggu air pasang untuk bisa melakukan kegiatan bongkar muat dengan aman. Dalam hal ini yang harus diperhatikan adalah bagaimana menghadapi kebijakan yang ada untuk dipertahankan dan mencari jalan keluar yang lebih baik untuk setiap kendala dan hambatan yang harus dihadapi karena hal tersebut membawa dampak bagi Pendapatan Perusahaan yang diperoleh PT. Pelni.

Pada kajian sebelumnya, menyebutkan kualitas pelayanan jasa angkutan berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja keuangan SAMSAT Kota Palembang (Putratama, 2018). Rasyid, (2013), dalam analisisnya menyatakan bahwa biaya-biaya yang dikeluarkan perusahaan selama tiga tahun terakhir cenderung meningkat seiring dengan terus meningkatnya jumlah aktivitas. Ditambahkan, Dewi & Kusuma, (2019) dalam kajiannya menjelaskan bahwa biaya operasional tidak berpengaruh signifikan terhadap kinerja keuangan. Secara parsial anggaran Pendapatan Perusahaan berpengaruh terhadap ROA (Aryatama & Ismanto, 2017). Kajian lainnya terkait pendapat, Suarjana &

Tabel 1 *On Time Performance* KM. Ciremai

KM CIREMAI						
2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 s.d Juni
95,47%	95,33%	95,29%	98,60%	94,15%	87,48%	85,69%

Kartika, (2018) menjelaskan bahwa kualitas pelayanan tidak berpengaruh signifikan terhadap Pendapatan Perusahaan. Kajian sebelumnya, biaya operasional berpengaruh positif dan signifikan terhadap Pendapatan Perusahaan. (Ningsih & Epi, 2021).

Sebelum dilakukan modifikasi, Kapal Ciremai dapat mengangkut hingga 3.000 penumpang. Namun setelah dilakukan modifikasi, Kapal Ciremai hanya dapat mengangkut 1.500 penumpang yang ditambah dengan dapat menampung 100 kendaraan. Selesai menjalani modifikasi, kapal tersebut tak hanya mampu mengangkut 1.000 penumpang, tetapi juga 70 mobil, 70 kontainer, serta delapan unit alat berat. Sebelum modifikasi, penghasilan Ciremai untuk angkutan barang hanya berkisar Rp 2,3-3 miliar. Setelah menjalani modifikasi, Ciremai diharapkan dapat mendatangkan penghasilan Rp 65-70 miliar (Ali, 2012).

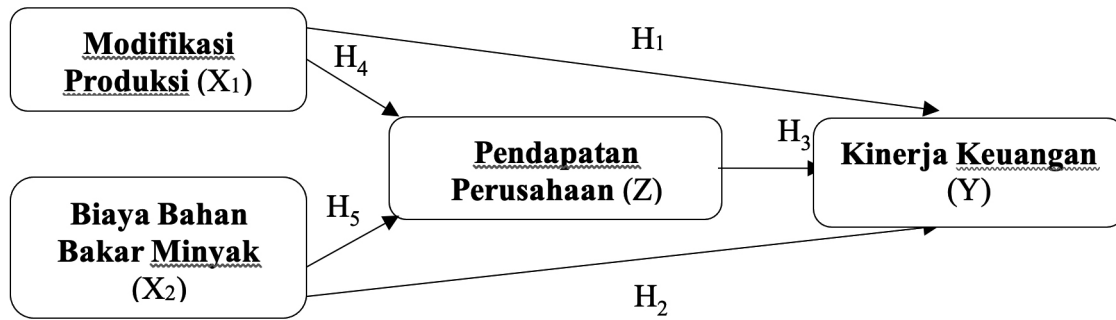
Beberapa permasalahan penelitian ini adalah, (1) Keterlambatan jadwal Kapal Ciremai di setiap rute/jalur, (2) Masih ditemui kerusakan mesin memperlambat laju kapal, (3) Proses pengisian bahan bakar terlambat disebabkan keterlambatan *impact* rute/jalur sebelumnya, (4) Cuaca yang tidak mendukung, (4) Menurunnya jumlah penumpang Kapal Ciremai, (5) Pendeknya *ram door* pada Kapal Ciremai serta diakibatkan ada nya pasang surut air laut sehingga tidak dapat melakukan proses bongkar muat, dan (6) Menurun *on time performance* Kapal Ciremai di setiap tahunnya. Untuk mengetahui pengaruh tidak langsung modifikasi produksi terhadap kinerja Kapal Ciremai pasca modifikasi “*Three In One*” dengan mediasi Pendapatan Perusahaan. Tujuan penelitian ini adalah, untuk mengetahui pengaruh langsung dan tidak langsung modifikasi produksi dan biaya bahan bakar minyak terhadap kinerja keuangan Kapal Ciremai pasca modifikasi “*Three In One*” dengan mediasi Pendapatan Perusahaan.

Keuangan merupakan seni dan ilmu mengelola uang (Gitman et al., 2015). Manajemen keuangan menurut Van Horne & Wachowicz, (2013) adalah manajemen

keuangan berkaitan dengan perolehan aset, pendanaan, dan manajemen aset dengan didasari beberapa tujuan umum. Tujuan normatif dalam manajemen keuangan adalah memaksimalkan nilai perusahaan atau kemakmuran pemegang saham (Kamaludin & Indriani, 2012). Selain itu, menurut Sutrisno, (2014) tujuan manajemen keuangan yaitu meningkatkan kemakmuran pemegang saham atau pemilik. Akhirnya, Jumingan, (2011), menambahkan kinerja keuangan merupakan gambaran kondisi keuangan pada suatu periode tertentu baik menyangkut aspek penghimpunan dana maupun penyaluran dana yang biasanya diukur dengan indikator kecukupan modal, likuiditas, dan profitabilitas.

Menurut Sastrodiwongso, (2012) biaya operasional kendaraan (kapal) adalah bagian dari struktur biaya produksi yang pada akhirnya menjadi bagian dari harga produksi. Pendapatan Perusahaan menurut Kieso et al., (2014) dan Stice et al., (2011), merupakan arus masuk bruto manfaat ekonomi selama suatu periode yang timbul dari aktivitas biasa suatu entitas. Pendapatan Perusahaan (*revenue*) menurut Sukirno, (2014), sebagai total penerimaan yang diperoleh pada periode tertentu. Hanafi, (2016) menambahkan bahwa Pendapatan Perusahaan harus dapat mengukur nilai aset (*measurability of asset value*), adanya suatu transaksi (*existence of a transaction*) dan proses penghimpunan secara substantial telah selesai (*substantial completion of the earning process*). Produksi menurut Mankiw, (2012) tidak hanya terbatas pada pembuatannya saja, tetapi juga penyimpanan, distribusi, pengangkutan, pengenceran, dan pengemasan kembali atau yang lainnya.

Berdasarkan uraian tersebut di atas dapat disimpulkan bahwa diduga terdapat pengaruh tidak langsung variabel biaya bahan bakar minyak (X_2) melalui mediasi variabel Pendapatan Perusahaan (Z) terhadap kinerja Kapal Ciremai (Y). Berdasarkan uraian diatas, maka dapat digambarkan Model kerangka pemikiran (Gambar 1) dan hipotesis penelitiannya.



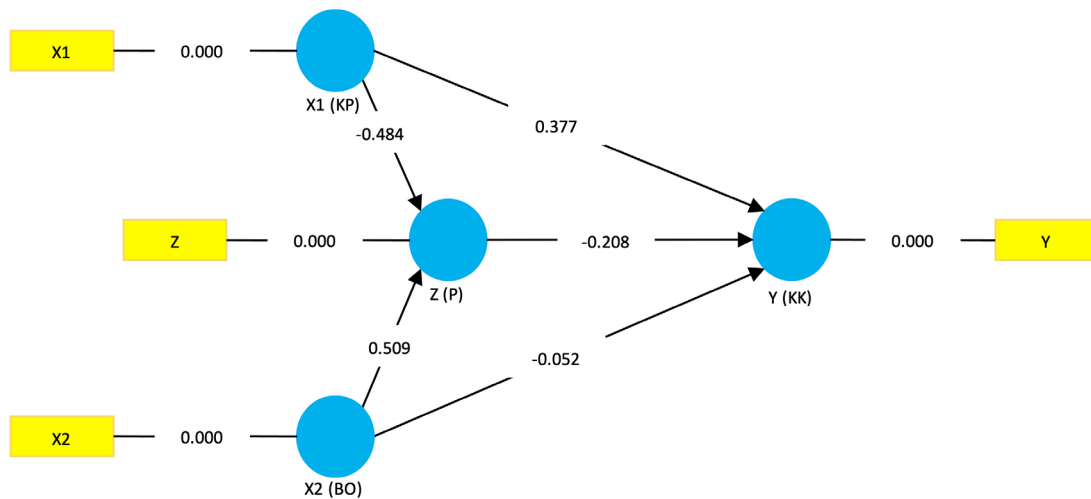
Gambar 1 Model Kerangka Pemikiran

Hipotesis Penelitian

- H_1 : Modifikasi produksi berpengaruh positif secara langsung terhadap kinerja keuangan
- H_2 : Biaya bahan bakar minyak berpengaruh positif secara langsung terhadap kinerja keuangan
- H_3 : Pendapatan perusahaan berpengaruh positif secara langsung terhadap kinerja keuangan
- H_4 : Modifikasi produksi berpengaruh positif secara langsung terhadap pendapatan perusahaan
- H_5 : Biaya bahan bakar minyak berpengaruh positif secara langsung terhadap pendapatan perusahaan
- H_6 : Modifikasi produksi berpengaruh positif secara tidak langsung terhadap kinerja keuangan melalui Pendapatan Perusahaan
- H_7 : Biaya bahan bakar minyak berpengaruh positif secara tidak langsung terhadap kinerja keuangan melalui pendapatan perusahaan

B. Metode Penelitian

Penelitian dilaksanakan di kantor pusat PT. PelnI Jakarta dan diatas Kapal Ciremai serta pelayaran Tanjung Priok menuju kota Jayapura. Populasi dalam penelitian ini adalah jumlah trayek Kapal Ciremai selama empat tahun yaitu sebanyak 48 bulan. Dalam penelitian ini sumber data yang digunakan didapat dari data sekunder, yang dikumpulkan pada penelitian ini melalui variabel eksogen adalah Modifikasi Produksi (X_1) dengan indikator pengukuran variabel modifikasi produksi adalah data kualitas produksi Kapal Ciremai. Bahan Bakar Minyak (X_2) sebagai variabel eksogen kedua dengan indikator pengukuran biaya operasional adalah data biaya bahan bakar minyak Kapal Ciremai. Variabel endogen dalam penelitian ini adalah Kinerja Keuangan (Y) dengan indikator pengukuran Kinerja Keuangan adalah laporan keuangan KM. Ciremai. Sedangkan Variabel Intervening adalah Pendapatan Perusahaan (Z) dengan indikator pengukuran variabel Pendapatan Perusahaan adalah data



Gambar 2 Hasil Koefisien Jalur

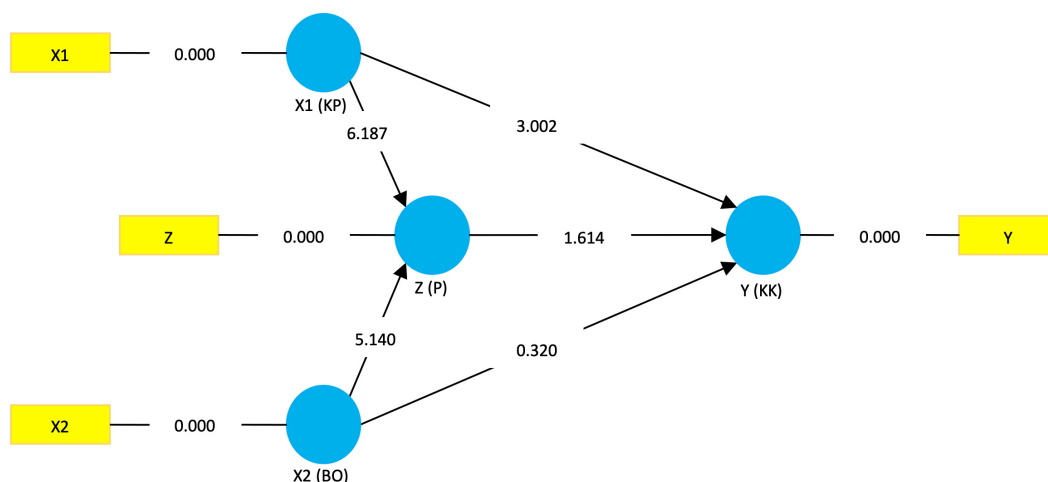
Tabel 2 Path Coefficient (Koefisien Jalur)

	X_1 (MP)	X_2 (BBBM)	Y (KK)	Z (P)
Modifikasi Produksi (X_1)			0,377	-0,484
Biaya Bahan Bakar Minyak (X_2)			-0,052	0,509
Kinerja Keuangan (Y)				
Pendapatan Perusahaan (Z)			-0,208	

Pendapatan Perusahaan atau laba bersih Kapal Ciremai. Penelitian menggunakan metode analisis statistik deskriptif dan uji hipotesis dengan SmartPLS-3, untuk menguji ketujuh hipotesis dengan melalui pengujian validitas, reliabilitas dan hipotesis.

C. Hasil dan Pembahasan

1. Hasil Uji Model Struktural



Gambar 3 hasil Uji Hipotesis

2. Hasil Uji Hipotesis

Model struktural dievaluasi dengan melihat persentase varian yang dijelaskan, yaitu dengan melihat R^2 untuk konstruk laten dependen dengan menggunakan ukuran-ukuran *Stone-Geisser Q Square test* dan juga melihat koefisien jalur strukturalnya. Stabilitas estimasi diuji dengan *T-Statistics* melalui prosedur *bootstrapping*.

Hasil dari PLS *R-Squares* mempresentasikan jumlah *variance* dari konstruk yang dijelaskan oleh model. Berdasarkan nilai *R-Square*, menunjukkan bahwa Modifikasi Produksi (X_1), Biaya Bahan Bakar Minyak (X_2), dan Pendapatan Perusahaan (Z) mampu menjelaskan variabilitas konstruk Kinerja Keuangan (Y) dengan *R-square* sebesar 0,248 atau 24,8%. Sedangkan Modifikasi Produksi (X_1) dan Biaya Bahan Bakar Minyak (X_2) mampu menjelaskan variabilitas konstruk Pendapatan Perusahaan (Z) dengan *R-square* sebesar 0,391 atau 39,1%.

a. Hasil Uji Hipotesis Secara Langsung

Hipotesis pertama: Modifikasi Produksi (X_1) berpengaruh langsung secara positif terhadap Kinerja Keuangan (Y)

Hasil uji hipotesis menyatakan bahwa koefisien jalur bernilai positif, nilai *T-Statistics* $3,002 > 1,96$ dengan nilai tingkat signifikansi $0,003 < 0,05$. Maka dari hasil ini dapat dinyatakan bahwa Modifikasi Produksi (X_1) berpengaruh langsung secara positif signifikan terhadap Kinerja Keuangan (Y). Pengaruh

ini secara positif signifikan mempengaruhi kinerja keuangan Kapal Ciremai pasca modifikasi "*Three In One*". Artinya jika modifikasi produksi diberikan dengan baik seperti misalnya karyawan petugas Kapal Ciremai melayani konsumen dengan ramah dan kebersihan Kapal Ciremai terjaga, maka kinerja keuangan perusahaan akan baik dan dapat optimal. Namun sebaliknya jika modifikasi produksi diberikan dengan buruk maka kinerja keuangan tidak akan optimal.

Hipotesis kedua: Biaya Bahan Bakar Minyak (X_2) berpengaruh langsung secara positif terhadap Kinerja Keuangan (Y).

Hasil hipotesis menyatakan bahwa koefisien jalur bernilai negatif, pengaruh langsung biaya bahan bakar minyak terhadap kinerja keuangan Kapal Ciremai pasca modifikasi "*Three In One*" dengan nilai koefisien jalur $(-0,052)$ dan nilai *t* statistik $0,320 > 1,96$ dengan nilai signifikansi $0,749 > 0,05$. Pengaruh ini tidak signifikan mempengaruhi kinerja Kapal Ciremai pasca modifikasi "*Three In One*". Artinya jika biaya bahan bakar minyak dapat dikelola dengan baik seperti misalnya dapat menghemat pengisian bahan bakar kapal, maka kinerja keuangan juga akan baik dan dapat optimal. Namun sebaliknya jika biaya bahan bakar minyak tidak dikelola dengan baik maka kinerja keuangan menjadi tidak baik.

Hipotesis ketiga: Pendapatan Perusahaan (Z) berpengaruh langsung secara positif terhadap Kinerja Keuangan (Y).

Tabel 3 Hasil *T-Statistics*

Hipotesis	Original Sampel (O)	Sample Mean (M)	Standard Deviation (STDEV)	<i>T-Statistics</i> (O/STDEV)	P-Values
$X_1 \rightarrow Y$	0,377	0,389	0,125	3,002	0,003
$X_2 \rightarrow Y$	-0,052	-0,023	0,162	0,320	0,749
$Z \rightarrow Y$	-0,208	-0,229	0,129	1,614	0,107
$X_1 \rightarrow Z$	-0,484	-0,487	0,078	6,187	0,000
$X_2 \rightarrow Z$	0,509	0,507	0,099	5,140	0,000

Hasil hipotesis menyatakan bahwa koefisien jalur bernilai negatif, pengaruh langsung Pendapatan Perusahaan terhadap kinerja Kapal Ciremai pasca modifikasi “*Three In One*” dengan nilai koefisien jalur (-0,208) dan nilai t statistik $1,614 > 1,96$ dengan nilai signifikansi $0,107 > 0,05$. Pengaruh ini tidak signifikan mempengaruhi kinerja Kapal Ciremai pasca modifikasi “*Three In One*”. Artinya banyak atau sedikitnya Pendapatan Perusahaan Kapal Ciremai pasca modifikasi “*Three In One*” tidak menentukan baik buruknya kinerja keuangan Kapal Ciremai pasca modifikasi “*Three In One*”.

Hipotesis keempat: Modifikasi Produksi (X_1) berpengaruh langsung secara positif terhadap Pendapatan Perusahaan (Z).

Hasil hipotesis menyatakan bahwa koefisien jalur bernilai negative, pengaruh langsung modifikasi produksi terhadap Pendapatan Perusahaan Kapal Ciremai pasca modifikasi “*Three In One*” dengan nilai koefisien jalur (-0,484) dan nilai t statistik $6,187 > 1,96$ dengan nilai signifikansi $0,000 < 0,05$. Pengaruh ini tidak signifikan mempengaruhi Pendapatan Perusahaan Kapal Ciremai pasca modifikasi “*Three In One*”. Artinya jika modifikasi produksi yang diberikan kepada konsumen baik seperti misalnya karyawan petugas Kapal Ciremai melayani konsumen dengan ramah dan kebersihan Kapal Ciremai terjaga, hal ini tidak membawa peningkatan bagi Pendapatan Perusahaan.

Hipotesis kelima: Biaya Bahan Bakar Minyak (X_2) berpengaruh langsung secara positif terhadap Pendapatan Perusahaan (Z).

Hasil hipotesis menyatakan bahwa koefisien jalur bernilai positif, pengaruh langsung biaya bahan bakar minyak terhadap Pendapatan Perusahaan Kapal Ciremai pasca modifikasi “*Three In One*” dengan nilai koefisien jalur bernilai 0,509, nilai t statistik $5,140 > 1,96$ dengan nilai signifikansi $0,000 < 0,05$. Pengaruh ini secara positif signifikan mempengaruhi Pendapatan Perusahaan Kapal Ciremai pasca modifikasi “*Three In One*”.

Artinya semakin biaya bahan bakar minyak dapat dikelola dengan baik, maka akan semakin menentukan banyak atau sedikitnya Pendapatan Perusahaan Kapal Ciremai.

b. Hasil Uji Hipotesis secara Tidak Langsung

Hasil uji hipotesis pengaruh tidak langsung Modifikasi Produksi (X_1) terhadap Kinerja Keuangan (Y) melalui Pendapatan Perusahaan (Z) sebagai variabel intervening dan Biaya Bahan Bakar Minyak (X_2) terhadap Kinerja Keuangan (Y) melalui Pendapatan Perusahaan (Z) dengan program *Sobel Test* (Tabel 4).

Tabel 4 Hasil *Sobel Test*

Konstruk	T-Statistics	P-Values
$X_1 \searrow Z \searrow Y$	-1,421	0,155
$X_2 \searrow Z \searrow Y$	0,314	0,752

Hipotesis keenam: Modifikasi Produksi (X_1) berpengaruh tidak langsung secara positif terhadap Kinerja Keuangan (Y) melalui Pendapatan Perusahaan (Z) sebagai variabel intervening.

Hasil uji hipotesis menunjukkan bahwa koefisien jalur bernilai positif, pengaruh tidak langsung modifikasi produksi terhadap kinerja keuangan melalui Pendapatan Perusahaan Kapal Ciremai pasca modifikasi “*Three In One*” dengan nilai koefisien jalur 0,248 dan nilai t statistik $(-1,421) < 1,96$ dengan nilai signifikansi $0,155 > 0,05$. Pengaruh ini tidak signifikan mempengaruhi kinerja keuangan Kapal Ciremai pasca modifikasi “*Three In One*”. Artinya Pendapatan Perusahaan tidak mampu memediasi atau tidak memiliki peran mediasi antara modifikasi produksi terhadap kinerja keuangan.

Hipotesis ketujuh: Biaya Bahan Bakar Minyak (X_2) berpengaruh tidak langsung secara positif terhadap Kinerja Keuangan (Y) melalui Pendapatan Perusahaan (Z) sebagai variabel intervening.

Hasil uji hipotesis menunjukkan bahwa

koefisien jalur bernilai positif, pengaruh tidak langsung biaya bahan bakar minyak terhadap kinerja keuangan melalui Pendapatan Perusahaan Kapal Ciremai pasca modifikasi “Three In One” dengan nilai koefisien jalur 0,391 dan nilai t statistik $0,314 < 1,96$ dengan nilai signifikansi $0,752 > 0,05$. Pengaruh ini tidak signifikan mempengaruhi kinerja keuangan Kapal Ciremai pasca modifikasi “Three In One”. Artinya Pendapatan Perusahaan tidak mampu memediasi atau tidak memiliki peran mediasi antara biaya bahan bakar minyak terhadap kinerja keuangan.

Berdasarkan analisis, dapat disimpulkan hasil pengujian hipotesis pada penelitian ini

(Tabel 5).

H1. Pengaruh Langsung Terhadap Kinerja Keuangan

Hasil pengujian menyatakan bahwa modifikasi produksi berpengaruh langsung secara positif terhadap kinerja keuangan. Hasil ini menunjukkan kesesuaian dengan teori menurut Rudianto, (2013) yang menyebutkan bahwa semakin baik kualitas modifikasi produksi yang diberikan KM. Ciremai, maka semakin baik pula manajemen perusahaan dalam menjalankan fungsinya mengelola aset perusahaan secara efektif selama periode tertentu. Hasil penelitian ini mendukung kajian terdahulu yang membuktikan bahwa

Tabel 5 Ringkasan Hasil Pengujian Hipotesis

	Hipotesis	Hasil	Keterangan
H ₁	Diduga modifikasi produksi berpengaruh langsung secara positif terhadap kinerja keuangan.	Modifikasi Produksi berpengaruh langsung secara positif terhadap Kinerja Keuangan	Diterima
H ₂	Diduga biaya bahan bakar minyak berpengaruh langsung secara positif terhadap kinerja keuangan.	Biaya Bahan Bakar Minyak berpengaruh terhadap Kinerja Keuangan	Ditolak
H ₃	Diduga Pendapatan Perusahaan berpengaruh langsung secara positif terhadap kinerja keuangan.	Pendapatan Perusahaan tidak berpengaruh terhadap Kinerja Keuangan	Ditolak
H ₄	Diduga modifikasi produksi berpengaruh langsung secara positif terhadap Pendapatan Perusahaan.	Modifikasi Produksi signifikan secara positif terhadap Pendapatan Perusahaan	Ditolak
H ₅	Diduga biaya bahan bakar minyak berpengaruh langsung secara positif terhadap Pendapatan Perusahaan.	Biaya Bahan Bakar Minyak berpengaruh terhadap Pendapatan Perusahaan	Diterima
H ₆	Diduga ada pengaruh tidak langsung secara positif modifikasi produksi terhadap kinerja keuangan melalui Pendapatan Perusahaan.	Modifikasi Produksi melalui Pendapatan Perusahaan sebagai variabel intervening berpengaruh terhadap Kinerja Keuangan	Ditolak
H ₇	Diduga ada pengaruh tidak langsung secara positif biaya bahan bakar minyak terhadap kinerja keuangan melalui Pendapatan Perusahaan.	Biaya Bahan Bakar Minyak melalui Pendapatan Perusahaan sebagai variabel intervening berpengaruh terhadap Kinerja Keuangan	Ditolak

modifikasi produksi berpengaruh signifikan terhadap kinerja perusahaan (Erlin, 2016; Putratama, 2018). Hasil ini mencerminkan bahwa modifikasi produksi menentukan baik buruknya kinerja perusahaan, baik secara kinerja keuangan, kinerja pemasaran, ataupun kinerja relasional dengan konsumen.

H2. Pengaruh Langsung Terhadap Kinerja Keuangan

Hasil analisis tidak membuktikan bahwa biaya bahan bakar minyak berpengaruh langsung secara positif terhadap kinerja keuangan. Hasil analisis ini tidak menunjukkan kesesuaian dengan teori menurut Sastrodiwongso, (2012) yang menyebutkan menutup biaya operasional akan mempengaruhi peningkatan kinerja perusahaan. Hasil kajian ini searah dengan kajian Aryatama & Ismanto, (2017) yang membuktikan bahwa biaya operasional tidak berpengaruh terhadap kinerja keuangan. Kondisi ini mungkin disebabkan karena biaya operasional yang dianalisis dalam penelitian ini adalah hanya biaya bahan bakar minyak saja. Sedangkan pada kenyataannya, biaya operasional pengoperasian jasa transportasi laut Kapal Ciremai tidak hanya biaya bahan bakar saja namun juga terdapat biaya lainnya seperti biaya sandar kapal di pelabuhan, biaya konsumsi anak buah kapal, biaya reparasi, pemeliharaan, dan suplai. Sehingga biaya bahan bakar minyak Kapal Ciremai yang tidak dapat menentukan baik buruk kinerja keuangannya.

H3. Pengaruh Langsung Pendapatan Perusahaan Terhadap Kinerja Keuangan

Hasil analisis tidak menginformasikan bahwa Pendapatan Perusahaan berpengaruh langsung secara positif terhadap kinerja keuangan. Hasil ini tidak menunjukkan kesesuaian dengan teori yang menyebutkan bahwa semakin banyak Pendapatan Perusahaan yang diterima dalam pengoperasian Kapal Ciremai maka semakin baik pula manajemen perusahaan dalam menjalankan fungsinya mengelola aset perusahaan secara efektif

selama periode tertentu. Penelitian ini sejalan dengan kajian Van Horne & Wachowicz, (2013) perusahaan harus berusaha semaksimal mungkin untuk memperoleh Pendapatan Perusahaan yang diharapkannya dan mampu meningkatkan kinerja keuangan perusahaannya. Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian (Sari et al., 2020) dan Sari, Priono, & Wdayantie (2020) dan Djuniar & Zuraida, (2018) yang membuktikan bahwa Pendapatan Perusahaan tidak berpengaruh terhadap kinerja keuangan. Ini tidak mencerminkan bahwa Pendapatan Perusahaan menentukan baik buruknya kinerja perusahaan, termasuk kinerja keuangan perusahaan. Hal ini mungkin disebabkan karena jumlah Pendapatan Perusahaan yang diterima setiap bulan Kapal Ciremai merupakan Pendapatan Perusahaan dengan jumlah yang sedikit sehingga peningkatan jumlah Pendapatan Perusahaan bulanan tersebut tidak mampu mendorong peningkatan kinerja keuangan Kapal Ciremai secara keseluruhan.

H4. Pengaruh Langsung Modifikasi Produksi Terhadap Pendapatan Perusahaan

Hasil kajian ternyata tidak membuktikan bahwa modifikasi produksi berpengaruh terhadap Pendapatan Perusahaan. Hasil ini tidak menunjukkan kesesuaian teori yang menyebutkan bahwa semakin baik kualitas modifikasi produksi yang diberikan Kapal Ciremai maka semakin banyak pula Pendapatan Perusahaan yang diterima. Kajian ini mendukung analisis Suarjana, (2018) yang membuktikan bahwa modifikasi produksi tidak berpengaruh terhadap Pendapatan Perusahaan. Kondisi ini mungkin disebabkan karena pengoperasian jasa transportasi laut Kapal Ciremai biasanya berlangsung hanya pada waktu-waktu tertentu saja misalnya seperti pada saat hari raya keagamaan, terutama pada saat Hari Raya Idul Fitri ataupun Hari Raya Natal. Sehingga pengoperasian yang hanya pada waktu-waktu tertentu tersebut membuat Kapal Ciremai sering kelebihan muatan di waktu-waktu tertentu saja yang berakibat pada waktu (*on time performance*) pengoperasian

menjadi sering terlambat dan membuat konsumen lebih memilih jenis transportasi lainnya.

H5. Pengaruh Langsung Biaya Bahan Bakar Minyak Terhadap Pendapatan Perusahaan

Hasil analisis ternyata dapat membuktikan bahwa biaya bahan bakar minyak berpengaruh signifikan secara positif terhadap Pendapatan Perusahaan. Hasil kajian ini menunjukkan kesesuaian dengan teori yang menyebutkan bahwa semakin baik biaya bahan bakar minyak berhasil ditekan atau diminimalisasi Kapal Ciremai maka semakin banyak pula Pendapatan Perusahaan yang akan diperoleh. Kajian ini mendukung hasil analisis penelitian Iry & Rain, (2020) yang membuktikan bahwa biaya operasional berimplikasi terhadap Pendapatan Perusahaan. Maka, biaya bahan bakar minyak menentukan sedikit atau banyaknya Pendapatan Perusahaan perusahaan.

H6. Pengaruh Tidak Langsung Modifikasi Produksi Terhadap Kinerja Keuangan Melalui Pendapatan Perusahaan

Hasil analisis ternyata juga tidak menyatakan bahwa modifikasi produksi berdampak terhadap kinerja keuangan melalui Pendapatan Perusahaan sebagai variabel intervening. Maka, ada atau tidak adanya parameter mediasi tersebut tidak memiliki pengaruh terhadap kinerja keuangan atau parameter mediasi tersebut tidak mampu memediasi pengaruh modifikasi produksi terhadap kinerja keuangan. Hasil penelitian ini merupakan temuan baru yang menunjukkan bahwa Pendapatan Perusahaan tidak mampu memediasi atau tidak memiliki peran mediasi antara kualitas pelayanan terhadap kinerja keuangan.

H7. Pengaruh Tidak Langsung Biaya Bahan Bakar Minyak Terhadap Kinerja Keuangan Melalui Pendapatan Perusahaan

Hasil kajian ini tidak membuktikan bahwa biaya bahan bakar minyak berpengaruh terhadap kinerja keuangan melalui Pendapatan

Perusahaan sebagai variabel intervening. Maka, bahwa ada atau tidak adanya parameter mediasi tersebut tidak memiliki pengaruh terhadap kinerja keuangan atau parameter mediasi tersebut tidak mampu memediasi pengaruh biaya bahan bakar minyak terhadap kinerja keuangan. Hasil penelitian ini merupakan temuan baru yang menunjukkan bahwa Pendapatan Perusahaan tidak mampu memediasi atau tidak memiliki peran mediasi antara biaya operasional terhadap kinerja keuangan.

D. Simpulan

Modifikasi Produksi berkaitan dengan sumber daya manusia yang terlibat dalam pengoperasian jasa transportasi laut Kapal Ciremai, dimana modifikasi produksi merupakan kombinasi dari sumber daya manusia tersebut menjadi pemberi pelayanan dan juga produk yang diciptakan. Sebagai pemberi pelayanan harus dapat memberikan pelayanan yang berkualitas dengan harus memperhatikan data pasang surut supaya tidak terjadi gagal muat ataupun gagal bongkar. Dimana hal tersebut sebelumnya tidak diperhatikan oleh perusahaan dikarenakan pada sebelumnya Kapal Ciremai merupakan kapal penumpang yang memiliki *ram door* yang pendek atau bahkan tidak memiliki *ram door*. Namun saat ini, Kapal Ciremai menjadi kapal kendaraan yang laju kapalnya harus *ontime* demi kepuasan konsumen, dan lain-lain.

Terkait Sumber Daya Manusia tersebut juga akan berimplikasi pada biaya bahan bakar minyak yang akan ditanggung oleh PT. Pelni pada pengoperasian Kapal Ciremai. Jika pada sebelumnya biaya bahan bakar minyak membengkak akibat dari proses pengisian bahan bakar efek yang sering terlambat pada rute/jalur sebelumnya, kini perusahaan harus memperhatikan kompetensi Sumber Daya Manusia nya supaya dapat *ontime* dan beban biaya bahan bakar minyak menjadi lebih efisien dan efektif. Karena dengan adanya beban biaya bahan bakar minyak tersebut

turut mempengaruhi kinerja kapal sehingga mengakibatkan jadwal kapal atau *on time performance* menjadi menurun, berdasarkan data pada tabel 1 yang telah dijelaskan pada pendahuluan sebelumnya, disebutkan bahwa *on time performance* menurun sebesar 4,45% sejak tahun 2016 sampai tahun 2019.

Modifikasi produksi yang baik akan memuaskan konsumen dan akan menciptakan pelanggan yang loyal serta diharapkan akan mendatangkan pelanggan baru. Selain itu bersamaan dengan biaya bahan bakar minyak yang berhasil dioptimalkan akan berimplikasi pada Pendapatan Perusahaan yang akan diterima dari pengoperasian Kapal Ciremai. Jika kedua hal tersebut berhasil diterapkan dengan baik maka Pendapatan Perusahaan akan meningkat. Pendapatan Perusahaan yang meningkat akan berimplikasi pada kinerja keuangan Kapal Ciremai untuk PT. Pelni. Untuk itu perusahaan perlu memperhatikan tiap *on time performance* Kapal Ciremai di setiap tahunnya.

E. Daftar Pustaka

- Ali, F. (2012). Pelni Targetkan Pendapatan Perusahaan Rp 2,5 Triliun. *Bisnis Tempo. Com*.
- Aryatama, S., & Ismanto, D. (2017). Analisis Anggaran Biaya Operasional dan Anggaran Pendapatan Perusahaan Terhadap Kinerja Keuangan Berdasarkan Return on Asset (Roa) Pada PT Madubaru Yogyakarta Tahun 2012-2016. *Jurnal Fokus Manajemen Bisnis*, 7(1), 60-66.
- Dewi, M. W., & Kusuma, I. L. (2019). Analisa Pengaruh Biaya Operasional dan Pendapatan Perusahaan Terhadap Kinerja Keuangan Berdasarkan Rasio Return on Asset (Roa) Pada Perusahaan Jasa Konstruksi Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Tahun 2015–2017. *Jurnal Akuntansi Dan Pajak*, 20(1), 29-35.
- Djuniar, L., & Zuraida, I. (2018). Pengaruh Pendapatan Perusahaan asli daerah (PAD), belanja modal dan sisa lebih pembiayaan anggaran (SILPA) terhadap kinerja pemerintah daerah kabupaten/kota Provinsi Sumatera Selatan. *Balance: Jurnal Akuntansi Dan Bisnis*, 3(2), 445-455.
- Erlin, R. (2016). *Analisa Kinerja Keuangan dan Kualitas Pelayanan Pada Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) Balai Metrologi Dinas Perindustrian dan Perdagangan Propinsi Sumatera Barat (Doctoral dissertation)*. (Doctoral dissertation, Universitas Andalas).
- Fuhaid, N. (2011). Pengaruh medan magnet terhadap konsumsi bahan bakar dan kinerja motor bakar bensin jenis Daihatsu Hijet 1000. *Proton*, 3(2).
- Gaspersz, V. (2011). *Total Quality Management*. Jakarta: Penebar Swadaya.
- Gitman, L. J., Juchau, R., & Flanagan, J. (2015). *Principles of managerial finance*. Pearson Higher Education AU.
- Hanafi, M. M. (2016). *Analisis Laporan Keuangan (Analisis L)*. Yogyakarta: BPFE UGM.
- Iry, N., & Rain, D. S. (2020). Analisis Pengaruh Biaya Operasional Terhadap Pendapatan Perusahaan Nelayan di Kabupaten Mimika. *Jurnal Kritis (Kebijakan, Riset, Dan Inovasi)*, 4(1), 38–61.
- Jumingan. (2011). *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Kamaludin, & Indriani, R. (2012). *Manajemen Keuangan (Manajemen)*. Bandung: Bandar Maju.
- Kieso, D., Weygandt, J., & Warfield, T. (2014). *Pengantar Akuntansi (Edisi 7 Ji)*. Jakarta: Salemba Empat.
- Mankiw, G. (2012). *Pengantar Ekonomi Mikro*. Jakarta: Salemba Empat.
- Ningsih, A. S., & Epi, Y. (2021). Analisis Pengaruh Biaya Operasional terhadap Pendapatan Perusahaan dan Dampaknya Terhadap Laba Bersih pada CV. Arif Jaya Motor Medan. *Jurnal Ekonomi Bisnis, Manajemen Dan Akuntansi (JEBMA)*, 1(1), 26-40.
- Novita, D. (2016). Optimalisasi Muatan Pada Kapal Type Three-in-One Guna Meningkatkan Pendapatan Perusahaan

- Perusahaan di PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) Cabang Tanjung Priok. *Logistik*, 9(2), 11-18.
- PELNI. (2020). *Operasikan 26 Kapal, Pelni Proyeksikan Angkut 300 Ribu Penumpang Pada Triwulan IV 2020*.
- Putratama, S. (2018). *Pengaruh Kualitas Layanan Publik Terhadap Kinerja Keuangan Publik Pada Samsat Kota Palembang*. (Doctoral dissertation, Politeknik Negeri Sriwijaya).
- Rasyid, N. (2013). Analisis Biaya Operasional Terhadap Kinerja Keuangan Pada PT. Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk Cabang Makassar. *AkMen Jurnal Ilmiah*, 10(2), 234–241.
- Rudianto. (2013). *Akuntansi Manajemen Informasi untuk Pengambilan Keputusan Strategis*. Jakarta: Erlangga.
- Sari, C. Y. P., Priono, H., & Widayantie, T. D. (2020). Pengaruh Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Terhadap Kinerja dengan Pendapatan Perusahaan Asli Daerah Sebagai Variabel Intervening. *Jurnal MEBIS (Manajemen Dan Bisnis)*, 5(1), 24-30.
- Sastrodiwongso, T. (2012). Hambatan dan Daya Mesin Penggerak. In *Jakarta: Fakultas Teknik Universitas Darma Persada*.
- Stice, J., Stice, E., & Skousen, K. (2011). *Akuntansi Keuangan Intermediate*. Jakarta: Salemba Empat.
- Suarjana, I. W. (2018). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapat Restoran di Kabupaten Bangli. *E-Jurnal EP Unud*, 7(3), 592-619.
- Suarjana, I. W., & Kartika, I. N. (2018). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Perusahaan Restoran di Kabupaten Bangli. *Jurnal Ekonomi Pembangunan Universitas Udayana Bali*, 7(3).
- Sukirno, S. (2014). *Ekonomi Pembangunan: Proses, Masalah, dan Dasar Kebijakan (Edisi Kedua)*. Jakarta: Kencana Pranamedia Group.
- Sutrisno. (2014). *Manajemen Keuangan: Teori, Konsep, dan Aplikasi*. Yogyakarta: Ekonisia.
- Van Horne, J. C. ., & Wachowicz, J. M. (2013). *Principles of Financial Management* (13th eds.). Jakarta: Salemba Empat.

